



Autoridad de  
Aviación  
Civil  
El Salvador

# CIRCULAR DE ASESORAMIENTO

---

Descripción: **SISTEMA DE GUIA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE (SMGCS)**

CA No.: 14-805-01

Documentación de Referencia: Doc. /A/ RAC 14  
/B/ Anexo 14, 9.8  
/C/ DOC 9476

Revisión: 00

Fecha: 17-marzo-2025

La siguiente Circular de Asesoramiento ha sido emitida por la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador de acuerdo con lo prescrito en la Ley Orgánica de Aviación Civil, Artículo 7, Numeral 4.

---

## 1. PROPÓSITO:

La presente Circular de Asesoramiento tiene el propósito de identificar y establecer la combinación apropiada de ayudas visuales y no visuales, procedimientos, control, regulación, dirección y medios de información que permitan a los pilotos de las aeronaves o a los conductores de los vehículos terrestres orientarse en la superficie del aeródromo y mantener las aeronaves o los vehículos en la superficie o dentro de las áreas que les han sido reservadas.

## 2. LIMITACIONES:

La presente Circular es aplicable a todos los aeródromos internacionales que se encuentren dentro del territorio salvadoreño.

## 3. DOCUMENTO QUE CANCELA:

No aplica.

## 4. DESVIACIONES:

La adhesión a los procedimientos a esta circular es necesaria para la administración uniforme del mismo. Cualquier desviación de este material guía, debe solicitarse por escrito y coordinarse con la Subdirección de Navegación Aérea.

## 5. FORMAS:

N/A

## 6. ABREVIACIONES:

El siguiente listado mostrará las abreviaciones utilizadas en esta circular:

**AAC:** Autoridad de Aviación Civil

**AIP:** Publicación de información aeronáutica

**AIS:** Servicios de información aeronáutica

**CA:** Circular de asesoramiento

**FOD:** Foreign Objects Damage

**LOAC:** Ley Orgánica de Aviación Civil

**OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional

**SMGCS:** Sistema de guía

## **7. DEFINICIONES:**

Los significados de los términos y expresiones usados en esta Circular de Asesoramiento que no se encuentren en este apartado podrán encontrarse en la RAC 01, "Glosario de términos aeronáuticos."

**Autoridad Aeronáutica:** Es la autoridad designada por el Gobierno de El Salvador, para extender un Certificado de Aeródromo.

**Manual de Aeródromo (MA):** Documento que contiene toda la información que acredita que un aeródromo, sus instalaciones, servicios, equipo, sistemas y procedimientos operacionales, se ajustan a lo dispuesto en los reglamentos de aviación civil y que el aeródromo es adecuado para las operaciones de las aeronaves que operan en él.

**Operador de Aeródromo:** Persona física o jurídica, gestor de un aeródromo internacional, titular del correspondiente certificado de aeródromo y que como tal es el responsable a los efectos de los reglamentos de aviación civil, del incumplimiento de los aspectos relativos a la seguridad operacional del aeródromo.

**Superficies limitadoras de obstáculos:** Una serie de superficies que definen el espacio aéreo que debe mantenerse libre de obstáculos alrededor de los aeródromos para que puedan llevarse a cabo con seguridad las operaciones de aviones previstas y evitar que los aeródromos queden inutilizados por la multiplicidad de obstáculos en sus alrededores.

**Zonas pavimentadas:** Áreas pavimentadas de un aeródromos tales como: Pistas, calles de rodaje, rampa y áreas de aparcamiento de aeronaves.

**Zonas no pavimentadas:** Zonas de área verde de los aeródromos.

## **8. GENERALIDADES:**

Un sistema SMGC proporciona guía y control o regulación de una aeronave desde la pista de aterrizaje hasta el puesto de estacionamiento en la plataforma, y desde este puesto hasta la pista de despegue, así como de otros movimientos en la superficie del aeródromo tales como la circulación entre el área de mantenimiento y la plataforma, o desde una plataforma hasta otra. Dicho de otro modo, el sistema SMGC abarca tanto las áreas de "maniobra" como las de "plataforma". A estas dos áreas se les designa conjuntamente como "área de movimiento". Normalmente, incumbe al servicio de control de tránsito aéreo regular las actividades y el movimiento de aeronaves y vehículos en el área de maniobras. En el caso de la plataforma, esta función corresponde al servicio de dirección en la plataforma. Este sistema proporciona también guía y control o regulación a todos los vehículos de superficie en el área de movimiento. Además, el sistema suministra guía y control o regulación al personal autorizado para entrar en el área de movimiento de un aeródromo. Evidentemente, el establecimiento de tal sistema desempeña una importante función para impedir cualquier intrusión accidental o ilícita en las pistas en servicio.

