

**AD 1. AERÓDROMOS/HELIPUERTOS – INTRODUCCIÓN****AD 1-1 DISPONIBILIDAD DE AERÓDROMOS/HELIPUERTOS****1. Condiciones generales en las cuales están disponibles para su utilización los aeródromos/helipuertos e instalaciones conexas**

No se permite que los vuelos comerciales despeguen ni aterricen en ningún aeródromo/helipuerto que no esté mencionado en esta AIP, salvo en casos de verdadera emergencia o cuando se haya obtenido una autorización especial de La Administración de Aviación Civil.

Además de los aeródromos/helipuertos disponibles para el uso público enumerados en esta AIP, en el país existen varios otros aeródromos/campos de aterrizaje. Estos aeródromos/campos de aterrizaje sólo están disponibles para vuelos privados y su uso está sujeto a autorización otorgada por el propietario, estos aeródromos tienen permiso expedido por el Departamento respectivo, a fin de asegurar el cumplimiento de las normas establecidas.

Pueden obtenerse detalles de estos aeródromos en AD 1-3.1

*Aterrizajes en sitios que no sean aeródromo/helipuerto internacional o un aeródromo/helipuerto designado de alternativa*

-----

***Tránsito de personas y vehículos en los aeródromos******Demarcación de zonas***

El terreno de todo aeródromo se divide en dos zonas:

- a. Una zona pública, que abarca la parte del aeródromo abierta al público; y
- b. Una zona restringida, que abarca el resto del aeródromo.

***Movimiento de personas***

Sólo se autoriza el acceso a la zona restringida en las condiciones prescritas por las

disposiciones especiales que rigen el aeródromo/helipuerto.

Las oficinas de inspección de aduana, policía, sanidad y los locales asignados al tráfico de tránsito, son accesibles normalmente solo para los pasajeros, el personal de las autoridades públicas, las líneas aéreas, y las personas autorizadas en el ejercicio de sus funciones.

El movimiento de las personas que tengan acceso a la zona restringida del aeródromo, está sujeto a las condiciones prescritas por los reglamentos y disposiciones especiales establecidas por la persona responsable de la administración del aeródromo.

Los requisitos de disponibilidad de los aeródromos nacionales para aeronaves civiles de transporte comercial, son.

***Para aeronaves Guatemaltecas***

- a) Que se encuentren efectuando vuelos domésticos; y
- b) Que los aeródromos estén habilitados por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

***Para aeronaves extranjeras***

- a) Autorización previa de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- b) Que los aeródromos estén habilitados por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

***Movimiento de vehículos***

El movimiento de vehículos en la zona restringida está estrictamente limitado a los vehículos conducidos o utilizados por personas que posean un permiso de tránsito o una tarjeta oficial de acceso.

control de aeródromos informará al piloto al mando de la aeronave de esta condición.

### **Vigilancia**

El cuidado y la protección de las aeronaves, vehículos, equipos y mercancías para los se utilicen las instalaciones y servicios del aeródromo no son de responsabilidad del Estado ni de ningún concesionario; estos no pueden hacerse responsable por pérdidas o daños que no sean provocados por su intervención o la de sus agentes.

### **Uso de los helipuertos**

Salvo que la Administración de Aviación Civil haya concedido autorización en otro sentido, los helipuertos sólo pueden usarse para vuelos que se ajusten a reglas de vuelo visual (VFR).

*Aterrizaje, estacionamiento y albergue de aeronaves en aeródromo/helipuerto bajo control de la Administración de Aviación Civil.*

-----

## **2. Documentos aplicables de la OACI**

Se aplican sin diferencias las normas y métodos recomendados del Anexo 14, volúmenes I y II, de la OACI.

## **3. Uso civil de bases aéreas militares**

No se permite aterrizar en ninguna base aérea militar sin contar con el permiso correspondiente de la Fuerza Aérea Guatemalteca.

## **4. Operaciones de CAT II/III en los aeródromos**

NO APLICA

## **5. Dispositivo de medición del rozamiento de medición y nivel de rozamiento por debajo del cual se declara que la pista esta resbaladiza cuando este mojada.**

5.1 Actualmente no se cuenta con el equipo apropiado para llevar a cabo el análisis para calibrar el coeficiente de rozamiento de la superficie de las pistas.

5.2 En caso de que una pista se vea afectada por aguas estancadas durante la aproximación de una aeronave para el aterrizaje, el servicio de

## **6. Otra información**

### **6.1 Desviaciones mitigadas mediante evaluaciones de riesgos.**

### **6.2 Aeropuerto Internacional La Aurora (MGGT)**

#### **6.2-1 Franjas de Pista.**

El MGGT no cumple con el ancho de franja establecido en el Anexo 14 para un AD 4D instrumental. Existe un procedimiento ATS que prohíbe las operaciones simultáneas de aeronaves clave C y superior y un Análisis de Seguridad Operacional que establece medidas de mitigación que colocan el riesgo en un rango aceptable, (éste Análisis se encuentra en el sitio web de la DGAC Certificación / Aeródromos).