El sistema SMGC es una combinación apropiada de ayudas visuales y no visuales, procedimientos, control, regulación, dirección y medios de información. Los sistemas varían de acuerdo con la complejidad del aeródromo, y en función de la densidad de tránsito y las condiciones de visibilidad.

El sistema elegido para un aeródromo será el que corresponda al medio técnico operacional en que habrán de efectuarse operaciones en dicho aeródromo.

Para efectos de aplicación de esta Circular de Asesoramiento, se tiene como base fundamental que en los Aeropuertos Internacionales de El Salvador existen responsabilidades, servicios y áreas compartidas entre la aviación general, la aviación militar, operaciones de carga y operaciones de pasajeros.

El sistema de guía y control de movimiento en superficie, en adelante SMGCS, está bajo la responsabilidad de:

- a) Supervisores de operaciones aeroportuarias
- b) Controladores de tránsito aéreo
- c) Señaleros en plataforma
- d) Pilotos
- e) Personal que conduce vehículos o equipos en el área de movimiento
- f) Explotadores de aeronaves

Los pilotos y conductores en general deben basarse en las ayudas visuales (luces, señales y letreros) para guiarse por sus rutas asignadas e identificar intersecciones y puntos de espera.

### **8.1 CONDICIONES DE VISIBILIDAD Y TRANSITO**

A manera de establecer un SMGCS dentro de un aeropuerto internacional, lo primero que se debe realizar es establecer la capacidad de operación de acuerdo con las condiciones de visibilidad y la densidad de tránsito, esto en concordancia con la Tabla 2-1 del documento 9476 "Manual de Guía y Control del Movimiento en Superficie" de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Tabla 2-1. Condiciones de visibilidad y de tránsito relativas a los sistemas SMGC - Explicación de términos

<b>CONDICIONES DE VISIBILIDAD</b>	
1	Visibilidad suficiente para que el piloto pueda efectuar el rodaje y evitar visualmente cualquier colisión con otro tránsito en las calles de rodaje y en las intersecciones y para que el personal de las dependencias de control pueda controlar visualmente todo el tránsito;
2	Visibilidad suficiente para que el piloto pueda efectuar el rodaje y evitar visualmente cualquier colisión en las calles de rodaje y en las intersecciones, pero insuficiente para que el personal de las dependencias de control pueda controlar visualmente todo el tránsito; y
3	Visibilidad inferior a un RVR de 400 m (operaciones con poca visibilidad)
<b>DENSIDAD DE TRANSITO</b> (durante la hora de punta media determinada por el Estado)	
Reducido	Inferior o igual a 15 movimientos por pista, o inferior a un total de 20 movimientos en el aeródromo;
Medio	Del orden de 16 a 25 movimientos por pista, o un total de 20 a 35 movimientos en el aeródromo; y
Intenso	Del orden de 26 movimientos o más por pista, o superior a un total de 35 movimientos en el aeródromo.

## 8.2 DATOS PARA EL CÁLCULO DEL SISTEMA SMGCS.

### Condiciones de visibilidad

#### Procedimiento:

1. En el EAIP del Aeropuerto, en la parte 3 Aeródromos (AD), en el +AD 2 Aeródromos, se encuentra la descripción de los Aeropuertos Internacionales de El Salvador, en el AD 2.24, se encuentran las cartas relativas a cada Aeródromo, donde se describen las condiciones en las que no se pueden realizar las operaciones de acuerdo con los mínimos meteorológicos
2. Con los datos obtenidos de las cartas de los aeródromos, se puede definir, en base a los valores observados, la condición de visibilidad del aeródromo.

Aeropuerto	Tipo de operación	Visibilidad		CONDICIONES DE VISIBILIDAD
		RVR (m)	CIELO (m)	

### Condiciones de densidad de tránsito

#### Procedimiento:

1. Se analiza, por año, la data del movimiento global de aeronaves, en los años más recientes al estudio.
2. Se seleccionan los máximos valores totales por cada año de cada Aeropuerto.
3. Se comparan los valores máximos para los años analizados y se escoge el valor máximo, y se describe en que mes y día se presenta este valor.

4. Se revisan los datos de movimientos en los días seleccionados y se toma la densidad de tránsito durante la hora punta media (máximas operaciones por hora).

Aeropuerto	Año	Mes	Movimientos	Máximas Operaciones /Hora	CONDICIONES DE TRÁNSITO

Al calcular las condiciones de visibilidad y densidad de tránsito del aeropuerto y de acuerdo con las Tablas 2-2 y 2-3 del documento 9476, se hace la elección del procedimiento del sistema SMGCS para el aeropuerto en estudio.

Tabla 2-2. Orientación respecto a la elección de ayudas del sistema SMGC

Ayuda	Condiciones de tránsito	Reducido			Medio			Intenso			DOCUMENTO OACI DE CONSULTA
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	
Señales de plataforma	Condiciones de visibilidad	x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 14, Capítulo 5; Manual de proyecto de aeródromos, Parte 4, Capítulo 2
Señales de eje de pista		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 14, Capítulo 5
Señales de eje de calle de rodaje		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 14, Capítulo 5
Señales de punto de espera en rodaje		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 14, Capítulo 5
Ayudas visuales para indicar zonas de uso restringido		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 14, Capítulo 7
Luces de borde de pista		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 14, Capítulo 5; Manual de proyecto de aeródromos, Parte 5, Capítulo 3
Luces de borde de calle de rodaje		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 14, Capítulo 5; Manual de proyecto de aeródromos, Parte 5, Capítulo 3
Iluminación de obstáculos		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 14, Capítulo 6; Manual de proyecto de aeródromos, Parte 4, Capítulo 14
Letreros		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 14, Capítulo 5; Manual de proyecto de aeródromos, Parte 4, Capítulo 11
Señales de intersección de calles de rodaje		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 14, Capítulo 5
Planos (aeródromo, área de movimiento, plataforma)		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 4, Capítulos 13, 14 y 15
Servicio de control de aeródromo		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 11, PANS-RAC
Lampara de señales		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 14, Capítulo 5
Equipo radiotelefónico		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 11, Capítulo 6
Luces de punto de espera en rodaje				x		x	x	x	x	x	Anexo 14, Capítulo 5
Barras de cruce				x		x		x	x		Anexo 14, Capítulo 5
Sistema de control eléctrico de las luces			x	x		x	x	x	x		Anexo 14, Capítulo 8; Manual de proyecto de aeródromos, Parte 5, Capítulo 3
Luces de eje de calle de rodaje				x					x		Anexo 14, Capítulo 5; Manual de proyecto de aeródromos, Parte 5, Capítulo 3
Barras de parada				x		x		x	x		Anexo 14, Capítulo 5; Manual de proyecto de aeródromos, Parte 5, Capítulo 3
Idoneidad para la conmutación selectiva de las luces de eje de calle de rodaje							x			x	Manual de proyecto de aeródromos, Parte 4, Capítulo 10 y Parte 5, Capítulo 3
Idoneidad para la conmutación selectiva de las luces de eje de calle de rodaje en plataforma								x		x	Manual de proyecto de aeródromos, Parte 4, Capítulo 10 y Parte 5, Capítulo 3
Radar de movimiento en la superficie (SMR)							x		x	x	Manual de planificación de servicios de tránsito aéreo
Luces de guía para las maniobras de aeronaves en el puesto de estacionamiento				x			x			x	Anexo 14, Capítulo 5
Ayuda indicadora de pista libre				x			x		x	x	Anexo 14, Capítulo 5
Fuente secundaria de energía				x		x	x		x	x	Anexo 14, Capítulo 8; Manual de proyecto de aeródromos, Parte 5, Capítulo 2
Sistema de guía de atraque visual							x		x	x	Anexo 14, Capítulo 5; Manual de proyecto de aeródromos, Parte 4, Capítulo 12