#### **6.2-2 Obstáculos Ubicados en Franjas de Pista.**

En el MGGT existen objetos no frangibles en las franjas de pista. Tiene aeronaves estacionadas y árboles en las inmediaciones de la pista 20, así como la estación meteorológica y equipos de las empresas de servicio en tierra ubicados en la cercanía del ingreso a la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

#### **6.2-3 Áreas de Seguridad de Extremo de Pista**

El MGGT no tiene RESA del lado del umbral 02 ni en el umbral 20. El umbral 20 se encuentra desplazado en 220 metros Existe un Análisis de Seguridad Operacional que establece medidas de mitigación que colocan el riesgo en un rango aceptable. No obstante por la distancia disponible para el aterrizaje, los pilotos deben ajustar sus procedimientos para las operaciones por la pista 20.

#### **6.2-3 Áreas de Seguridad de Extremo de Pista**

El MGGT no tiene RESA del lado del umbral 02 ni en el umbral 20. El umbral 20 se encuentra desplazado en 220 metros Existe un Análisis de Seguridad Operacional

que establece medidas de mitigación que colocan el riesgo en un rango aceptable. No obstante por la distancia disponible para el aterrizaje, los pilotos deben ajustar sus procedimientos para las operaciones por la pista 20.

#### **6.2-4 Distancia entre eje de Pista a eje de Calle de Rodaje.**

El MGGT tiene una desviación con la regulación en cuanto a la distancia de pista a la calle de rodaje Oeste la cual varía de 75 a 80 m. La distancia de pista a la calle de rodaje Este varía de 76 a 86 m, finalizando esta calle de rodaje del sector industrial en la plataforma militar. Existe un estudio aeronáutico que establece procedimientos y restricciones para mitigar esta desviación a niveles aceptables de seguridad operacional. (El mismo se encuentra publicado en el sitio web de la DGAC Certificación / Aeródromos).

#### **6.2-5 Pendientes Longitudinales.**

El MGGT no cumple con la recomendación del Anexo 14 para un aeródromo con número de clave 4, hacia la pista 02 la pendiente longitudinal es 1.53% siendo la más elevada de ambas pistas. Existe una Evaluación de Seguridad Operacional que establece medidas de mitigación que colocan el riesgo en un rango aceptable, (esta Evaluación se encuentra en el sitio web de la DGAC Certificación / Aeródromos).

#### **6.2.6 Franjas de las calles de rodaje.**

El MGGT no cumple con la recomendación del Anexo 14, En proximidad a la pista 02, la calle de rodaje Oeste, carece de la franja adecuada, porque tiene una fuerte pendiente negativa, con un desnivel variable entre 0m y hasta 8m de altura. Las franjas de las calles de rodaje no poseen la adecuada nivelación y pendiente.

#### **6.2-7 Publicación de las Evaluaciones de Seguridad.**

Los cuadros con los análisis de riesgo que soportan la mitigación de las desviaciones pueden obtenerse en la página web de la DGAC: Certificación / Aeródromos.

### **6.3 Aeropuerto Mundo Maya (MGMM)**

#### **6.3-1 Áreas de Seguridad de Extremo de Pista.**

El MGMM no tiene RESA del lado del umbral 10 ni en el umbral 28. Será necesario un Análisis de Seguridad Operacional que establezca medidas de mitigación que coloquen el riesgo en un rango aceptable.

#### **6.3-2 Franjas de Pista.**

El MGMM no cumple con el ancho de franja establecido en el Anexo 14 para un aeródromo 4C instrumental. La anchura de la franja de pista es insuficiente y está cubierta árboles pequeños. Hay un canal abierto, grande y profundo que corre paralelo a la pista 10/28 a una distancia de más de 100 metros dentro de la parte nivelada de la franja de la pista.

Existen cajas eléctricas en la franja de pista que sobresalen del nivel del terreno por unos centímetros.

#### **6.3-3 Señales**

No hay un letrero obligatorio para el designador de pista en la zona de viraje de la entrada a la pista 28.

#### **6.3-4 Iluminación de aproximación**

El MGMM no cumple con el Anexo 14 y RAC 14 ya que los sistemas de iluminación son inadecuados en ambas aproximaciones a la pista 10/28.

#### **6.3-5 Fauna silvestre**

Existe presencia de fauna en el área de movimiento del aeródromo debido al hábitat natural de venados cola blanca a un costado del aeropuerto.

#### **6.3-6 Evaluaciones de Seguridad**

Serán necesarios los Análisis de Seguridad Operacional que establezcan medidas de mitigación que coloquen los riesgos en un rango aceptable.

---

**INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

---