Tabla 2-3. Orientación respecto a la elección de procedimientos del sistema SMGC

Procedimiento	Condiciones de tránsito	Reducido			Medio			Intenso			DOCUMENTO OACI DE CONSULTA
	Condiciones de visibilidad	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
<b>Administración de aeródromo</b>											
Control eléctrico periódico de las ayudas SMGC		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 14, Capítulo 8 y Capítulo 3 del Doc. 9476
Designación de calles de rodaje		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Capítulo 3 del Doc. 9476
Inspección de las áreas de movimiento y comunicación de información		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 14, Capítulo 2 y Capítulo 3 del Doc. 9476
Reglamentación de la actuación del personal en tierra en el área de movimiento		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Capítulo 3 del Doc. 9476
Comienzo de la enmienda de los planos de aeródromo según sea necesario		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Capítulo 6 del Doc. 9476
Reglamentación de la aplicación por el personal en tierra de los procedimientos radiotelefónicos		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 10, PANS-RAC
Establecimiento de rutas de rodaje normalizadas				x		x	x	x	x	x	Capítulo 3 y Capítulo 6 del Doc. 9476
Medidas de protección del área de movimiento en condiciones de visibilidad reducida				x			x			x	Capítulo 5 del Doc. 9476
Control eléctrico continuo de las ayudas SMGC				x			x			x	Anexo 14, Capítulo 8 y Capítulo 3 del Doc. 9476
<b>ATS</b>											
Control visual de las ayudas SMGC		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 11, Capítulo 7 y Capítulo 3 del Doc. 9476
Utilización de los procedimientos y fraseología radiotelefónicos		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 10, PANS-RAC, Parte 9 y Manual de radiotelefonía
Utilización de la lámpara de señales		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 2, Apéndice A
Control del tránsito que no sea de aeronaves en el área de maniobras		x	x	x	x	x	x	x	x	x	PANS-RAC, Parte 5
Funcionamiento de las ayudas luminosas		x	x	x	x	x	x	x	x	x	PANS-RAC, Parte 5
Determinación de la ruta de rodaje que ha de seguirse				x			x			x	PANS-RAC, Parte 5 y Capítulo 3 del Doc. 9476
Aplicación del procedimiento de puesta en secuencia del tránsito				x			x			x	Capítulo 4 del Doc. 9476
Puesta en vigor y cese de la utilización de los procedimientos aplicables en condiciones de visibilidad reducida				x			x			x	PANS-RAC, Parte 5 y Capítulo 5 del Doc. 9476
Aplicación de criterios de separación				x			x			x	PANS-RAC, Parte 5 y Capítulo 4 del Doc. 9476
Control eléctrico continuo de las ayudas SMGC				x			x			x	Anexo 11, Capítulo 7 y Capítulo 3 del Doc. 9476
Control del movimiento en la superficie empleando el SMR							x			x	Capítulo 4 del Doc. 9476
Conmutación selectiva de luces de eje de calle de rodaje							x			x	Manual de proyecto de aeródromos, Parte 4, y PANS-RAC, Parte 5
Conmutación selectiva de barras de parada				x		x	x			x	Manual de proyecto de aeródromos, Parte 4, y PANS-RAC, Parte 5
<b>Piloto</b>											
Observancia de los reglamentos relativos al movimiento del tránsito en la superficie		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 2, PANS-RAC
Utilización de procedimientos y fraseología radiotelefónicos		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 10, PANS-RAC y el Manual de telefonía
<b>Dirección en la plataforma</b>											
Reglamentos y procedimientos aplicables en la plataforma		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Anexo 14, Capítulo 9 y Capítulo 8 del Doc. 9476
Procedimientos de emergencia		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Capítulo 5 y Capítulo 8 del Doc. 9476
Procedimientos de comunicación con los ATS		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Capítulo 4 y Capítulo 8 del Doc. 9476
Adjudicación de puestos de estacionamiento y comunicación de información		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Capítulo 8 del Doc. 9476
Procedimientos de seguridad aplicables en la plataforma		x	x	x	x	x	x	x	x	x	Capítulo 8 del Doc. 9476
Funcionamiento de luces y de ayudas para el atraque				x			x			x	Capítulo 8 del Doc. 9476
Provisión de un canal RTF discreto							x	x	x	x	Capítulo 8 del Doc. 9476
Procedimientos aplicables en condiciones de visibilidad reducida				x			x			x	Capítulo 5 del Doc. 9476

### 8.3 RESPONSABILIDADES

Adicional a las responsabilidades consignadas en el Manual SMGCS, se debe dar estricto cumplimiento a los respectivos manuales de funciones, manuales operativos y plan de emergencia o de contingencia de cada una de las dependencias involucradas.

Igualmente, todas las personas que desarrollen actividades en el aeropuerto o que de alguna manera tengan acceso a las áreas que conforman la infraestructura aeroportuaria, y este involucrada o haya presentado un incidente o accidente dentro de dicho recinto, están obligadas a reportar y suministrar la información y documentación por los representantes del aeropuerto y de la AAC.

- El responsable de una aeronave involucrada en un accidente o incidente en el aeropuerto debe suministrar la información y documentación requerida por el personal del aeropuerto, necesaria para la elaboración del informe. Si el responsable de la aeronave lo considera necesario o por procedimientos internos, puede presentar un informe adicional por escrito.
- Los procedimientos de notificación del accidente del aeropuerto, de ninguna manera contraviene y bloquean las responsabilidades de los investigadores de accidentes.
- En caso de presentarse algún incidente y/o accidente en el aeropuerto que involucre un vehículo, los supervisores de operaciones aeroportuarias deben realizar un reporte escrito siguiendo el procedimiento establecido.

Como prelude a la descripción de las responsabilidades de cada una de las entidades que integran el SMGCS del aeropuerto, es necesario establecer que cada una de las entidades deben cumplir con su plan de capacitación para poder accionar apropiadamente sus responsabilidades, además es necesaria una capacitación relacionada al sistema SMGCS para conocimiento del personal operativo.

#### 8.3.1 Servicios de tránsito aéreo

Dentro de las responsabilidades que posee el Servicio de Tránsito Aéreo del aeropuerto están:

- a) Autorización y control de los movimientos en el área de maniobras, tomando en cuenta aeronaves, vehículos y personas.
- b) Expedir autorizaciones e instrucciones para el retroceso, remolque y rodaje de aeronaves en el área de movimiento del aeropuerto.
- c) Registrar todos los aterrizajes que llegan al aeropuerto.
- d) Vigilar el área de movimiento y reportar al aeropuerto, vía radio frecuencia interna, cualquier suceso o situación que pueda poner en peligro la seguridad operacional.
- e) Informar al supervisor de turno de la torre de control, cualquier novedad que afecte la seguridad operacional y requiera coordinación e intervención de otras dependencias, y reportar acorde a las instrucciones escritas del SMS.
- f) Coordinar con el área de Operaciones, el remolque de aeronaves y vehículos.

Toda comunicación con Torre de Control para conducción en el área de maniobras debe realizarse por medio de la frecuencia establecida para vehículos de apoyo terrestre y de aerolíneas, y para personal perteneciente al aeropuerto, el radio de frecuencia interna.

### 8.3.2 Operaciones Aeroportuarias

En lo relacionado con el sistema SMGCS, las responsabilidades del supervisor de operaciones aeroportuarias son:

- a) Velar por el cumplimiento de las normas y regulaciones en el área de movimiento correspondiente a las plataformas y las calles de rodaje.
- b) Supervisar y controlar las posiciones de cada uno de los muelles y posiciones de embarque de pasajeros y carga, antes, durante y después de su utilización por parte de las aeronaves.
- c) Supervisar y controlar el tránsito de vehículos por las calles de servicio y el cumplimiento y aplicación de las normas aeroportuarias.
- d) Supervisar las diferentes áreas de movimientos del aeropuerto y reportar las novedades según los procedimientos establecidos.
- e) Registrar diariamente los movimientos de las aeronaves y los diferentes eventos que ocurran en su área de jurisdicción.
- f) Cumplir con lo estipulado en el Manual de Aeródromo respecto a la supervisión de los vehículos que operan en la zona aeronáutica, con el fin de procurar un alto estándar de seguridad operacional, vigilando los elementos involucrados, o que los vehículos que contaminen el área de movimiento sean retirados y sus permisos de funcionamiento sean suspendidos inmediatamente, documentando el procedimiento seguido para tal efecto.
- g) Supervisar el uso adecuado de los chalecos de acuerdo con las especificaciones establecidas y el cumplimiento de la normatividad vigente en el lado aire del aeropuerto.
- h) Apoyar la operación de aeronaves cuando se requiera el servicio de escolta.
- i) Extender por escrito las correspondientes notificaciones de infracción y/o incumplimientos a las normas aeroportuarias y operativas.
- j) Realizar y supervisar coordinaciones con el personal de las aerolíneas y/o compañías de apoyo terrestre.
- k) Rodar aeronaves cuando sea necesario.

### 8.3.3 Pilotos

Algunas de las responsabilidades de los pilotos para garantizar el funcionamiento del sistema SMGC son:

- a) Dar cumplimiento a las normas prescritas en la AIP y las regulaciones vigentes.
- b) Seguir las instrucciones impartidas por la torre de control en las frecuencias de radio de superficie y de torre de control según corresponda.
- c) Solicitar asistencia al personal de operaciones, en algún suceso u ocurrencia dentro del área de movimiento del aeropuerto.
- d) Mantener permanentemente la escucha en la frecuencia de superficie respectiva.
- e) No parquear en posiciones de estacionamiento sin la debida asistencia del personal de tierra cuando aplique.
- f) No estacionar la aeronave en puestos de estacionamiento que no le hubieran sido previamente autorizados.
- g) Coordinar con la torre de control sobre la posición de estacionamiento asignada.

- h) Establecer con el controlador la hora prevista de remolque y/o rodaje y cumplir con dicha asignación o informar cuando no sea posible su cumplimiento.
- i) Informar a la torre de control toda clase de condiciones inseguras que identifiquen durante su operación, para que estos a su vez tomen las acciones inmediatas requeridas y/o lo informen a los relacionados.
- j) El piloto al mando y el personal terrestre de apoyo, deben tomar las máximas precauciones para evitar situaciones peligrosas y/o daños a terceros durante la puesta en marcha de motor y posterior rodaje. En esta operación, se debe considerar especialmente la cercanía de edificios, instalaciones, aeronaves en las proximidades en fases de embarque o desembarque de pasajeros y/o carga, circulación de vehículos y equipos terrestres de apoyo y del tránsito eventual de peatones.

#### **8.3.4 Personal de apoyo terrestre**

- a) Cumplir con las señales para taxeo de aeronaves establecidas.
- b) Usar chalecos reflectivos de identificación para permitir que sea visualizado por pilotos en el área de movimiento.
- c) Asegurarse de que la zona de rodaje y el área de taxeo de una aeronave, este libre de FOD, antes, durante y después de las operaciones.
- d) Mantener la operación de vehículos en óptimas condiciones para prevenir cualquier desperfecto mecánico en el área de movimiento del aeropuerto.
- e) Aplicar las restricciones establecidas por el controlador y el aeropuerto.
- f) Disponer de suficiente equipo extintor en las posiciones de embarque, por lo menos para intervención inicial en caso de que se incendie el combustible y de personal entrenado para ello, para atender un derrame de combustible o un incendio y aplicar los procedimientos establecidos.
- g) Contar con personal calificado para las distintas tareas a ejercer y asegurarse que este personal posea la licencia requerida al tipo de actividades a realizar.
- h) Capacitar al personal en conducción dentro del aeropuerto y utilización de distintos vehículos.
- i) Ninguna aeronave puede rodar o ser remolcada sin antes haberse cerciorado a través de una inspección visual o asistida por terceras personas y en coordinación con los servicios ATS y/o plataforma, que no existe peligro de colisión con cualquier persona, aeronave, vehículo u objeto en el área.

### **8.4 DESPLAZAMIENTOS DE AERONAVES EN EL AREA DE MOVIMIENTO**

#### **8.4.1 Servicio de dirección en plataforma**

En las plataformas del aeropuerto en donde no se preste servicio de dirección de plataforma, el evitar colisiones con otras aeronaves, vehículos u obstáculos es responsabilidad de:

- a) Los pilotos en rodaje en plataforma
- b) Los conductores de vehículos que circulen por las vías de vehículos.
- c) Las compañías de asistencia en tierra durante los procesos operativos y de remolque.

#### **8.4.2 Remolque y rodaje asociado con la llegada de aeronaves**

Además de lo dispuesto en la AIP, para las maniobras de remolque y rodaje asociados con la llegada de la aeronave, el piloto al mando debe aplicar lo siguiente:

- a) Las maniobras en tierra para la salida de aeronaves de los puestos de estacionamiento en plataforma se ajustarán a los métodos de seguimiento de las líneas guía que se encuentran señalizadas en la superficie;
- b) Para el inicio de motores asociado con el rodaje, toda aeronave de turbinas (clave de referencia C o superior) estacionada en los diferentes puestos de estacionamiento y plataformas del aeropuerto, debe salir remolcada de su puesto de estacionamiento hasta la calle de rodaje.
- c) Toda aeronave de hélice estacionada en las posiciones de las plataformas podrá ingresar o salir autopropulsadas, siendo responsables de la operación el piloto al mando de la aeronave y el personal de asistencia en tierra, teniendo en cuenta la seguridad operacional de las posiciones aledañas.
- d) Toda aeronave clave de referencia A y B, estacionada en las diferentes plataformas o hangares de aviación general, podrán salir autopropulsadas, siendo responsables de la operación, el piloto al mando y el personal de asistencia en tierra.

### **8.5 CIRCULACION VEHICULAR**

#### **8.5.1 Control y autoridad**

Corresponde al departamento de Operaciones Aeroportuarias, aplicar sanciones a los particulares, por la violación de los reglamentos de conducción establecidos. Cuando se trate de infracciones detectadas en flagrancia, cuya realización atente contra la seguridad operacional o aeroportuaria, a juicio del personal de SMS o de OPS, se tomarán medidas preventivas inmediatas que sean necesarias para neutralizar la situación de peligro creada por el infractor, las cuales pueden incluir medidas de conducción y retiro de personas, en apoyo de la supervisión de operaciones aeroportuarias.

#### **8.5.2 Calificación del personal**

Todo vehículo que transite en el área de movimiento debe ser operado por personal calificado, entendiéndose este término como aquel personal que ha sido instruido y evaluado.

Todos el personal que opere en el aeropuerto, deben cumplir y recibir el curso de seguridad operacional en el área de movimiento.

#### **8.5.3 Características de los vehículos a ser operados**

Todos los vehículos a ser operados en el área de movimiento deben cumplir con los requisitos estipulados en el Manual del Aeródromo y reglamentaciones internas.

#### 8.5.4 Normas de conducción en el área de movimiento

El personal y los vehículos autorizados para operar en el área de movimiento deben cumplir con todas las normas establecidas en Manual de Operaciones del aeropuerto.

#### 8.5.5 Aprovisionamiento de combustible

Todo empresa proveedora de combustible que opere en el aeropuerto está en la obligación de mantener en condiciones óptimas de mantenimiento los camiones y demás equipos empleados en la prestación de este servicio y contar con personal idóneo y capacitado para ello.

#### 8.5.6 Prioridad de circulación

La prioridad de circulación en el área de movimiento se establece de la siguiente manera:

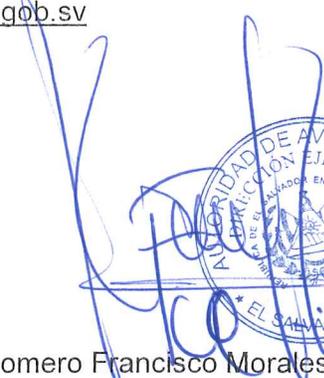
- a) Vehículos en emergencia
- b) Aeronaves en movimiento por su propia tracción, salvo que reciba instrucciones de ceder el paso a otra aeronave remolcada.
- c) Aeronaves que sean remolcadas, incluyendo los vehículos remolcadores y vehículos guía.
- d) Vehículos de combustible.
- e) Vehículos que circulen por las vías de servicio.
- f) Vehículos que se vayan a incorporar a las vías de servicio.

#### 9. ANEXOS:

N/A

#### 10. COMENTARIOS:

Las consultas acerca de esta Circular de Asesoramiento favor enviarlas al Departamento de Aeródromos de la Autoridad de Aviación Civil, Km 9 ½ Carretera Panamericana, Ilopango, El Salvador, o a la dirección de correo electrónico: [repcionaviacioncivil@aac.gob.sv](mailto:repcionaviacioncivil@aac.gob.sv)

  
  
Lic. Homero Francisco Morales Herrera  
**Director Ejecutivo**  
**AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL**