



## **PARTE IV**

### **DETALLES DE LOS PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DEL AERÓDROMO Y MEDIDAS DE SEGURIDAD**

#### **4.1 NOTIFICACIÓN DE AERÓDROMO.**

##### **4.1.1 NOTAM**

Cuando surja una información que justifique la emisión de un NOTAM, el que genera la información debe llenar un PRE-NOTAM y remitir al Dpto. AIS.

##### **4.1.2 Dependencia Responsable**

La dependencia encargada de notificar los cambios es el Dpto. AIS y la Sección NOTAM INTERNACIONAL (NOF) del Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi, en la cual se brinda servicios de 24hs.

##### **4.1.3 Dirección y Números Telefónicos**

- **Departamento AIS CENTRAL**

Mcal. López y Vice Pdte. Sánchez,  
Edif. Ministerio de Defensa Nacional 2º piso.  
Teléfono: 595-21-229.949

- **Oficina ARO/AIS**

Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi  
Teléfono: 595-21-645.952 (NOF).

#### **4.2 ACCESO AL ÁREA DE MOVIMIENTO DEL AERÓDROMO**

Procedimiento de Control y Supervisión para prevenir la Interferencia Ilícita, y el ingreso no autorizado de personas, vehículos, equipos y animales en el AISP.

##### **4.2.1 Control de Ingreso/Salidas de Personas del Sector Técnico - Administrativo**

El Ingreso/Salida de Personas hacia/desde el interior de los edificios se realiza a través del Puesto de Control (pasarela), ubicado en el segundo nivel, por donde circulan personales del área administrativa, del área técnico - operativo del aeropuerto y de las Compañías Aéreas, previo control de las identificaciones correspondientes, realizado por la Autoridad AVSEC.



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

El carnet identificatorio deberá ser portado constantemente y en forma visible, también se otorgará un carné de visitante a aquellas personas que solicitan el permiso correspondiente para realizar trámites ocasionales, en dicho pase deberá constar el área donde realizará las gestiones y será anotado el nombre y el número de carné otorgado en el Libro de Control de Acceso.

Este punto de ingreso y salida está vigilado y controlado por personal de seguridad AVSEC, provisto de medios de comunicación para la coordinación de apoyo necesario con la policía y el centro de operaciones, para impedir el ingreso de personas no autorizadas, a la parte aeronáutica.

### **4.2.2. Control de Ingreso/Salida de Personas Al Sector de Cargas Aéreas**

Este punto de ingreso y salida ubicado al perímetro del Sector de Cargas Aéreas, está controlado y custodiado por turnos rotativos de Agentes de Seguridad AVSEC, integrado por un Supervisor y tres Agentes de Seguridad, munidos de equipos de comunicación, permite el ingreso de personales administrativos - operativos de la terminal aérea, como también de propietarios o despachantes de cargas.

Las instalaciones de este puesto de control se encuentran debidamente iluminado, resguardado y apoyado por cámaras del Circuito Cerrado de Televisión. Este control permite el ingreso a la Parte Aeronáutica del Aeropuerto y al área pública del Sector de Cargas Aéreas, previa presentación de Documentos de Identificación.

Acorde al Programa Nacional de Seguridad, se expedirán Tarjetas de Identificación, con colores de acuerdo a la institución donde desempeñarán sus funciones, con el número que identifica al área de su competencia.

La cantidad de personas afectadas al sector varía conforme a las necesidades del servicio.

### **4.2.3 Control de Ingreso y Salidas de Vehículos al Sector de Cargas Aéreas**

Puesto de Control de acceso y salida autorizado de vehículos a la Parte Aeronáutica, equipado con portones manuales de dos piezas, custodiado por Personales de Seguridad AVSEC.

El ingreso será autorizado a vehículos de la Institución, asignados al aeropuerto, de correos, courier ó empresas de caudales, y eventualmente, a vehículos privados que realizan servicios especiales, o son parte de eventos oficiales, con autorización previa de la Administración del Aeropuerto.

Todos los vehículos que ingresan a la Parte Aeronáutica del Aeropuerto, y que no correspondan a la Institución, deberán ser guiados por Personal de Operaciones hasta la dependencia solicitada.

Las unidades del Servicio de Catering y provisión de combustible a las Aeronaves circularán por el Área de Movimiento, previa comunicación y autorización de los responsables del Control ATS, en frecuencia de Control de Superficie.



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

Todos los datos de los vehículos que ingresan serán anotados en el Libro de Control de Acceso para fines estadísticos y de antecedentes.

### **4.2.4 Seguridad de la Parte Aeronáutica del Aeropuerto**

Para la seguridad de la Parte Aeronáutica del Aeropuerto, se tiene establecido un Sistema de Control para impedir la entrada de personas, vehículos, bultos y cargas que no cuenten con el documento de identificación o autorización de ingreso correspondiente, a fin evitar actos de interferencia ilícita, u otras amenazas contra la aviación civil.

Todo el perímetro del Aeropuerto esta rodeado por una valla de seguridad, con carteles indicativos que prohíben el ingreso no autorizado de personas a la Parte Aeronáutica. Este control es realizado por personales de la brigada militar de la Fuerza Aérea Paraguaya asignada al Aeropuerto.

El edificio de la Terminal Aérea forma parte de la barrera perimetral, y separa el Área Pública de la Parte Aeronáutica del Aeropuerto. El mismo se encuentra custodiado las 24 horas por Agentes de Seguridad AVSEC, quienes se encargan del control de los puntos sensibles y vulnerables del edificio, como las puertas de acceso y las terrazas existentes, lugares donde se hace necesario un control especial para el resguardo de la seguridad.

### **4.2.5 Instalaciones y Servicios de Tránsito Aéreo - Telecomunicaciones y Telecomunicaciones y Electrónica**

Las instalaciones de los Servicios de Tránsito Aéreo y de los Sistemas de Telecomunicaciones y Electrónica, comprenden la Torre de control, las sala técnicas de Radio Comunicaciones, Radar, Radio Ayudas, C.C.A.M., ARO y las oficinas de la Gerencia de Tránsito Aéreo (GTA) y la Gerencia de Telecomunicaciones y Electrónica (GTE).

Todas éstas instalaciones están protegidas por el Personal de Seguridad AVSEC y eventualmente, si fuese necesario, con el apoyo de los efectivos de la Fuerza Aérea Paraguaya.

Los equipos de ayudas para la navegación aérea, externas al perímetro del aeropuerto, están bajo la responsabilidad de funcionarios de DINAC, asignados para ese efecto. La protección de las áreas donde se encuentren estos equipamientos se considerarán acorde al grado de amenaza en el momento que corresponda, a fin de garantizar la operatividad de los equipos, teniendo como referencia la importancia para la seguridad de la navegación aérea.

### **4.2.6 Control de la Zona de Cargas**

La zona de recepción y tramitación de la carga internacional, de exportación e importación, es controlada por la Gerencia de Cargas Aéreas, unidad responsable de todo el manipuleo de la carga para su despacho de salida o entrada al país en coordinación con la administración de la Aduana.



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

Las Compañías Aéreas, transportadoras de cargas, son responsables de establecer todos los procedimientos de seguridad que resguarden de la manipulación de la carga bajo su responsabilidad, por parte de personas extrañas o no autorizadas.

La seguridad de dichas instalaciones está a cargo de los agentes de seguridad AVSEC, desde el puesto de control ubicado en el acceso de las instalaciones y encargada además del control de ingreso y salida de personas relacionadas con el proceso de manejo de la carga y, de los vehículos de carga a la zona de paletizaje.

Para el caso de los vehículos; ingresarán aquellos que cuenten con el finiquito de los documentos de carga o descarga de mercaderías transportadas; previo chequeo ocular del vehículo y presentación del pase de ingreso del conductor.

### **4.2.7 Seguridad de la Parte Pública**

El Área Pública del Aeropuerto se encuentra resguardada por una Agrupación de efectivos de la Policía Nacional, en coordinación y bajo la supervisión de la Sub Dirección de Seguridad de la Aviación (SDAVSEC). Las funciones, obligaciones y atribuciones están establecidas en la Ley 222/93 " Orgánica de la Policía Nacional", entre las cuales se encuentran incluidas las que corresponden a la Prevención y Protección de la Aviación Civil de los actos de interferencia ilícita; Investigación bajo disposición judicial de los hechos punibles cometidos en los aeropuertos, mediante la organización técnica, la información, vigilancia y, en los casos requeridos, el empleo de la coerción como fuerza pública, en conformidad con las normas legales nacionales e internacionales, para preservar el orden público legalmente establecido, los derechos y la seguridad de las personas, sus bienes y de otras funciones asignadas en el Programa de Seguridad Aeroportuaria. Con la Policía Nacional se canalizan los pedidos de apoyo de los efectivos policiales especialistas en Antibomba y Antimotines, de ser necesario sus concursos.

### **4.2.8 Funciones del Explotador del Aeródromo, del Administrador, del Órgano de Seguridad, de los Arrendatarios y otros Departamentos Gubernamentales y Privados.**

#### **4.2.8.1 Función del Explotador en Materia de Seguridad**

La DINAC, según el Artículo 63 del Código Aeronáutico, podrá practicar las verificaciones autorizadas, relativas a las personas, a las aeronaves, a su tripulación y a las cargas transportadas, antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje o su estacionamiento en el aeródromo, y tomar las medidas adecuadas para la seguridad del vuelo y control de la circulación aérea.

La DINAC, según el Artículo 75 del Código Aeronáutico, podrá practicar inspección, control y vigilancia en todos los aeródromos públicos y privados, a excepción de los militares.

#### **4.2.8.2 Función del Administrador del Aeropuerto**

- a) Establecer y mantener con el Gerente AVSEC del Aeropuerto el Programa de Seguridad y el Plan de Contingencia correspondientes para enfrentar y atender



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

los actos de interferencia ilícita y otros hechos que amenacen el normal desenvolvimiento de las actividades aeroportuaria, las aeronaves, pasajeros, tripulantes y públicos en general.

- b) Con el Gerente AVSEC del Aeropuerto, evaluar el nivel de amenaza y según corresponda activar las medidas de seguridad que correspondan, y emplear los medios de respuestas establecidas;
- c) Convocar y ejercer la presidencia el Comité de Seguridad Aeroportuaria;
- d) Coordinar con la Autoridad AVSEC del Aeropuerto el otorgamiento de permisos temporales a personas y vehículos a la Parte Aeronáutica para su respectivo control.

### **4.2.8.3 Función de los Explotadores de Líneas Aéreas**

Los Explotadores de Líneas Aéreas que proporcionan servicios internacionales desde Paraguay, aplicarán un Programa AVSEC apropiado para satisfacer los requisitos del Programa Nacional de la Seguridad de la Aviación (PRONAVSEC), y las regulaciones aeronáuticas nacionales. El Programa AVSEC del Explotador de Líneas Aéreas deberá ser aprobado por la Autoridad AVSEC.

El Programa AVSEC de los Explotadores de Líneas Aéreas indicará expresamente los métodos y procedimientos que deben seguir para garantizar la protección a los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra, las aeronaves, las instalaciones y los servicios, de actos de interferencia ilícita.

El Programa AVSEC de los Explotadores de Líneas Aéreas debe incluir como mínimo:

- a) Los objetivos del programa y la responsabilidad de asegurar su aplicación;
- b) La organización de las funciones y responsabilidades de seguridad de los explotadores, inclusive la designación del Jefe de Seguridad del Explotador;
- c) Medidas de seguridad concretas que incluyan:
  - 1) Inspecciones y procedimientos de seguridad de la aeronave previa al vuelo;
  - 2) Procedimientos para la inspección de los pasajeros del equipaje de mano, si esta función esta asignada al explotador;
  - 3) Procedimientos para asegurarse de que los pasajeros que desembarcan en las escalas de tránsito no dejan a bordo arma, explosivos ni otros artefactos peligrosos;
  - 4) Cotejo del equipaje facturado con los pasajeros que embarcan, inclusive los pasajeros en tránsito y de transferencia;
  - 5) Medidas para proteger las cargas, los paquetes de mensajería y las Encomiendas Express, el correo, los suministros, el aprovisionamiento de



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

a bordo y el equipaje facturado, inclusive el equipaje facturado fuera del aeropuerto.

- 6) Tratamiento a los pasajeros que han sido sometido a procedimientos judiciales o administrativo;
  - 7) Procedimiento para el transporte de armas en la cabina y en la bodega de la aeronave;
  - 8) Control del acceso a aeronaves estacionadas y protección de las mismas.
4. Planes de Contingencia que incluyan:
- a) Medidas y procedimientos a seguir en caso de secuestro de aeronave, sabotaje y amenaza de bomba;
  - b) Procedimiento en vuelo cuando se encuentre o se suponga que hay a bordo de una aeronave un objeto sospechoso;
  - c) Evacuación y registro de la aeronave en tierra;
  - d) Medidas de seguridad especiales que deberán aplicarse durante periodos de intensificación de la amenaza y/o de vuelos y rutas que presentan riesgos.
  - e) Medidas para organizar la eficacia del programa, que incluyan la instrucción adecuada del personal y pruebas periódicas y evaluación de su Programa.
  - f) Los explotadores de líneas aéreas que no cuenten con un Programa AVSEC propio se someterán al programa AVSEC de cada aeropuerto internacional o nacional abierto al uso público.

### **4.2.8.4 Función de los Arrendatarios**

Toda empresa o persona que posea un contrato de explotación otorgado por la DINAC, está obligado a:

- a) Colaborar en el funcionamiento del Programa de Seguridad Aeroportuaria, denunciando toda actitud sospechosa que se detecte o eventualidades que puedan afectar las operaciones normales del Aeropuerto.
- b) Asumir cualquier disposición de seguridad emanada del Comité de Seguridad y permitir la participación de sus miembros en aquellos cursos de capacitación que se organicen en materia de seguridad y que tiendan a fortalecer la efectividad del Programa de Seguridad de la Aviación.

### **4.2.8.5 Función del Órgano de Seguridad**

El Subdirector de Seguridad de la Aviación Civil, titular de la SDAVSEC - unidad integrante de la estructura orgánica y funcional de la DINAC , es el funcionario con



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

autoridad y responsabilidad en materia de seguridad de la aviación civil en la República del Paraguay.

### **A la SDAVSEC le corresponde:**

- a) Elaborar, aplicar y mantener actualizado el PRONAVSEC, conforme con las normas legales vigentes y la política nacional en materia AVSEC;
- b) Definir y asignar las tareas para poner en práctica los diversos aspectos del Programa PRONAVSEC;
- c) Establecer mecanismos y medios que faciliten la coordinación de las actividades AVSEC entre los diferentes organismos públicos afectados en el cumplimiento de los diversos aspectos del Programa PRONAVSEC;
- d) Poner a disposición de la Administración de los Aeropuertos, líneas aéreas que prestan servicios en el país y otros interesados legítimamente acreditados, una versión escrita de la parte del Programa PRONAVSEC que les ataña directamente;
- e) Mantener la eficacia del Programa PRONAVSEC, incluyendo la evaluación de las medidas y procedimientos de seguridad, después de un acto de interferencia ilícita, y la adopción de las medidas necesarias para corregir los puntos débiles, en previsión de nuevas amenazas;
- f) Examinar y aprobar los programas de seguridad de explotadores de líneas aéreas y de aeropuertos internacionales;
- g) Asegurar que en los aeropuertos internacionales los servicios de seguridad se proporcionen con las instalaciones y servicios de apoyo necesarios, inclusive locales, equipos de telecomunicaciones, equipos de seguridad apropiados, instalaciones y adecuada instrucción;
- h) Revisar y proponer con el CONASAC, cuando corresponda, las políticas nacionales relativas a la seguridad de la aviación civil;
- i) Elaborar y publicar, contemplando a ese efecto las normas funcionales de aprobación de los actos administrativos de la Autoridad Aeronáutica Civil, los reglamentos generales relativos a la seguridad de la aviación civil;
- j) Asegurar, en coordinación con el CONASAC, que los requisitos relativos a la arquitectura e infraestructura, necesarios para la aplicación óptima de las medidas AVSEC internacionales, se integren en el diseño y construcción de las nuevas instalaciones y en las modificaciones a los existentes, en los aeropuertos internacionales de la República del Paraguay;
- k) Elaborar e implementar, con el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación civil.
- l) Inspeccionar una parte o el total de las instalaciones, aeronaves y/o documentos de los arrendatarios en los aeropuertos internacionales, explotadores de líneas aéreas y cualquier otro espacio físico comprendido dentro del perímetro del aeropuerto, a fin de asegurarse del cumplimiento de las leyes, reglamentos y programas en materia AVSEC;





## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

- m) Requerir el concurso y apoyo de especialistas, inclusive de comandos antiterroristas, para la intervención armada, la negociación de rehenes, la eliminación de artefactos explosivos y otros;
- n) Asegurar respuesta armada rápida ante sucesos graves que así lo ameriten, en cualquier aeropuerto internacional del país.

### 4.2.8.6 Funciones y responsabilidades de la Gerencia AVSEC

La Gerencia AVSEC tiene la autoridad y la responsabilidad para:

- a) Establecer, mantener, cumplir y hacer cumplir, en el marco, objetivos y orientación del Programa PRONAVSEC, el pertinente programa de seguridad y el plan de contingencia, establecidos para enfrentar y controlar los actos de interferencia ilícita y otros hechos que amenacen el normal desenvolvimiento de las actividades aeroportuaria, las aeronaves, pasajeros, tripulantes y públicos en general.
- b) Propiciar y coordinar con la Administración del Aeropuerto, la Policía Nacional, Migraciones, explotadores aéreos y otros organismos estatales el eficaz cumplimiento de sus respectivas funciones para mantener compatible la gestión AVSEC y la facilitación, en beneficio de los usuarios, de los servicios de la aviación.
- c) Considerar en las reuniones del Comité de Seguridad Aeroportuaria el estricto cumplimiento de las regulaciones dictadas en salvaguarda de un entorno seguro y, con una permanente y activa divulgación, propensión y conciencia respecto a las medidas AVSEC, en la población aeroportuaria;
- d) Realizar inspecciones periódicas del aeropuerto para adoptar las medidas correctivas y en forma permanente, con los organismos estatales involucrados, la evaluación del nivel de amenaza aeroportuaria para activar oportunamente las medidas de seguridad más convenientes;
- e) Proponer a su superior inmediato la ampliación o modificación del programa de seguridad del aeropuerto para corregir deficiencias y satisfacer las nuevas necesidades en materia de seguridad
- f) Supervisar la aplicación de las medidas y procedimientos establecidos en materia de seguridad, a fin de que se apliquen y mantengan eficazmente;
- g) Mantener comunicación y coordinación dinámica, a los efectos AVSEC, con las Agrupaciones de la Policía Nacional, Fuerza Aérea Paraguaya y otros organismos de seguridad interna destacados en el aeropuerto.
- h) Asegurarse de que, desde el punto de vista de la seguridad, las actividades de los Agentes de Seguridad del aeropuerto y de Salvamento y Extinción de Incendios estén coordinadas;
- i) Asesorar en las medidas de seguridad del aeropuerto y asegurarse que los Agentes de seguridad reciban y mantengan la instrucción y formación profesional adecuados





## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

- j) Verificar y comprobar la adecuada realización de la inspección de los pasajeros y del equipaje de mano, a fin de lograr que dichas actividades se efectúen en forma completa y eficaz;
- k) Promover y exigir que se dispongan de medios eficaces para hacer frente a las amenazas y sucesos de interferencia ilícita;
- l) Promover la inclusión de características de seguridad en los planes y diseños para modificar las instalaciones aeroportuarias existentes, y en la construcción de nuevas instalaciones;
- m) Conocer y comprender las leyes y reglamentos nacionales e internacionales referentes a los actos de interferencia ilícita que afectan a la aviación civil y sus instalaciones y servicios, especialmente las disposiciones legales y administrativas que tuviera que hacerse cumplir, y divulgar entre los afectados la implementación del Programa de Seguridad del Aeropuerto;
- n) Llevar una relación fluida con la autoridad competente y poner a su conocimiento de todos los sucesos de interferencia ilícita que afecten las operaciones del aeropuerto, incluidas las amenazas de bomba, poniendo a disposición de la misma todas las armas ó artefactos peligrosos hallados durante la inspección de pasajeros;
- o) Compilar y transmitir, al superior inmediato, toda la información pertinente relativa a las aeronaves que hayan sido objeto de apoderamiento ilícito y de otras amenazas;
- p) Colaborar en las indagaciones realizadas por las autoridades pertinentes inmediatamente después de que se conozca o se sospeche de que una aeronave que salió del aeropuerto ha estado comprometida en un acto de apoderamiento ilícito, o un accidente que pueda haber sido provocado por un acto de sabotaje.
- q) Coordinar los aspectos de seguridad en la preparación del Programa de Seguridad del Aeropuerto.

### 4.2.8.7 Función y responsabilidad del Jefe de Servicio AVSEC

El Jefe de Servicio AVSEC es el personal operativo de seguridad, responsable del control, verificación y funcionamiento del sistema de seguridad. Es el representante directo del Gerente AVSEC, en ausencia del mismo.

Tiene la responsabilidad y autoridad de:

- a) Verificar la lista de guardia del personal y la permanencia de los mismos en sus puestos y respectivos turnos.
- b) Informar de las novedades existentes durante su servicio, inmediatamente ocurrido, manteniendo comunicación y coordinación dinámica con la Gerencia AVSEC.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

- c) Inspeccionar rutinariamente las dependencias del AISP, para adoptar las medidas correctivas.
- d) Verificar las inspecciones realizadas de los pasajeros y del equipaje de mano, a fin de lograr que dichas actividades se efectúen en forma completa y eficaz.
- e) Controlar la aplicación de los procedimientos establecidos en materia de seguridad a fin de que se apliquen y mantengan eficazmente.
- f) Conocer, comprender y divulgar entre los afectados, la implementación del Programa de Seguridad del Aeropuerto.
- g) Realizar un chequeo periódico del Sistema de Seguridad de Rayos X del Embarque Internacional y de Bodega referente a los equipajes visando el control de calidad.

### 4.2.8.8 Funciones y Responsabilidades de los Supervisores de Servicio de Seguridad

El Supervisor de Servicio es el personal operativo de seguridad, especialista del área de su competencia, responsable del control y la aplicación eficaz de los procedimientos establecidos para la seguridad del aeropuerto.

Tiene la responsabilidad y autoridad de:

- a) Verificar la condición de los equipos del área de su competencia, comunicando inmediatamente desperfecto de los mismos al Jefe de Servicio.
- b) Controlar la asistencia del personal a su cargo y administrar la cobertura de control de acuerdo a su criterio.
- c) Chequear periódicamente a su personal y al equipo de seguridad visando el control de calidad.
- d) Conocer y divulgar los procedimientos a ser realizado en su sector.
- e) Mantener informado de las novedades al Jefe de Servicio.

**Nota:** Para obtener más información sobre los Procedimientos de Control AVSEC en los puntos de acceso, acceder al PSA AISP.-

### 4.2.8.9 Agrupación de Seguridad Policial AVSEC

Esta Agrupación es responsable de las funciones y actividades de los efectivos Policiales destacados en el Aeropuerto, de conformidad con las normas legales nacionales e internacionales, para preservar el orden público legalmente establecido, los derechos y la seguridad de las personas, sus bienes y de otras funciones asignadas.

#### **Responsabilidad de la Agrupación de Seguridad Policial AVSEC:**

- a) Prevención e investigación de hechos punibles bajo dirección judicial, en las instalaciones aeroportuaria.



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

- b) Vigilancia del área pública de los Aeropuertos y de los recintos privados de sus instalaciones, en los casos prescriptos en el Código Procesal Penal y en los respectivos programas de seguridad de cada aeropuerto.
- c) Vigilancia de los pasajeros y públicos a fin de prevenir amenazas a la aviación civil o la comisión de otros hechos punibles.
- d) En coordinación y a requerimiento de la autoridad AVSEC intervenir en los casos de contingencias para responder a actos de interferencia ilícitas, sabotaje, ataque en tierra, desorden civil, huelgas laborables, conmoción civil y otras amenazas
- e) Provisión de respuesta armada rápida ante incidentes graves en los aeropuertos.
- f) Provisión de respuestas de especialistas, de comandados antiterroristas, intervención armada, negociación rehenes y eliminación de artefactos explosivos.
- g) Instrucción del personal policía en métodos y procedimientos de seguridad de la aviación pertinente a sus operaciones
- h) Vigilancia y patrullaje de rutina de las áreas de estacionamiento de vehículos para prevenir y reprimir hechos punibles contra el patrimonio.
- i) Vigilancia y custodia de bancos y otros puntos de recaudación instalados en la terminal aérea.

### **4.2.8.10 Agrupación de la Fuerza Aérea Paraguaya (FAP).**

La FAP destacará en el aeropuerto internacional una Agrupación de efectivos militares especializados en Sistemas AVSEC, para prestar servicio permanente, conforme con las funciones y atribuciones asignadas en los respectivos programas de seguridad, en coordinación y bajo supervisión de la SDAVSEC.

Las responsabilidades básicas de la Agrupación AVSEC de la FAP en los aeropuertos internacionales serán:

- a) La seguridad de las instalaciones, tantos de los edificios como de las áreas de movimiento de aeronaves, pista, valla perimetral e instalaciones de comunicación y de navegación aérea.
- b) La provisión de una respuesta armada rápida para respaldar y controlar actos terrorista y otras amenazas, en coordinación con la Policía Nacional y la Autoridad AVSEC del Aeropuerto.
- c) La instrucción del personal de la FAP en métodos y procedimientos de seguridad de la aviación civil, en correspondencia a su nivel de responsabilidad operacional.



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

- d) En coordinación con la autoridad AVSEC y la Policía Nacional responder y controlar actos de interferencia ilícita, sabotaje, colocación de bombas, ataque en tierra, huelga laboral, desorden civil y otras amenazas.

### **4.2.8.11 Otros Organismos Gubernamentales**

La presencia de Otros Organismos Gubernamentales en el aeropuerto internacional, será necesario, en cumplimiento de sus respectivas funciones, como ser:

#### **4.2.8.11.1 La Dirección General de Aduanas**

La Administración de Aduanas constituida en el aeropuerto internacional ejerce la potestad de fiscalizar la entrada y salida de mercaderías, autorizar su despacho, ejercer controles a los efectos de la aplicación y percepción de gravámenes como también, impedir la entrada o salida de mercaderías cuyo tráfico esta prohibidos por la ley por ser contrario su uso a la salud y la seguridad públicas, a la economía nacional, la moral y la buena costumbres.

La Dirección General de Aduanas coadyuvará con la autoridad AVSEC para el cumplimiento de las medidas establecidas en el Programa de Seguridad del Aeropuerto.

#### **4.2.8.11.2 El Departamento de Migraciones**

La autoridad de migraciones al cumplir su función de control y fiscalización de la entrada y salida de pasajeros nacionales y extranjeros en el aeropuerto internacional, y como miembro del Comité de Seguridad Aeroportuaria, deberá cumplir y hacer cumplir el Programa de Seguridad del Aeropuerto.

Dependiente del Ministerio del Interior y como tal se halla subordinado a ella; son sus funciones y atribuciones:

- a) Realizar el control de entrada y salida de pasajeros nacionales y extranjeros en concordancia a la Ley N° 978/96.
- b) Aplicar del Anexo 9 a los convenios de Aviación Civil, en su capítulo de Control Migratorio.
- c) La aplicación de los alcances del tratado Internacional sobre convenio de aplicación de visas.
- d) Control de las Tarjetas de Embarque y Desembarque de Pasajeros nacionales y extranjeros.
- e) Confección de lista de pasajeros que entran y salen del país, y la grabación de los mismos en los archivos de la Sección Informática del Departamento de Migraciones.

#### **4.2.8.11.3 La Dirección de Narcóticos**



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

Los controles de los agentes antidrogas destacados en el aeropuerto internacional para la lucha contra el tráfico ilícito de sustancias, estupefacientes y drogas peligrosas, se lleva a cabo de manera rápida, de tal manera a preservar la ventaja que ofrece la velocidad inherente al transporte aéreo.

Es un órgano dependiente de la Secretaría Nacional Antidrogas y es la encargada de reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes, drogas peligrosas y afines, dicha potestad está dado por la Ley N° 1.340/88.

### **Para el cumplimiento de su misión realiza las siguientes tareas:**

- a) Control de personas y equipajes en todo el predio aeroportuario, tanto en Área pública, como en la Parte aeronáutica.
- b) Control e inspección de aeronaves privadas nacionales y extranjeras que llegan o salen del Aeropuerto.
- c) Verificación e inspección de bodega de aeronaves comerciales y depósitos de cargas
- d) Verificación y registro de medicamentos controlados.
- e) Para el efecto cuenta con personal especializado apoyado por canes detectores de drogas.

#### **4.2.8.11.4 La Brigada de Investigaciones de Delito**

Dependientes de la Policía Nacional, tiene como funciones y atribuciones:

- a) Controlar la veracidad y legalidad de los documentos personales de los pasajeros que entran y salen del país, para ello cuenta con personales especializados en documentología.
- b) Controlar el visado de los pasaportes especialmente de aquellos ciudadanos provenientes de áreas o zonas conflictivas en el mundo.
- c) Mantener actualizada la lista de personas con orden de captura y pasar la información a los órganos interesados.
- d) Confeccionar la lista de pasajeros extranjeros y remitirlas a la División de Registros Extranjeros.
- e) Extremar las medidas de seguridad cuando existan evidencias de actividades de personas sospechosas que ingresan o intentan salir del país.

#### **4.2.8.11.5 El Departamento de Delitos Económicos y Financieros**

**Dependiente de la Policía Nacional. Atribuciones y funciones:**



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

- a) Combatir la falsificación de monedas, contrabando, evasión fiscal, evasión de divisas
- b) Estafas bancarias, fraudes con tarjetas de créditos, lavado de dinero o de activos
- c) Protección de los derechos intelectuales: falsificación de marcas, patentes, derecho del autor y conexos
- d) Crimen organizado,
- e) Control sobre las empresas de las empresas dedicadas a la seguridad privada, transporte de valores, sistemas electrónicos de seguridad, detectives privados, serenos, etc.
- f) Estudios periciales: contabilidad forenses, documentos y valores; materiales fonográficos y audiovisuales, programas de computadoras,
- g) Seguridad bancaria, control de la seguridad física de las entidades bancarias e investigación de robos a bancos y financieras.

### **4.2.8.11.6 El Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social**

Las funciones de estos Técnicos Entomólogos es la de cumplir con el código Sanitario Internacional que en sus artículos contempla la desinfección de las aeronaves con la fumigación de las mismas a objeto de evitar enfermedades transmitidas por vectores.

### **4.2.8.11.7 El Ministerio de Agricultura y Ganadería**

Se encarga de ir implementando progresivamente el Programa Nacional de Enfermedades Exóticas y Programas de Control de las Enfermedades que actualmente causan ingentes pérdidas al país, amparado por las Leyes N° 494/21 y 1356/88 y los Decretos Ejecutivos N° 3.283, 15.655 y 17.757, cuyas atribuciones son:

- a) Fiscalizar el cumplimiento de las medidas de seguridad en materia de sanidad animal para la importación y exportación de animales, productos y subproductos de origen animal, productos biológicos, farmacéuticos, equipos y alimentos para uso animal.
- b) Realizar la inspección de la mercadería y vehículo de transporte en puertos aéreos, marítimos o terrestres.
- c) Decomisar o retener las mercaderías que no reúnan los requisitos sanitarios para la importación o exportación.
- d) Establecer los mecanismos para minimizar el riesgo de introducción de animales y/o productos portadores de animales.



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

- e) Divulgar oportunamente la situación y requisitos zoosanitarios con respecto al movimiento internacional de animales, productos y subproductos.
- f) Disponer el destino de los desechos alimenticios de la tripulación como así mismo de los embalajes y accesorios utilizados para el transporte internacional en aeronaves.
- g) Presentar los informes técnicos y administrativos requeridos.

### **4.2.8.11.8 La Dirección Nacional de Correos**

Deberá mantener un efectivo sistema de protección del correo y demás envíos que tengan como destino las aeronaves comerciales para el transporte de pasajeros y cargas, con el objeto de evitar que puedan ser manipulados por personas ajenas al proceso normal de carga y descarga de aeronaves. Deberá asegurarse de que el correo en tránsito y de transbordo, así como el correo que será almacenado en los depósitos, esté en todo momento custodiado por personal autorizado.

Deben notificar a la Dirección de Aeropuertos a través de la Gerencia de Seguridad cualquier anomalía detectada en el manejo del correo, incluyendo las violaciones de los sacos que contienen los envíos.

Los vehículos para el transporte de la correspondencia desde y hacia el Aeropuerto, deberán ser sometidos a la inspección de los Agentes destacados en los puestos de seguridad.

Deberán hacer una relación, cuando así lo requiera la autoridad aeroportuaria, de los procedimientos de seguridad aplicados al correo e implementar cualquier mecanismo adicional que sea recomendado por dicha autoridad para incrementar el nivel de seguridad, asimismo se reserva los derechos de hacer cualquier otro tipo de revisión al correo o mensajería a ser embarcada

### **4.2.9 Personal Encargado de Controlar el Acceso al Aeródromo**

**Encargado:** Un Supervisor y tres Agentes, como mínimo.

**Función:** Control, revisión y chequeo sobre todo lo concerniente a ingreso de personas, Vehículos, bultos y cargas.

**Identificación:** Sierra 7

**Teléfono Interno:** 2158

## **4.3 PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO**

### **4.3.1 El Plan de Emergencia del Aeropuerto Internacional “Silvio Pettirossi”:**





## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

- a) Establece los procedimientos para coordinar las actividades de los Servicios Aeroportuarios con las de otras dependencias y organizaciones de las comunidades vecinas que podrían ser de ayuda al ocurrir una emergencia en el Aeropuerto o en sus proximidades.
- b) Clasifica las posibles situaciones de anomalía e indica criteriosamente, ¿cómo debe ser enfrentada cada una de ellas?, ¿con qué recursos?, ¿en qué tiempo? y ¿de qué modo se da la comunicación y la división de tareas entre las diversas entidades en una situación de emergencia?.
- c) Está diseñado para ser desarrollado:
  - 1. Dentro del Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi y;
  - 2. En las proximidades del Aeropuerto, previendo todas las acciones a ser ejecutadas en los diferentes tipos de alertas.

### 4.3.2 El Plan de Emergencia tiene como finalidad:

- a) Dar respuesta, rápida y eficaz, a las posibles situaciones de anomalías en el aeropuerto para minimizar los efectos que puedan comprometer vidas humanas, la operatividad de las aeronaves, la seguridad de la terminal aérea y;
- b) Pasar, en forma ordenada y eficaz, la condición de operaciones normales a operaciones de emergencia y, controlada la situación de emergencia, retornar tan pronto como sea posible a las operaciones normales

**4.3.3** Está integrado al Plan de Operaciones del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR), ver Capítulo IX Informaciones Complementarias.

### 4.3.4 Para los efectos del Plan:

- a) El Gerente de Operaciones o en su ausencia, el Jefe de Operaciones de Turno o el Jefe del SEI, asumirá la función de **Jefe de Operaciones de Emergencia (JOE)**, en todas las emergencias previstas en este Plan, a excepción de las emergencias causadas por Actos de Interferencia Ilícita.
- b) Los organismos participantes estarán bajo jurisdicción del Jefe de Operaciones de Emergencia (JOE), hasta que la emergencia acabe y de conformidad con las atribuciones establecidas. Asimismo, formarán parte de un plan de capacitación y entrenamiento permanente, de manera a garantizar la eficiencia y eficacia.
- c) la participación de las agencias de ayuda mutua, de conformidad con previos Acuerdos suscritos en las cartas de Entendimiento, a través del Jefe de Operaciones de Emergencia (JOE).



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

**4.3.5** Todas las dependencias involucradas en el presente plan deberán disponer de planes propios de acciones operativas para cada caso en particular, de manera a cumplir los objetivos que se definen para cada tipo de emergencia, además de los planes de cada compañía aérea, según lo estipula el reglamento DINAC R 6 Parte 135.

### **4.3.6 Disposiciones legales aplicadas al Plan de Emergencia**

Se aplican al presente Plan de Emergencia, las siguientes disposiciones legales.

- a) Ley 1.860/02 Código Aeronáutico de la República del Paraguay;
- b) Ley 73/90 – Creación de la DINAC - Art.15 de la Ley N° 2199 que dispone la reorganización de los órganos colegiados encargados de la Dirección de Empresas y Entidades del Estado Paraguayo;
- c) Decreto 15.147 Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil;
- d) Manual de Planificación Emergencias en los Aeropuertos Doc. 9137-AN/898 de la OACI;
- e) DINAC R 2 Reglamento del Aire;
- f) DINAC R 12 Reglamento del Servicio de Búsqueda y salvamento;
- g) DINAC R 13 Reglamento de Investigación y Prevención de Accidentes Aeronáuticos;
- h) DINAC R14 Reglamento del Volumen I Diseño y Operaciones de Aeródromo;
- i) DINAC R 17 Reglamentos de Protección contra Actos de Interferencia Ilícita;
- j) DINAC R 18 Reglamento sobre el Manejo y Transporte sin riesgo de Mercancías Peligrosas por vía aérea.

### **4.3.7 Responsabilidades de las Autoridades de la DINAC en el Plan de Emergencia**

Las Autoridades de la DINAC, poseen las sgtes. responsabilidades para el establecimiento, la publicación, ejecución y actualización del Plan de Emergencia. Estas responsabilidades están definidas en el Documento DINAC R 1410 “Plan de Emergencia del Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi - AISP”

El Presidente de la DINAC, conjuntamente y a través de la Dirección de Aeropuertos y de la Administración del AISP, velarán por:

- a) La correcta aplicación de las normativas establecidas en el Plan de Emergencia del AISP,



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

- b) La provisión de todos los recursos humanos y materiales requeridos para una rápida y eficaz atención de las eventuales emergencias, consideradas en este documento.
- c) Mantener actualizado el Plan de Emergencia con los procedimientos correspondientes a cada área del Aeródromo, a cada maquinaria a ser utilizada y a los recursos humanos necesarios e implicados en las situaciones de emergencias determinadas, a las coordinaciones con los organismos relacionados a la atención de dichas situaciones, como ser hospitales, sanatorios, centros asistenciales, etc., con las informaciones de los recursos y disponibilidades de cada uno, y los nombres, números de teléfonos y horarios de responsables de la atención en los mismos, para una pronta respuesta a la situación de emergencia presentada.
- d) La realización y optimización de los ensayos parciales una vez al año y generales cada dos años, previendo el presupuesto necesario para dichos eventos en cada ejercicio fiscal de la DINAC, y el registro de todos los hechos relacionados con cada ensayo.

### 4.3.8 Responsabilidad de la Autoridad AVSEC

En el AISP, la Autoridad AVSEC o su sustituto legal posee la responsabilidad de establecer, mantener y cumplir en el marco, objetivos y orientación del PRONAVSEC la seguridad aeroportuaria y asumirá la función de Jefe de Operaciones de Emergencia (JOE), en las emergencias causadas por **Actos de Interferencia Ilícita**, tales como: amenazas de bombas en aeronaves, colocación de explosivos en las instalaciones aeroportuarias y apoderamiento ilícito de aeronaves.

### 4.3.9 Responsabilidad del Jefe del SEI

El Jefe del Dpto. del Servicio de Extinción de Incendios (SEI) o en su ausencia el Sub Jefe o el Supervisor de turno, es el responsable de las acciones y procedimientos para el salvamento hasta que declare a la zona del siniestro fuera de riesgos para los demás personales intervinientes en la emergencia; además asumirá como Jefe de Operaciones de Emergencia (JOE), hasta que se haya establecido y esté en funciones el Puesto Móvil de Mando del COE.

### 4.3.10 Responsabilidad del Jefe del Dpto. Médico

El Jefe del Dpto. Médico, o en su ausencia el Médico de guardia, es responsable de la provisión, agilización y coordinación de todas las providencias sanitarias requeridas y asumirá la función de **Coordinador Sanitario (COS)**, durante la emergencia.

### 4.3.11 Responsabilidad del Explotador de la Aeronave involucrado en la Emergencia

El Explotador de la Aeronave afectada, o su sustituto legal, es responsable directo por los costos que implique daños a las instalaciones e infraestructuras aeroportuarias, remoción de la aeronave y la asistencia a la emergencia.



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

### **4.3.12 Responsabilidad del Gerente del Centro de Investigación y Prevención de Accidentes de Aviación (CIPAA)**

El Gerente del Centro de Investigación y Prevención de Accidentes de Aviación (CIPAA) o su sustituto legal, es el responsable de la investigación y determinación de las causas de un accidente/incidente a fin de prevenir que se repitan, y obtener nuevas enseñanzas en el área de seguridad de vuelo.

### **4.3.13 Compromiso de las demás Dependencias de la DINAC y las Instituciones y Órganos Participantes**

Las otras dependencias de la DINAC y las Instituciones y Organismos participantes del Plan de Emergencia, están comprometidos a colaborar de modo a ofrecer toda su ayuda y aunar esfuerzos y recursos, cada uno, con las responsabilidades que le son inherentes, garantizando así la efectividad del Plan de Emergencias del AISP.

### **4.3.14 Administración de las informaciones en situaciones de emergencia**

**4.3.14.1** Las informaciones generadas en una situación de emergencia en el Aeropuerto, serán dada a conocimiento de los interesados en general, principalmente a la prensa radial, televisiva o escrita, mediante los responsables nominados y autorizados ante el COE, por la Oficina de Prensa de la DINAC habilitado en el AISP.

**4.3.14.2** Cualquier información que provenga de persona, dependencia o institución, relacionada con una emergencia del aeropuerto será debidamente filtrada y canalizada por las dependencias apropiadas, las cuales tipificarán la situación de emergencia y accionarán el sistema de alerta y notificación a los órganos participantes del Plan.

**4.3.14.3** Al recibir la información, serán considerados los siguientes datos:

- a) Tipo de aeronave o dependencia del aeropuerto;
- b) Naturaleza de la emergencia;
- c) Lugar de la emergencia;
- d) Cantidad de personas afectadas en la emergencia;
- e) Cantidad de combustible u otro material peligroso.

**4.3.14.4** El Servicio de Tránsito Aéreo, el Centro de Operaciones de Emergencias y el Departamento de Seguridad, constituyen las dependencias responsables por el filtraje de la información y desencadenamiento de las acciones previstas en el Plan. Es responsabilidad del ATS activador de la emergencia llenar Lista de Verificación (GTA 1).



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

**4.3.14.5** Una vez identificada la situación de emergencia, se activará la alerta que corresponda y se notificará a los órganos participantes, de acuerdo al tipo de emergencia y a la cantidad de víctimas involucradas.

### **4.3.15 Zona de Siniestro**

Se determina como Zona de Siniestro al lugar físico en donde una aeronave ha sufrido un accidente y, dicha zona, es considerada como aquella en donde es necesario ejercer actividades propias de extinción de incendios y que, por sus características, es clasificada altamente riesgosa para el personal no calificado, entrenado y/o equipado para tareas de extinción de incendios.

### **4.3.16 Zona Negra**

Se define como Zona Negra al lugar específico en donde serán trasladadas o estacionadas las aeronaves que sean afectadas por amenazas de bombas o sean objetos de apoderamiento ilícito.

### **4.3.17 Voluntarios Auxiliares (VAX)**

Se prevén la participación y colaboración de Voluntarios Auxiliares (VAX) en la atención de situaciones de emergencias declaradas, y estos serán seleccionados entre el personal que presta servicio dentro del Aeropuerto, entrenados para las diferentes tareas, bien específicas, consideradas en el Plan de Emergencia, los que permitirán su mayor eficacia.

### **4.3.18 Clasificación de Alertas**

Conforme a la gravedad de las emergencias declaradas, las alertas se clasifican en:

- a) **Alerta I (Alarma Parcial):** Cuando se aproxima al aeropuerto una aeronave en la que se sabe o se sospecha que se ha presentado alguna avería pero que el problema no es de tal índole que normalmente lleve a una seria dificultad o impida un aterrizaje seguro.
- b) **Alerta II (Alarma General):** Cuando se aproxima al aeropuerto una aeronave en la que se sabe o se sospecha que se ha presentado un problema con peligro inminente de un accidente.
- d) **Alerta III (Accidente de Aeronave):** Accidente de una aeronave que haya ocurrido en el aeropuerto o en sus proximidades.

Nota: Las condiciones de Alerta I y Alerta II, una vez declaradas, requerirán de nuevos avisos, para pasar a una nueva condición de alerta, o para retornar a las condiciones normales. El Jefe de Operaciones de Emergencia (JOE) es quien declarará el nivel de alerta oficial de la emergencia. Todos los procedimientos a ser desarrollados se harán en referencia al nivel de alerta declarado, hasta tanto el JOE no modifique esta situación

### **4.3.19 Tipos de Emergencias**



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

El Plan de Emergencia comprende instrucciones para los siguientes tipos de emergencias:

- a) Accidentes de Aeronaves en el Aeropuerto;
- b) Accidentes de Aeronaves fuera del Aeropuerto;
- c) Fallas Técnicas de Aeronaves en Vuelo;
- d) Emergencias por Incendios:
  - 1. Incendio a Bordo de una Aeronave en Vuelo o en Tierra;
  - 2. Incendio en la Infraestructura;
  - 3. Incendio en las Inmediaciones del Aeropuerto
- e) Incidentes de sabotaje- Amenazas de Bombas:
  - 1. Amenaza de Bomba a Bordo de una Aeronave;
  - 2. Amenaza de Bomba a la Infraestructura del Aeropuerto;
- f) Incidentes de Apoderamiento Ilícito;
- g) Incidentes de Mercancías Peligrosas y Desastres Naturales
  - 1. Mercancías Peligrosas a bordo de una aeronave;
  - 2. Mercancías Peligrosas en la Infraestructura.

### 4.3.20 Niveles de Emergencia

Para facilitar la identificación de la magnitud de la emergencia, se establecen tres niveles, los cuales guardan relación con la cantidad de asientos de la aeronave accidentada:

- a) **Nivel A:** de 1 a 18 asientos (referencia ATS: Aeronave de Estela Turbulenta Ligera);
- b) **Nivel B:** de 19 a 120 asientos (referencia ATS: Aeronave de Estela Turbulenta Media);
- c) **Nivel C:** más de 150 asientos (referencia ATS: Aeronave de Estela Turbulenta Pesada).

### 4.3.21 Centro de Operaciones de Emergencia (COE)

A fin de coordinar y supervisar las operaciones necesarias para superar una situación de emergencia de manera eficaz y rápida, se constituye como un órgano interdisciplinario el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) del AISP, manteniendo estrecha comunicación y coordinación con el Puesto de Mando, con las dependencias internas, las organizaciones gubernamentales y las instituciones



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

de ayuda mutua, de acuerdo a las responsabilidades que le son inherentes y a las facultades legales que tengan cada uno de sus integrantes.

### 4.3.22 **Puesto Móvil de Mando (PMM)**

Cuenta con una unidad móvil, denominada Puesto Móvil de Mando (PMM), el cual se sitúa en un lugar estratégico, cerca del lugar de la emergencia, al cual deben acudir sus integrantes para coordinar la ejecución de las acciones de salvamento y de las demás tareas inherentes a la emergencia declarada y, la que estará comandada por el JOE.

### 4.3.23 **Coordinación General del COE**

La Coordinación General del COE recae en la persona del Administrador de Aeropuerto, quien será oportuna y eficazmente apoyado por todo el personal que lo conforma, en ausencia de éste, el JOE deberá designar a la persona que lo suplirá de entre los demás integrantes del COE.

### 4.3.24 **Integración del COE**

El COE está integrado por:

- a) Director de Aeropuertos o su sustituto legal;
- b) Administrador del Aeropuerto o su sustituto legal;
- c) Gerente de Operaciones o su sustituto legal;
- d) Jefe de Turno de Operaciones del Aeropuerto;
- e) Autoridad AVSEC o su sustituto legal;
- f) Coordinador RCC o su sustituto legal;
- g) Coordinador Sanitario o su sustituto legal;
- h) Jefe de Relaciones Públicas o su sustituto legal;
- i) Jefe de Prensa o su sustituto legal;
- j) Explotador de la aeronave interesado o su sustituto legal;
- k) Gerente del CIPAA o su sustituto legal;
- l) Encargado del COE.

### 4.3.25 **Integración del PMM**

El Puesto Móvil de Mando (PMM) está comandado por el Jefe de Operaciones de Emergencia (JOE).y en ella están centralizadas las funciones de mando, coordinación y comunicaciones; y es el eslabón de enlace entre el local del accidente y el Centro de Operaciones de Emergencia. Está integrado por:

- a) Jefe de Operaciones de Emergencia (JOE), o su sustituto legal;





## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

- b) Subdirector AVSEC o su sustituto legal;
- c) Gerente del CIPAA, o su sustituto legal;
- d) Coordinador Sanitario, o su sustituto legal;
- e) Explotador de la Compañía afectada, o su sustituto legal.

Nota: La composición del PMM, varía acuerde al tipo de emergencia.

#### **4.4 SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS (SEI).**

##### **4.4.1 Generalidades**

- a) Actualmente, el Servicio de Extinción de Incendio (SEI), es de Categoría 8, de acuerdo a la Sección 9.2.3 del Capítulo 9 del Anexo 14 - Volumen I de la OACI.



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

Este Servicio está bajo control administrativo de la Administración Aeroportuaria del AISP, a través de la Gerencia de Operaciones.

- b) La infraestructura edilicia SEI dispone de una salida directa y rápida a la pista y calle de Rodaje Paralela, así como todas las instalaciones, equipamientos y recursos humanos, de acuerdo a la Categoría 8.
- c) En el caso de que el servicio no corresponda a la categoría establecida, por alguna situación imprevista, se informa inmediatamente a la Gerencia de Operaciones y por su intermedio a la Administración del AISP, solicitando autorización para la emisión del NOTAM correspondiente. Para esta información, el PRE-NOTAM deberá estar firmado por el Jefe del Dpto. SEI, o su sustituto legal.
- d) En casos de Alerta 3, se coordina con el Encargado del COE, quién se encargará de gestionar la emisión del NOTAM correspondiente, sin precisar la firma del Jefe del Dpto. SEI o del Supervisor de Turno, ni la autorización del Administrador.
- e) Para este Servicio, se realiza chequeos diarios de los vehículos ARFF y simulacros periódicos.
- f) Es necesario mantener vínculos permanentes con organismos de Protección Contra Incendios como los Cuerpos de Bomberos de Policía Nacional, el Cuerpo de Bomberos Voluntarios del Paraguay y Junta Nacional de Bomberos Voluntarios del Paraguay.
- g) En caso de emergencia el Jefe del Dpto. SEI o su sustituto legal se hará cargo del área de siniestro y asume la responsabilidad del PMM hasta tanto el JOE esté en condiciones de asumir y el área ya no represente riesgos para los participantes de la emergencia.

### **4.4.2. Instalaciones del Área Administrativa:**

El Edificio SEI se distribuye de la manera siguiente:

- a) Oficina de Control.
- b) Comedor del Personal.
- c) Sanitario.
- d) Almacén.
- e) Aula.
- f) Cuarto de Máquina.
- g) Patio de maniobras
- h) Estacionamiento cubierto para vehículos ARFF.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

### 4.4.3 Equipo y Material Extintor del SEI

#### 4.4.3.1 Vehículos ARFF

Tres (3) vehículos de la marca OSHKOSH:

**Vehículo ARFF Nº 1:** Carro 4 x 4 ARFF OSHKOSH T – 1500 (*En mantenimiento*)  
Capacidad: 6.000 Litros y 225 Kilos PQS-BC, base potásica y 790 litros de emulsor AFFF 6% cada uno.

**Vehículo ARFF Nº 2:** Carro 4 x 4 ARFF OSHKOSH T – 1500  
Capacidad: 6.000 Litros y 225 Kilos PQS-BC, base potásica y 790 litros de emulsor AFFF 6% cada uno

**Vehículo ARFF Nº 3:** Carro 4 x 4 ARFF OSHKOSH STRIKERS - 3000,  
Capacidad: 12.000 Litros 1300 litros de emulsor AFFF Y 225 Kgr de Polvo Químico 6% cada uno.

**Capacidad Total:** 24.000 Lts. (Veinte y Cuatro Mil Litros)

#### 4.4.3.2 Equipamientos de Rescate:

- a) 2(Dos) equipos Multipropósito de Corte y Expansora Hidráulica de Rescate.
- b) 4(Cuatro) Sierras Circulares Mecánicas de Corte.
- c) 1(Uno) Compresor de Aire de Alta, para Carga de Cilindros de Equipos de Respiración Autónomo. (*En Mantenimiento*)
- d) 18 Trajes Aluminizados de Aproximación al Fuego.
- e) 1(Uno) Equipo Autónomo de Respiración con Cilindro de Reserva
- f) 25(Veinte y cinco) Tablas Espinales Plásticos
- g) 20(Veinte) Tablas Espinales de Maderas
- h) 3(Tres) Generadores Portátiles
- i) 4(Cuatro) Equipos Kits de Primeros Auxilios en todos los Carros Bomberos

#### 4.4.3.3 Extintores:

En todo el edificio y otras áreas existen 200 extintores en total.

##### Descripción de los Químicos:

- a) Emulsor AFFF al 6% 13.000 Litros de Reserva.



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

- b) Polvo Químico Seco Púrpura K a Base de Bicarbonato de Potasio: 4.000 Litros de Reserva.

### **4.4.4 Procedimiento a ser aplicado según Tipo de Emergencias**

Cada uno de los Procedimientos para Situaciones de Emergencia, dependiendo del Tipo de Emergencia, están enunciados en detalle en el Documento

#### **4.4.4.1 Procedimientos para Situación de ALERTA 1.**

Al ser notificado de la situación de ALERTA 1, se procede de la siguiente manera:

- a) Los tres Vehículos salen hasta plataforma Sur y el Personal SEI se prepara y equipa, esperando mayor información.
- b) Mantener contacto permanente con TWR para recabar mayor información posible y también con el JOE.
- c) Estar preparado para posible cambio de ALERTA.
- d) Si cambia la ALERTA a 2, los Vehículos ARFF toman posición en las Intersecciones y Progresiva 25 o 40, dependiendo de la cabecera en uso, las Progresivas están supeditadas por óptimas condiciones de Visibilidad y Terreno, en caso de que la aeronave se dirija a la Pista de Emergencia, se toman posiciones hacia ese sector.
- e) Al cancelarse la ALERTA los vehículos y personal regresan a base.

#### **4.4.4.2 Procedimiento para Situación de ALERTA 2.**

Al ser notificado de la situación de ALERTA 2, se procede de la siguiente manera:

- a) Los tres Vehículos ARFF salen de la Base y el personal SEI se preparan y equipan durante el trayecto a las posiciones dependiendo de la cabecera en uso, intersecciones y Progresiva 25 o 40, las Progresivas están supeditadas a las óptimas condiciones de visibilidad y terreno, en casos de que la aeronave se dirija a la Pista de Emergencia, se toman posiciones para dicho sector, con la debida autorización de TWR, uno o mas vehículos ARFF ingresarán a la Pista detrás de la aeronave afectada y la escoltará hasta la plataforma o al hangar si fuera necesario, en casos de falla en el tren de aterrizaje se deberá tener cuidado que la aeronave afectada se despiste.
- b) Mantener contacto permanente con TWR, para recabar la mayor información posible y también con el JOE.
- c) Al cancelarse la ALERTA 2 los Vehículos y Personal regresan a base.

#### **4.4.4.3 Procedimiento para Situaciones de ALERTA 3.**



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

Al ser notificado de la situación de ALERTA 3, se procede de la siguiente manera:

- a) Los tres Vehículos ARFF con el Personal preparado y equipado acuden al lugar del Siniestro.
- b) Establecer comunicación con TWR solicitando mayor información disponible de la aeronave afectada.
- c) Al llegar al lugar del Siniestro se evalúa la situación y determina las acciones a seguir y las necesidades que se consideren inmediatas según la magnitud del Siniestro y coordinar con el PMM.
- d) En caso de Incendio se procederá a controlar el Incendio antes de iniciar cualquier acción de Rescate.
- e) Solicitar al PMM apoyo de unidades Internas y Externas que se consideren necesarios, según lo acontecido.
- f) A la llegada de las Unidades de apoyo, coordinar su participación.
- g) Al cancelarse la ALERTA 3 los vehículos y personal regresan a base.

### 4.4.4.4 Procedimientos para casos de Incendios en la Infraestructura del AISP

Al ser notificado de la situación de incendio en la infraestructura el SEI deberá:

- a) Acudir al sector con un Vehículo ARFF con su dotación, al llegar al lugar se realizará una evaluación de la situación y determinar las acciones a seguir y el Personal AVSEC coordinará la evacuación del Edificio si fuera necesario
- b) El Personal se abocará a controlar el Incendio, para evitar su propagación a otras áreas.
- c) En caso de agravarse la situación se solicitara a través de JOE, apoyo Interno y ayuda mutua.
- d) A la llegada de las Unidades de apoyo, coordinar su participación.

### 4.4.4.5 Procedimiento para Situación de Amenaza de Bomba.

Al ser notificado de la situación de Amenaza de Bomba, a bordo de una aeronave con pasajeros se considera, Alerta 2 y se procede de la siguiente manera:

- a) Los tres Vehículos ARFF salen a la ZONA NEGRA u otro sector con Personal preparado y equipado, a una distancia de 100 metros del objetivo, a favor del viento.
- b) El personal SEI ingresará a la aeronave solamente en casos de que sea indispensable su ayuda para evacuar a Personas imposibilitada para hacerlo por sus propios medios.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

- c) Estar en contacto permanente con TWR-JOE-COE.
- d) Informar y preparar al Personal para posible cambio de ALERTA.

#### 4.4.4.6 Procedimientos para Condiciones Meteorológicas Adversas.

- a) Estar preparado para lo que acontezca.
- b) Estar atento a informaciones relativas al caso de parte de TWR y JOE.

#### 4.4.4.7 Procedimientos para Situaciones de Interferencia Ilícita.

- a) Estar preparado y equipado para responder.
- b) Cumplir órdenes solamente del JOE para los procedimientos a realizar.

#### 4.4.4.8 Otros Tipos de Incidentes.

Actuar de acuerdo a lo que establece el JOE, para accionar si corresponde.

#### 4.4.5 Tiempo de Respuesta.

El tiempo de respuesta es de no más de 3 (tres) minutos para llegar a ambas cabeceras.

#### 4.4.5 Recursos Humanos:

<u>Nombres - Apellidos</u>	<u>Función</u>
1. Secundino Báez	Jefe del Dpto. SEI
2. Germán Enríquez	Supervisor SEI
3. Luís G. Medina	Supervisor SEI
4. Américo T. Silva B.	Supervisor SEI
5. Elidio Agüero Díaz	Supervisor SEI
6. Daniel SamaniegoTorres	Supervisor SEI
7. Isidro Ortiz Cañete	Conductor Operador SEI
8. Eulalio R. Ferreira	Conductor Operador SEI
9. Mario H. Escobar	Conductor Operador SEI
10. Adriano Gamarra	Conductor Operador SEI
11. Alipio Godoy Báez	Conductor Operador SEI
12. José de Jesús Cabrera	Conductor Operador SEI
13. Héctor D.Leguizamón	Conductor Operador SEI



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

14. Andrés Sánchez	Conductor Operador SEI
15. David Sanabria	Conductor Operador SEI
16. Cristian Dupland	Conductor Operador SEI
17. Diego Ferreira	Conductor Operador SEI
18. Cristian Franco	Conductor Operador SEI
19. Fransisco Mendoza	Conductor Operador SEI
20. Aguedo Ortiz Cañete	Operador SEI
21. Flaminio González	Operador SEI
22. Efren S. Jacquet A.	Personal SEI
23. Alejandro Ramírez	Personal SEI
24. Carlos A. Sosa B.	Personal SEI
25. Julián Cáceres	Personal SEI
26. Juan Sanabria	Personal SEI
27. Oscar Méndez	Personal SEI
28. José Miguel Jara	Personal SEI
29. Miguel Recalde	Personal SEI
30. Crispín Cartaman	Personal SEI
31. Tomás Cañete Ayala	Personal SEI
32. Osvaldo J. Noldin	Personal SEI
33. Cristino Espínola	Personal SEI
34. Florentín Ramírez	Personal SEI
35. Luis González	Personal SEI
36. Gustavo Genis	Personal SEI
37. Juan Mann	Conductor Operador SEI - Contratado
38. José Kaimen	Conductor Operador SEI - Contratado
39. Hector Cáceres	Conductor Operador SEI - Contratado
40. Roney Villate	Conductor Operador SEI - Contratado
41. Ricardo Topacio	Conductor Operador SEI – Contratado
42. Alvaro Boruja	Conductor Operador SEI – Contratado
43. José Almeida	Personal SEI – Contratado
44. Felix Ruiz Díaz	Operador SEI – Contratado
45. Yony Álvarez	Operador SEI – Contratado
46. Elicerio Britez	Operador SEI – Contratado
47. Hugo López Velazco	Operador SEI – Contratado
48. Juan Jara	Operador SEI – Contratado





## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

49. José Vera	Operador SEI – Contratado
50. Carlos Martinez	Operador SEI – Contratado
51. Derlis Baruja	Operador SEI - Contratado
52. Robustiano Gamarra	Operador de Radio SEI

### **4.4.7 Hidrantes - Lugares en donde están instalados**

#### **4.4.7.1 Sector de Plataforma Desde la manga N° 1 hasta la manga N° 6**

Hidrantes: 8 Unidades.-

#### **4.4.7.2 Sector del Sub Suelo**

Hidrantes: 8 Unidades.-

#### **4.4.7.3 Sector de Bodega**

Hidrantes: 2 Unidades.-

#### **4.4.7.4 Salón de Desembarque Internacional, Hall de Desembarque y Desembarque Nacional**

Hidrantes: 10 Unidades.-

#### **4.4.7.5 Embarque Internacional, Embarque Internacional, Hall Internacional y Embarque Nacional**

Hidrantes: 10 Unidades.-

#### **4.4.7.6 Sector Tercer Nivel – Restaurante**

Hidrantes: 2 Unidades.-

#### **4.4.7.7 Sector Nivel Administración**

Hidrantes: 3 Unidades.-

#### **4.4.7.8 Sector de Cargas Aéreas**

Hidrantes: 4 Unidades.-

#### **4.4.7.9 Sector Pabellón Presidencial**



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

Hidrantes: 3 Unidades.-

#### 4.4.7.10 Sector del Dpto. SEI

Hidrantes: 3 Unidades

#### 4.4.8 Tanque de Agua

1(Uno) Tanque de Agua con Capacidad de 100.000 Lts (Cien Mil Litros)

### 4.5. INSPECCIÓN DEL ÁREA DE MOVIMIENTOS DEL AERÓDROMO Y DE LA SUPERFICIE LIMITADORA DE OBSTÁCULOS POR EL EXPLOTADOR DEL AERÓDROMO

#### 4.5.1 **Detalles de los procedimientos** para la inspección del área de movimiento del aeródromo y de las superficies limitadoras de obstáculos.

Las inspecciones del área de movimiento se ejecutan con regularidad y tan frecuentemente como sea posible.

#### 4.5.2 **Frecuencia de las Inspecciones según los diferentes Sectores**

##### 4.5.2.1 **Pista**

**Frecuencia:** 4 (cuatro) inspecciones diarias, como se describe seguidamente:

- a) **Inspección a la mañana** :Inspección minuciosa de la superficie, cubriendo el ancho total de todas las pistas, dedicando aproximadamente 1hora para el efecto(dos recorridos)
- b) **Inspección a la tarde**: Igual que la inspección de la mañana.
- c) **Inspección nocturna**: Igual que las anteriores.
- d) **Inspecciones especiales**: después de lluvias fuertes u otras condiciones severas que pueden causar efectos adversos en el pavimento o después de un incidente o accidente en el área de movimiento y cuando es requerido.

##### 4.5.2.2 **Calles de rodaje**: diariamente.

##### 4.5.2.3 **Plataformas**: diariamente.

##### 4.5.2.4 **Área de césped**: El área de césped destinada a aterrizajes de emergencias de aviación general se inspecciona con igual frecuencia que las áreas pavimentadas adyacentes. Las demás áreas de césped se inspeccionarán con intervalos adecuados para poder detectar cualquier deterioro de su superficie.

##### 4.5.2.5 **Horario**:



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

Mañana:	06:30Hs. / 07:30Hs. 11:00Hs. / 12:00Hs.
Tarde:	14:00Hs. / 15:00Hs. 17:00Hs. / 18:00Hs.
Noche:	20:00Hs. / 21:00Hs. 22:00Hs. / 23:00 Hs.

**Nota1:** Las inspecciones nocturnas, también se realizan antes y después de cada operación, de ser necesario

**Nota2:** Las inspecciones lo realizan funcionarios de la Gerencia de Mantenimiento en coordinación con la Gerencia de Operaciones y los servicios de Tránsito Aéreo de acuerdo a los horarios de los vuelos. Las Inspecciones Nocturnas lo realizan funcionarios de la Gerencia de Operaciones.

### 4.5.3 Método de Inspección:

Las inspecciones son llevadas a cabo de la siguiente manera:

- a) utilizando vehículos, a una velocidad lo mas baja posible.
- b) a pie.

### 4.5.4 Procedimientos establecidos para ANTES, DURANTE Y DESPUES de Las Inspecciones de Pista.

- a) Antes:
  - 1- Con antelación a la inspección de pista, se debe obtener permiso del control de Superficie.
  - 2- Antes de ingresar a pista, se debe solicitar permiso nuevamente al control de superficie en el Canal 1 Frec. 167.150 MHz.
- b) Durante:
  - 1. Al entrar en pista se llamará haciendo una notificación positiva de entrada, mediante la formula **Móvil 11 E EN PISTA** y al abandonar la pista se deberá notificar de nuevo al Control de Superficie, una vez que el vehiculo haya salido de la franja de pista. La mayor parte de las inspecciones se efectúan sobre la base EN PISTA/ FUERA DE PISTA (es decir que puede requerirse que el vehículo de inspección entre en pista o la desaloje en breve plazo) Las llamadas arriba reseñadas deberían efectuarse cada vez que el vehiculo de inspección penetre en la pista.
  - 2. Se debe mantener comunicación permanente durante la inspección de la pista con la jefatura de OPS y el Control de Superficie en la Frec. 167.150 MHz.



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

3. Todas las inspecciones de pista se efectúan en dirección opuesta al sentido de aterrizaje o despegue de las aeronaves, principalmente por razones de seguridad.
4. En el caso de que durante una inspección en pista el control de Superficie solicite al equipo inspector que despeje la pista, al abandonar la franja de pista se informa al Control de Superficie que la pista esta libre, utilizando la formula: “MOVIL 11 E, FUERA DE PISTA”, y permanecer fuera de la franja mientras espera órdenes del Control de Superficie para volver a entrar.
5. Si en el curso de una inspección de pista se descubrieran elementos fuera de servicio de índole peligrosa (por ejemplo, tapas de registro dañadas o luces rotas, daños importantes al pavimento), se realiza una comunicación al Control de Superficie, con objeto de que el control de tránsito aéreo pueda actuar adecuadamente. Además se informa a OPS. Si los daños detectados afectan considerablemente la operatividad de la pista se deberá informar inmediatamente a los Servicios de Tránsito Aéreo y al personal encargado de las reparaciones correspondientes.
6. En caso de hallar durante la inspección de pista, piezas de aeronaves o trozos de neumático, se informa inmediatamente a OPS y al Control de Superficie, con el objeto de que puedan adoptarse medidas de búsqueda del origen de lo encontrado.
7. Una vez completada la inspección de pista, el equipo de inspectores notifica al Control de Superficie tal hecho, solicitando abandonar pista y aguarda tal autorización; una vez recibida la autorización y fuera de pista, utiliza nuevamente la formula de “Móvil 11 E, FUERA DE PISTA”.

**Nota.** En ningún caso los inspectores deberían despejar la pista entrando en un área crítica o sensible al ILS.

**c) Después:**

Para después de cada inspección la Gerencia de Mantenimiento cuenta con un formulario preestablecido que es llenado por los inspectores, quedando una copia en la Gerencia y se remite otra a la Administración.

1. Si se descubre algún tipo de fallo de servicio que afecte al uso de la pista, el asunto se notifica al grupo de trabajo correspondiente, de acuerdo a la naturaleza, indicando el grado de urgencia.
2. El Encargado del equipo de inspección al llegar a la oficina debe comunicar el resultado de las inspecciones a los Servicios de Tránsito Aéreo.
3. Registrar la hora de inicio y finalización de las inspecciones en el libro de novedades y de corresponder sugerir la adopción de medidas inmediatas para subsanar algo irregular.



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

### **4.5.5 Inspecciones de las Áreas Pavimentadas**

Al realizar las inspecciones de las áreas pavimentadas se debería prestar especial atención a los siguientes puntos:

- a) posibles materiales que pudieran motivar avería de motores por ingestión. Entre dichos materiales pueden contarse fragmentos de escombros tras operaciones de mantenimiento. Debería tomarse nota de posibles acumulaciones de caucho de las ruedas.
- b) síntomas de desperfectos en la superficie pavimentada, incluyendo resquebrajamiento y desconchado de las superficies inspeccionadas.
- c) luego de una lluvia deberían identificarse y marcarse la áreas inundadas en la medida de lo posible, para facilitar posteriores operaciones de reacondicionamiento de la superficie;
- d) daños en los montajes de las luces;
- e) limpieza de las señales de la pista; y
- f) estado y ajuste de las tapas de registro.

Nota 1: Los extremos de la pista deberían inspeccionarse para detectar marcas prematuras de toma de contacto; daños por chorro de reactores en las luces de aproximación, balizas cónicas y luces de umbral de pista; limpieza y obstáculos en el área de seguridad de extremo de pista.

### **4.5.6 Inspecciones de las Áreas con Césped**

Al realizar las inspecciones de las áreas con césped se debería prestar especial atención a los siguientes puntos:

- a) Estado general de la vegetación de recubrimiento del suelo, cuidando en particular de que su exceso de altura no eclipse luces, señales, balizas, etc.;
- b) Debería tomarse nota del hecho y situación de cualquier depresión en formación;
- c) La resistencia a la carga de las áreas de césped, y especialmente de aquellas que se encuentren en situación contigua respecto a las superficies pavimentadas para aeronaves, debería registrarse. (Puede realizarse una evaluación aceptable juzgando a partir de las huellas dejadas por los neumáticos del vehículo.)
- d) Cualquier área que presente síntomas de encharcamiento de agua debería ser objeto de notificación.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

- e) Toda diferencia de nivel entre las áreas de césped y las pavimentadas se anotará y se tomarán las medidas correctivas necesarias.
- f) Los eventuales signos de erosión por chorro de reactores se anotaran y notificaran; y

NOTA: El objeto fundamental del corte de césped consiste en garantizar que las luces y balizas no sean eclipsadas por la vegetación alta. Debe también efectuarse con vistas a limitar el atractivo del aeropuerto frente a las aves y otros animales. Será necesario asegurarse de que no queden montones de hierba cortada abandonados en áreas donde puede producirse su ingestión en motores.

### 4.5.7 Recursos Humanos y Materiales

#### a) Recursos Humanos:

Las inspecciones de rutina generalmente son efectuadas por un grupo mínimo de 2 (dos) personas

#### b) Recursos Materiales:

- a) Cinta métrica
- b) Máquina fotográfica
- c) Vehículo.

### 4.5.8 Coordinación y Control

El Gerente de mantenimiento coordina y supervisa personalmente los trabajos de inspección:

#### a) Verificando:

1. Características estructurales de los pavimentos;
2. Escurrimiento del agua en los lados de las vías;
3. Deformación o surcos;
4. Desagregaciones, agujeros y erosiones;
5. Abombamientos;
6. Irregularidades;
7. Rajaduras;
8. Exudación del Ligante a la superficie;
9. Acumulación de suelo saturado en las vías no pavimentadas;



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

- b) Coordinando las inspecciones y los servicios de conservación orgánicos y contratados.
- c) Levantando un catastro de los defectos, registrando el área de la superficie afectada, el largo y profundidad de los daños, según el caso.
- d) Cuantificando los servicios necesarios, verificando si hay condiciones de ejecutarlos orgánicamente o si tendría que contratar una empresa especializada.

### **4.5.9 Unidad Responsable**

Gerencia de Mantenimiento

Teléfono: 021-646.092 / 021-645.600 Int. 2180

## **4.6. AYUDAS VISUALES Y SISTEMAS ELÉCTRICOS DEL AEROPUERTO**

### **4.6.1 Detalles de las Instalaciones eléctricas:**

#### **a) Instalaciones:**

##### **1. Luces de Pista y Calles de Rodaje**

Luces de borde de pista Frangibles- blanco variable (cabecera 20- 02  
Color- ámbar/ blanco/ 600m (Cabecera 02)  
Funcionamiento H24

Operación automática 8 seg. p/ periodos de baja visibilidad y aproximaciones de precisión (diurno y nocturno).

Calles de rodaje luces frangibles- tulipas color Azul

Luces de umbral frangibles unidireccionales de color VERDE visibles en la dirección de la pista.

Luces de extremo de pista frangibles color ROJO, unidireccionales (Cabecera 02

##### **2. Luces de Aproximación:**

Cabecera 02: Luces de identificación de umbral de pista de alta intensidad, fijas, color blanco intermitente, montados en soportes frangibles.

Cabecera 20: Barra de Luces de identificación de umbral de pista fijas color verde.

Barra de Luces de identificación de umbral de pista fijas color verde y Luces de barra de alta fijas color rojo de 8 elementos, montados en soportes frangibles.





## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

### **4.6.2 Inspecciones**

#### **4.6.2.1 Controles diarios**

- a) Monitoreo por inspección visual, siempre es necesario para detectar lámparas que fallan, contaminación de las armaduras debida a suciedad y alineación defectuosa.
- b) El control operacional de la iluminación es realizado por la dependencia de mantenimiento y operaciones, pero los subsanamientos son responsabilidad de la Gerencia Técnica.
- c) Las fallas en los sistemas de iluminación de pistas y calle de rodaje pueden detectarse por: Monitoreo del display (inoperativo), siempre es necesario para detectar fallos de circuito y verificar que la selección de intensidad por parte de control de tránsito Aéreo proporciona la iluminación adecuada.
- d) Las inspecciones visuales se realizan de acuerdo al cronograma de inspecciones establecido o después de lluvias fuertes u otras condiciones severas que pueden causar efectos adversos en el sistema eléctrico o después de un incidente o accidente en el área de maniobras y/o cuando es requerido.

#### **4.6.2.2 Registro de las Inspecciones**

Los resultados de las inspecciones se asientan en planillas pre-elaboradas y las medidas de seguimiento a efectos de corregir deficiencias se tomarán a partir de dichos resultados.

### **4.6.3 Otras Luces, Fuente Secundaria de Energía**

- a) Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN  
ABN: Edificio TWR FLG W G  
Grupo Electrónico Diesel - Cap. 425 KVA  
Operación Automática en 8 segundos - H24
- b) Emplazamiento LDI y LGT - Anemómetro LDI y LGT  
0500M NE de ARP (RWY 20) no iluminado  
Anemómetro: 700M NE ARP no iluminado  
LDI: 1150M S de ARP (RWY 02) no iluminado
- c) Luces de Borde de Calle de Rodaje



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

Luces de Borde: Toda la extensión del TWY

- d) Fuente auxiliar de energía/ tiempo de conmutación

Fuente auxiliar de energía para sectores operativos, luces de aprox., pista, rodajes y comunicaciones.

Tiempo de conmutación: 8 seg.

Obs.: El sistema eléctrico de las luces de pista están divididos en dos circuitos alternados, con el objeto de contar con iluminación en toda la extensión, en caso de que se pierda un circuito.

El Sistema eléctrico de Calle de Rodaje no esta alternado. Un circuito hacia el norte y el otro hacia el sur.

Nota: El mismo principio se utiliza para los Reguladores de Corriente Constante (CCR).

### 4.6.4 Equipos Disponibles

#### 4.6.4.1 Grupos Electrógenos para las Ayudas Visuales:

- a) Un (01) transformador de 600 KVA
- b) Un (01) generador de 345 KVA(fuera de servicio)
- c) Un (01) generador de 400 KVA
- d) Dos (02) CCR de 20 KW para pista principal (corresponde al circuito 1 y 2)
- e) Dos (02) CCR de 7.5 KW para Calle de Rodaje (corresponde al circuito norte y sur)
- f) Tres (03) CCR de 7.5 KW para balizas de plataforma (ubicadas en sala de máquinas)

#### 4.6.4.2 Fuente Auxiliar de Energía para todo el Aeródromo

- a) uno (01) generador automático- Cap. 425 KVA cuyo tiempo de respuesta es de 8 segundos.
- b) uno (01) generador manual - Cap. 425 KVA con tiempo de respuesta de 15 minutos.

### 4.6.5 Mantenimiento de Rutina



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

El mantenimiento de rutina se establece de acuerdo al cronograma de mantenimiento elaborado por la Gerencia Técnica para cada equipo, de acuerdo a sus características particulares, entre los mas frecuentes se encuentran, los realizados a las luces de pista , calles de rodajes y plataforma para:

- a) Medir la aislación de los respectivos circuitos.
  - b) Cambiar lámparas
  - c) Corregir las pérdidas de aislamiento, etc.;
1. Los CCR y el transformador, con mediciones periódicas para comprobar el normal funcionamiento de estos equipos.
  2. Para enfrentar las fallas parciales o totales del suministro de energía se cuenta con un generador automático Cap. 400 KVA , cuyo tiempo de respuesta es de 8 segundos.

### **4.6.6 Mantenimiento de Emergencia**

Para los mantenimientos de emergencia se cuenta con:

- a) Repuestos en stock;
- b) Personal técnico operativo de turno en las diferentes áreas técnicas las 24 Hs.

### **4.6.7 Unidad Responsable**

Gerencia Técnica

Teléfonos Internos: 2101/2121

## **4.7. MANTENIMIENTO DEL ÁREA DE MOVIMIENTOS**

### **4.7.1 Mantenimiento de Zonas Pavimentadas, pistas de aterrizaje calles de rodaje y plataformas**

La superficie de los pavimento (pistas, calles de rodaje, plataformas, etc.) son mantenidas exenta de piedras sueltas y otros objetos que pudieran causar daños a la estructura o a los motores de las aeronaves, o perjudicar el funcionamiento de los sistemas de a bordo, según programa de mantenimiento FOD.

Procedimiento: recorrido de plataforma, verificación visual de la pista principal calles de rodaje, inspección visual, barrido manual, eliminación de FOD y barredora mecánica.

Frecuencia: cuando la necesidad así lo requiera

Agua en superficie: escurrimiento manual

Mantenimiento de pavimentos: Preventivo, conforme a programa de mantenimiento.



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

Coeficiente de rozamiento: NIL

Eliminación contaminación de caucho en pista: NIL

### **4.7.2 Luces de aproximación**

Mantenimiento preventivo: Control de nivelación y prevención de erosión área de césped.

### **4.7.3 Franjas de pista**

Mantenimiento preventivo: segado de césped, poda de malezas y control de hierbas.

Control de nivelación y prevención de erosión.

### **4.7.4 Áreas de seguridad de extremo de pista (RESA), ambas cabeceras**

Mantenimiento preventivo: segado de césped, poda de malezas y control de hierbas.

Control de nivelación y prevención de erosión.

Relleno, compactación, y

Trabajos complementarios: ejecución planificada.

### **4.7.5 Arreglos para el Mantenimiento de las Zonas Pavimentadas**

La Gerencia de Mantenimiento realiza mantenimiento preventivo y correctivo del pavimento.

#### **4.7.5.1 Mantenimiento Preventivo**

En general, un grupo de 2 a 18 hombres, entrenados y familiarizados con las herramientas y los equipos usuales atienden las necesidades básicas del mantenimiento primario de los pavimentos del AISP. Los servicios de mayor volumen normalmente quedan a cargo de entidades o contratistas especialmente organizados para este fin.

##### **4.7.5.1.1 Procedimientos para el Mantenimiento Preventivo**

Para llevar a cabo el mantenimiento preventivo se realizan:

- a) Inspecciones minuciosas de los pavimentos.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

- b) Investigaciones en forma detallada para determinar el tipo de reparación necesario.
- c) Reparaciones de los pequeños defectos
- d) Limpieza de los canales de drenajes
- e) Conservación de la cobertura vegetal de las aéreas
- f) Sellamiento de las rajaduras, juntas adacentes al pavimento, relleno de cavidades y nivelación de placas.

### 4.7.5.1.2 Materiales:

Entre los materiales utilizados, se destacan los siguientes:

- a) Niebla asfáltica. Empleando emulsión asfáltica de ruptura rápida (RR-IC), se utiliza en el sellamiento de la erosión superficial en sus estados iniciales y para la revitalización del pavimento con tráfico muy reducido y en proceso de oxidación.
- b) Arena asfalto en frío. Para sellamiento de rajaduras y de áreas desgastadas y para la adecuación de las características de resistencia al patinaje.
- c) Material sellante. Para sellamiento de rajaduras y de juntas.
- d) Argamasas, morteros de cemento y epóxicos. Utilizados para promover adherencia entre superficies de concreto cemento.

Obs.: Bajo ninguna circunstancia deberán ejecutarse pequeñas reparaciones en pavimentos con argamasa de cemento y arena. Esta argamasa se desagrega dejando piedras sueltas sobre la superficie del pavimento que si fueran aspiradas por las turbinas, podrían causar serios daños a los motores de las aeronaves

### 4.7.5.1.3 Equipos:

La brigada de mantenimiento primario dispone de los siguientes equipos:

- a) Para la remoción de los pavimentos
  - 1. Martillo neumático
  - 2. Herramientas manuales (Punteras, picotas, patas de cabras, palas, etc.)
  - 3. Camiones Volquetas
- b) Para la aplicación de los materiales vibro compactados:
  - 1. Distribuidores de material bituminoso



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

2. Escobas (mecánicas)
  3. Soplador de aire comprimido
  4. Compactadores (tipo “sapo”)
  5. Herramientas manuales (rastrillos, azadas, etc.)
- c) Para el sellamiento de rajaduras y juntas.
1. Herramientas manuales (punteras, cinceles, formones, etc.)
  2. Cepillos y escobas (manuales y mecánicas)
  3. Soplador de aire comprimido

### 4.7.5.2 Mantenimiento Correctivo

La recuperación de aéreas agrietadas y en desagregación, el recapado, etc., pueden ser considerados como formas de mantenimiento correctivo.

#### 4.7.5.2.1 Tipos de Restauración Comúnmente Utilizados

- a) Demolición y reconstrucción

Servicios que incluyen la demolición y remoción del pavimento dañado y la sustitución de camadas del sub lecho, sub base y base, utilizándose un nuevo dimensionamiento para la reconstrucción del revestimiento original.

- b) Refuerzo

Superpuesto que tiene por objeto aumentar la capacidad de carga del pavimento.

- c) Regularización

Superpuesto que tiene por objeto mantener la integridad estructural de los pavimentos y/o corregir superficies desgastadas.

#### 4.7.5.2.2 Coordinación y Supervisión del Mantenimiento de las Pistas y Calles de Rodaje

El Gerente de mantenimiento es responsable de:

- a) Coordinar los trabajos de conservación o restauración, estando al frente de los servicios ejecutados orgánicamente, pues para los servicios contratados deberá exigirse la presencia de un ingeniero.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

- b) Coordinar los servicios de evaluación de irregularidades y del potencial de acuaplaneo en la pistas de aterrizaje, a ser ejecutados por profesionales calificados.
- c) Solicitar al órgano competente la presencia de un ingeniero de pavimentos para que estudie la solución de conservación o restauración a ser adoptada cuando se trate de problemas de mayor envergadura.
- d) Mantener un registro de los antecedentes de los defectos presentados con relación a:
  - 1. La vida física de los pavimentos
  - 2. Numero de movimientos y peso máximo de despegue de las aeronaves que mas exigen de los pavimentos
  - 3. La situación del drenaje de los pavimentos.
- e) Controlar la contaminación de las pistas y de las calles de rodaje.
- f) Realizar visual de las pistas y calles de rodaje. La verificación visual debería efectuarse con regularidad y por lo menos cada seis horas durante los periodos de operaciones. Si los pilotos advirtieran la existencia de objetos o de restos, es necesario efectuar una inspección inmediata. Debería prestarse especial atención Se.
- g) Coordinar los trabajos de la limpieza de las pistas y de las calles de rodaje cuando se hayan efectuado tareas de construcción en las superficies de operación o cerca de ellas.
- h) Ordenar verificaciones más frecuentes de lo usual cuando las máquinas o los camiones de construcción utilicen las mismas pistas que las aeronaves.

### 4.7.6 Arreglos para el Mantenimiento de Franjas de Pistas y RESAS no Pavimentadas

Para mantener un control adecuado de las Franjas de Pista y Áreas de Seguridad de Extremo de Pista no pavimentada, en líneas generales deberían observarse los siguientes aspectos:

- a) Ocurrencia de erosión;
- b) Falla en el revestimiento vegetal;
- c) Crecimiento de arbustos y hierbas dañinas;
- d) Empozamientos de agua;
- e) Desnivel acentuado del terreno;
- f) Altura del área gramada (20 cm, para evitar la aproximación y permanencia de pájaros mayores)



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

- g) Existencia de nidos de pájaros;
- h) Registros sin tapa, con tapa dañada o subdimensionada para soportar el peso de las aeronaves;
- i) Estabilidad general del terreno;
- j) Desnivel en relación al pavimento;
- k) Absorción natural de precipitaciones pluviales y nivel de saturación del suelo;
- l) Limpieza general del área.

Nota: La vegetación que interfiera se debería cortar adecuadamente. El conocimiento del proceso de crecimiento de las especies en la fase de catastro determinará los procedimientos y la periodicidad adecuados. Este tipo de trabajo no demanda mano de obra o equipos especializados.

### **4.7.7 Arreglos para el Mantenimiento del Sistema de Drenaje del Aeródromo**

El mantenimiento del sistema de drenaje abarca la inspección periódica de toda la superficie comprendida dentro de los linderos de parte del personal técnico familiarizado con el diseño, capacidad y localización de las instalaciones de drenaje en todas las áreas del aeropuerto.

#### **4.7.7.1 Inspección Periódica**

- a) La periodicidad de cada inspección depende del clima del lugar, sin embargo, se recomienda realizar inspecciones adicionales después de una gran tormenta u otros fenómenos.
- b) Una inspección bien efectuada puede revelar si algunos elementos del sistema de drenaje requieren ser ampliados, reemplazados o apoyados por nuevos elementos.
- c) El Gerente de Mantenimiento del aeropuerto debe programar las inspecciones cada 3 meses y tener en el archivo del aeropuerto los planos que contengan toda la información sobre el sistema de drenaje profundo y galerías implantando en el aeropuerto.
- d) Las inspecciones deberían planearse para verificar las condiciones de escurrimiento del agua de los drenes y galerías y las condiciones estructurales en que se encuentran las galerías, cajas y demás dispositivos estructurales integrados al sistema.

#### **4.7.7.2 Logística**

- a) Personal necesario





## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

- b) Auxiliares de campo
- c) Material
- d) Cinta métrica
- e) Juego de herramientas para siega
- f) Pala
- g) Pares de guantes de seguridad
- h) Pares de botas de goma de seguridad
- i) Linternas de foco a distancia
- j) Chalecos reflectivos
- k) Cascos con linternas acopladas del tipo utilizado por los trabajos mineros
- l) Escalera de tamaño variable
- m) Vehículo todo terreno

### 4.7.7.3 Coordinación y Supervisión de la Ejecución

El gerente de mantenimiento del aeropuerto coordina personalmente los trabajos de inspección.

Los sistemas de drenaje son inspeccionados durante la estación lluviosa, cuando es más factible que ocurran daños. Si en la superficie y en el subsuelo el agua es drenada libremente, el sistema podría ser considerado satisfactorio. Entretanto, si el agua no fluye como se espera, es señal de que algo errado existe y precisaría ser reparado. Por ejemplo:

- a) si el agua no fluye en un conducto, es señal de obstrucción o declive insuficiente;
- b) si en una galería la entrada del agua está a sección plena o sumergida y la descarga es pequeña, es señal de que en alguna parte la sección está obstruida por detritos, tierra o basura.
- c) Si el agua transborda del pozo de visita o caja colectora, la indicación es que el pozo está obstruido o que una sección de la galería está obstruida
- d) Si en la pista el agua forma pozas en la superficie, acelerando la formación de surcos, erosiones y zanjas no deseadas, el tren tiene declive insuficiente o sección inadecuada.

**Nota:** Los tubos de salida son las únicas partes de los sistemas de drenaje profundo del pavimento que están expuestas al daño directo o bloqueo por la falta de mantenimiento adecuado o impropio o por actividades relativas al paisajismo.



#### **4.7.7.4 Control y Evaluación**

Para corregir adecuadamente un defecto es necesario un diagnostico. Eso significa que cuando se detectan un defecto, debería evaluarse su causa. Sólo es posible corregir el defecto cuando se conoce la causa.

Si se detecta un defecto que exija un diagnostico más específico, el gerente de mantenimiento debería consultar a un profesional especializado en la materia, para que evalúe correctamente la causa del defecto en el sistema.

Todas las personas involucradas en las operaciones generales de mantenimiento de los aeropuertos deberían tener conocimiento de la existencia de los sistemas de drenaje subterráneo y sus salidas y de la necesidad de evitar cualquier actividad o uso de materiales que puedan impedir el flujo libre del agua de estos sistemas p producir cualquier daño a sus componentes.

#### **4.7.7.5 Registro**

Se deben registrar y numerarse los puntos donde se sitúan las cajas de inspección, las cajas colectoras, los tubos de salida y los dispositivos de entrada y salida del agua y anotar el resultado de las inspecciones.

### **4.8. TRABAJOS EN EL AERÓDROMO - SEGURIDAD**

#### **4.8.1 Detalles de los Procedimientos para realizar Trabajos de Construcción y Mantenimiento en Condiciones de Seguridad**

Los Procedimientos para Planificar (incluyendo obras que deban realizarse con poco tiempo de aviso previo), en el área de movimiento o en sus cercanías, se realizan de acuerdo a las planificaciones presentadas por las unidades de servicios correspondientes, efectivizando las siguientes acciones:

- a) Presentar un programa de trabajo de construcción diario a la Administración del Aeropuerto con 24 horas de anticipación, como mínimo, antes de la iniciación del trabajo.
- b) Presentar PRE NOTAM en la Oficina del Servicio de Información Aeronáutica (AIS), con la debida antelación.
- c) Asegurar la buena coordinación entre la Gcia. de Mantenimiento, Gcia. de Operaciones, el Servicio de Tránsito Aéreo y la Gerencia de Fiscalización, de corresponder.
- d) Impartir instrucciones sobre los reglamentos correspondientes a los involucrados en la obra de construcción, de forma tal que no afecten la operación segura y eficaz de las aeronaves.
- e) Realizar charlas o talleres sobre los reglamentos de seguridad a aquellas personas, según lo requiera el caso.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

- f) Determinar previamente un área de circulación de paso al y del sitio de obra que deberá ser usada para el movimiento de personal y equipos, a fin de no interferir con las actividades diarias en el Aeropuerto.
- g) Tomar medidas para posibilitar la identificación del personal y equipos que participan en la obra (uso de casco de color, mamelucos de color llamativo, etc.).
- h) Establecer procedimientos de limpieza en las áreas de construcción y a lo largo de las rutas usadas para el movimiento de personal y equipos.
- i) Designar un fiscal responsable para permanecer en el sitio de obra para mantener estrecha coordinación con la Administración del Aeropuerto. La persona o su adjunto no deberá alejarse del sitio mientras el personal y equipos están trabajando.

### 4.8.2 Arreglos para Comunicarse con la Torre de Control Antes, Durante y Después de las Obras

- a) Antes
  - 1. Con antelación al ingreso al área de movimiento, se debe obtener permiso del control de Superficie en el Canal 1 Frec. 167,150 Mhz.
  - 2. Antes de ingresar o cruzar pista, se debe solicitar y aguardar permiso nuevamente al control de superficie.
- b) Durante

Se debe mantener comunicación permanente durante la realización de las obras con la Gerencia de OPS y los Servicios de Tránsito Aéreo en la Frec.. 167,150 Mhz.
- c) Después

Una vez finalizada las tareas del día, el fiscal designado notificará a la Gerencia de Operaciones y los Servicios de Tránsito Aéreo, de tal hecho, utilizando nuevamente la metodología correspondiente.

### 4.8.3 Registro

El fiscal designado, deberá contar con un Libro de Obras en donde se debe registrar:

- a) Cronograma de trabajo de las obras.
- b) La hora de comienzo y terminación de las obras diariamente.



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

- c) Nombres, números de teléfonos y función de las personas y organizaciones responsables de realizar la obra de construcción.
- d) Las novedades de los trabajos de construcción, que deben ser comunicadas por el encargado de la obra.

### **4.8.4 Fiscalización a Contratistas**

Cuando se contratan los servicios de una empresa privada se debe estructurar y montar un equipo de fiscalización eficiente. Se recomienda que se:

- a) designe un equipo propio para el seguimiento de los trabajos del contratista en todos los turnos de servicios;
- b) exija del contratista la misma rutina de procedimientos establecida en relación a la programación de los trabajos y órdenes de servicio; de este modo el trabajo de la fiscalización se facilitaría considerablemente;
- c) elabore un informe tipo lista de verificación, resumido para su complementación diaria por el equipo de fiscalización;
- d) presente por parte del contratista un informe mensual de sus actividades para evaluación por la fiscalización, utilizando el mismo lenguaje de las programaciones de trabajo.

### **4.8.5 Unidades Responsable de las Coordinaciones**

- a) Gerencia de Mantenimiento

Teléfono: 646092  
Int. 2180

- b) Gerencia de Operaciones

Teléfono: 646114  
Int. 2376 / 2201

## **4.9. GESTIÓN DE LA PLATAFORMA**

### **4.9.1 Arreglos entre el ATS y la Jefatura de Operaciones**

Las operaciones terrestres de las aeronaves dentro del área de movimiento (rampas y áreas de maniobras) del Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi se realizarán en estricta coordinación entre el Control de Superficie y la Jefatura de OPS por Frec. Operativa 167,150 Mhz, y/o por teléfono.

### **4.9.2 Arreglos para Asignar Puestos de Estacionamiento de Aeronaves**



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

- a) Las aeronaves comerciales ingresarán a manga sólo para las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros.
- b) La asignación de puestos de estacionamiento para aeronaves comerciales regulares, se hará de acuerdo a la programación realizada y/o a las circunstancias imperantes en plataforma.
- c) Las aeronaves de la aviación general se les asignará un lugar para su estacionamiento en la plataforma (sector norte, sur, central y cargas)
- d) El estacionamiento para las aeronaves que se sospeche o hayan sido objeto de cualquier tipo de interferencia ilícita, como secuestro o amenaza de artefacto explosivo o para aquellas que estén en estado de emergencia y transporten carga peligrosa, se estacionarán a 100 m. antes de la intercepción “D”, sobre la Calle de Rodaje “B”, es decir en la Zona Negra.

**Nota 1:** Durante todo el tiempo que una aeronave permanezca estacionada en la plataforma del aeropuerto, debe estar adecuadamente señalizada mediante conos reflectivos ubicados bajo los extremos de los planos principales, bajo la cola y de ser necesario bajo la nariz.

### 4.9.3 Arreglos para Iniciar el Arranque de los Motores, Retroceso y Remolque

#### 4.9.4 Puesta en Marcha de Motores

El piloto debe solicitar autorización al Control de Superficie antes de iniciar la puesta en marcha de los motores, en la Frec. 121.9 Mhz.

- a) El piloto debe mantenerse, en todo momento, atento en la frecuencia del Control de Superficie durante la puesta en marcha.
- b) Ninguna aeronave fuera de manga, podrá poner en marcha los motores hasta tanto no se encuentren los pasajeros a bordo y sus puertas estén completamente cerradas.

#### 4.9.5 Remolque

- a) El remolque de las aeronaves se hará previa autorización del control de superficie.
- b) Toda aeronave que esté siendo remolcada o esté rodando debe proceder con las luces de navegación encendidas, sin importar la hora del día.
- c) El piloto o el personal al mando de la aeronave, mantendrá escucha permanente en la frecuencia del Control de Superficie durante el procedimiento de remolque.
- d) Ningún personal podrá remolcar o rodar una aeronave, sin antes haberse asegurado a través de una inspección visual. o con la asistencia de terceras personas, cuando sea necesario, que no existe peligro de colisión con cualquier persona u objeto en el área inmediata.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

- e) En el caso del remolque, es necesaria la presencia de Señaleros.

### 4.9.6 Rodaje

- a) El piloto debe solicitar autorización al control de superficie antes de iniciar el rodaje en la Frec. 121.9 Mhz.
- b) Toda aeronave que se desplace por la rampa y calles de rodaje debe hacerlo a una velocidad que garantice la seguridad de la operación y de acuerdo con el manual de operaciones de la misma.
- c) Toda aeronave que esté rodando, debe proceder con las luces de navegación encendidas, sin importar la hora del día.

### 4.9.7 Servicio de Señaleros

En todos los casos la orientación y asistencia de rodaje para el estacionamiento en la plataforma estará a cargo de un Señalero, y en los siguientes casos:

- a) Cuando sea requerido por el Comandante para el retiro de la aeronave de manga.
- b) Cuando sea requerido por el Comandante de una aeronave que se halla estacionada entre otras tantas y le resulte difícil maniobrar por si mismo.

**Nota:** Puede obtenerse asistencia de señaleros solicitando a la Jefatura de OPS o al control de superficie por la Frec. Operativa 167.150 MHZ o a los teléfonos de OPS: 646114/Int. 2376.

### 4.9.7 Servicio de Vehículo Guía

- a) Los vehículos guía y/o escolta deberán exhibir su indicador (follow-me) y banderola de señal preestablecida (las medidas y los colores blanco y rojo están determinadas en el Anexo 14 - Aeródromos de la OACI), a menos que los mismos estén pintados en un color distintivo que sea de fácil reconocimiento desde el puesto de pilotaje de las aeronaves.
- b) El vehículo debe ser manejado a una velocidad de 10 km ph que se halle dentro del límite de velocidad reglamentado y de tal manera a no obstaculizar a otra aeronave en el área de movimiento.

**NOTA:** Puede obtenerse asistencia del vehículo “SIGAME” solicitando a la Jefatura de OPS o al control de superficie por la Frec. Operativa 167.150 MHZ o a los teléfonos de OPS: 646114/Int. 2376.

### 4.10. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD EN LA PLATAFORMA

Es importante señalar que cualquier incidente que ocurra en la plataforma y que ocasione daños a una aeronave involucra costos inmediatos directos (de la



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

reparación misma) e indirectos (para el aeropuerto y los usuarios), por eso, la buena gestión de la seguridad en la plataforma es de vital importancia y exige que se realice el mejor de los análisis, de modo que permita la elección de la estrategia de gestión más viable desde el punto de vista de la seguridad y la operatividad.

### **4.10.1 Protección al Chorro de Reactores**

El sector Sur de la plataforma principal es utilizada como área de prueba de motores de aeronaves, de modo que los chorros de los motores no afecten a las aeronaves que se hallen rodando o estacionadas en la plataforma, ni hacia el edificio de la Terminal.

### **4.10.2 Aprovisionamiento de combustible**

El responsable de la aeronave, debe disponer el personal necesario para coordinar y supervisar la operación de aprovisionamiento de combustible.

### **4.10.3 Precauciones de Seguridad durante Operaciones de Reabastecimiento de Combustible de Aeronaves**

- a) Tanto la aeronave como el camión cisterna o el equipo aprovisionador deben estar eléctricamente interconectados para prevenir que una descarga estática ocasione la ignición del combustible.
- b) El vehículo aprovisionador tiene que permanecer con las boquillas de los conductos suministradores de combustible bien conectadas.
- c) No se debe operar un equipo aprovisionador de combustible que indique sobre temperaturas o baja presión de aceite.
- d) No se puede fumar ni utilizar cualquier elemento o equipo que pueda causar ignición del combustible.
- e) No se deben llevar a cabo operaciones de aprovisionamiento o drenaje de combustible durante tormentas eléctricas de gran intensidad.
- f) Está prohibido el abastecimiento de combustible mientras las aeronaves se encuentren con los motores encendidos, salvo cuando se trate de aeronaves de las Fuerzas Militares que se hallen en cumplimiento de misiones de orden público. En este caso es necesario que se disponga la presencia de un vehículo de bomberos.
- g) En cercanías de la aeronave ninguna persona puede operar radiotransmisores, celulares, cámara fotográficas u otro equipo electrónico o eléctrico mientras ésta se encuentre en proceso de aprovisionamiento o drenaje de combustible.
- h) Toda aeronave y equipo de abastecimiento deben contar con un sistema de extinción de incendios suficiente y convenientemente ubicado.
- i) No puede estar más de un vehículo aprovisionador de combustible posicionado en cada plano de la aeronave. Cuando esté siendo abastecida



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

una aeronave de alta capacidad, los carros cisternas adicionales tendrán que permanecer estacionados a una distancia superior a treinta (30) metros y únicamente en las áreas aprobadas por la Dirección Aeroportuaria.

- j) El operador del equipo aprovisionador y/o el conductor del camión cisterna, deben permanecer atentos a la operación durante todo el proceso de aprovisionamiento.
- k) El vehículo abastecedor debe permanecer con la puerta de la cabina abierta, orientado de tal forma que pueda salir hacia adelante libremente en caso de cualquier eventualidad.
- l) El freno de mano del vehículo abastecedor debe permanecer activado.
- m) Deben observarse periódicamente los indicadores del tablero del vehículo y del equipo de aprovisionamiento.
- n) Concluido el aprovisionamiento o drenaje, debe examinarse que las tapas queden bien cerradas, evitando cualquier situación que pueda producir fuga o derrame de combustible.
- o) Cuando el reabastecimiento de combustible se haga con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando, se mantendrán comunicaciones en ambos sentidos entre el personal de tierra que supervisa el reabastecimiento y el personal calificado que esté a bordo de la aeronave, utilizando el sistema de intercomunicación de la aeronave u otros medios adecuados".
- p) En caso de detectar concentración anormal de vapores de combustible o cualquier situación que pueda ocasionar peligro para las personas, equipos o infraestructura, debe avisarse inmediatamente a los servicios de Salvamento y Extinción de Incendios del aeropuerto.

### 4.10.4 Barrido y Limpieza de la Plataforma

Las superficies de la plataforma por razones de seguridad, tiene que estar libre de arena, piedras, u otros objetos sueltos por ello se realiza una vigilancia constante y un barrido regular de todas esas zonas.

### 4.10.5 Procedimiento para garantizar la Limpieza en la Plataforma

- a) Verificación visual de las plataformas.
- b) Realizando recorridos de inspección varias veces al día, cuando lo justifiquen las actividades del tráfico, para asegurarse a tiempo de la necesidad de eliminar objetos o contaminantes de la plataforma.
- c) Barriendo con regularidad.
- d) Adoptando medidas inmediatas para despejar la zona de cualquier contaminación o de residuos peligrosos que se observen.





## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

- e) Implementando programas de adiestramiento y avisos periódicos, que versen sobre los riesgos de los accidentes y las ventajas de la disciplina, para enseñar al personal que trabaja en la plataforma a vigilar y comprobar visualmente el estado de esa zona y a notificar las necesidades de limpieza, además sirve para reducir al mínimo las actitudes indiferentes en las zonas de movimiento. (El barrido solo puede reducir el peligro de los objetos extraños en la zona de movimiento si todo el personal toma conciencia del problema y contribuye a la limpieza se minimizan los riesgos).

### **4.10.6 Frecuencia del Barrido**

El intervalo entre barridos depende de las necesidades y de la experiencia local. Ciertas áreas, tales como las posiciones de estacionamientos de las aeronaves o las zonas de manipulación de cargas pueden exigir un barrido por día como mínimo.

### **4.10.7 Equipo de Barrido**

Equipos Utilizados: Escobillones, escoba manual o Barredora automática

### **4.10.8 Métodos de Precaución**

Localizar todas las fuentes posibles de objetos sueltos peligrosos. Para eso, se sugiere lo siguiente:

- a) Considerar la utilización de escobas especializadas, imanes y máquinas de succión para limpiar las áreas de movimiento.
- b) Establecer un medio de impedir el lanzamiento de basura en las áreas de movimiento.
- c) Reducir los problemas asociados a despojos de construcciones, apresurando la remoción de las pilas de tierra y de los objetos sueltos en las cercanías de las áreas de movimiento.
- d) Preparar un procedimiento para las áreas de pruebas de motores, de modo que los chorros de los motores no se dirijan hacia la plataforma.
- e) Cuando se encuentra una tuerca debe suponerse obviamente que un perno puede estar cerca, o que un perno con la tuerca perdida puede conducir a otro problema.
- f) Establecer una lista de verificación en el porta herramienta, la cual puede ayudar al control de las herramientas utilizadas en las tareas de reparación de aeronaves o motores y o limpiezas de la plataforma.
- g) Establecer procedimientos de limpieza en áreas de construcción y a lo largo de rutas; dónde y cuando se utilizan vehículos de construcción en las cercanías de las áreas de movimiento.



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

- h) Establecer un sistema de limpieza incluyendo barrido manual y mecánico.
- i) Realizar inspecciones de las áreas de movimientos por lo menos una vez al día, con inspecciones adicionales en áreas de construcción y enseguida de un incidente o accidente con aeronaves.
- j) Dar atención especial a la limpieza de grietas y juntas de expansión en áreas de pavimento rígido. Los ensayos han comprobado que estas son las fuentes principales de objetos sueltos que son ingeridos.

### **4.10.9 Limpieza de Contaminantes de la Pista y Plataforma**

- a) Los productos derivados del petróleo, como aceites hidráulicos, aceites lubricantes y combustibles de modo general, son agentes agresivos a los pavimentos con revestimientos asfálticos y a las juntas de los pavimentos rígidos.
- b) En caso de presentarse derrames de combustible o lubricantes, el causante será responsable de efectuar la respectiva limpieza, la cual debe hacerse utilizando materiales absorbentes como el aserrín.
- c) Ninguna persona podrá encender los motores de la aeronave, mientras existan residuos de combustible esparcidos en el área en que esté estacionada.

### **4.10.10 Catastro**

El gerente de mantenimiento deberá efectuar al catastro de los lugares contaminados. Estos lugares deberán ser señalados en un plano de situación de las pistas y plataformas del aeropuerto.

### **4.10.11 Procedimiento de Inspección**

El gerente de mantenimiento deberá coordinar los trabajos personalmente, verificando la necesidad de proceder a la limpieza de los contaminantes en las áreas inspeccionadas.

### **4.10.12 Coordinación y Supervisión de la Ejecución**

El gerente de mantenimiento del aeropuerto deberá coordinar los trabajos a ser realizados, observando principalmente la necesidad de efectuar la limpieza cuando ocurra lo siguiente:

- a) Derramamiento de aceites, combustibles u otros en las áreas de estacionamiento de las aeronaves.
- b) Acumulación de residuos granulares (del tipo arena, arcilla, piedrecillas y otros).

### **4.10.13 Control y Evaluación**



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

El gerente de mantenimiento controla la eficiencia de la limpieza de las áreas sujetas a contaminación para disminuir el proceso de deterioro de las camadas de revestimiento de los pavimentos y para que las operaciones de las aeronaves se efectúen con total seguridad.

El mantenimiento de la limpieza en las áreas de estacionamientos de las aeronaves también es importante para evitar el riesgo de resbalamiento del personal y equipos de apoyo utilizados en las operaciones de embarque y desembarque de carga y pasajeros. Algunas contaminaciones pueden ser causadas por el derramamiento de productos lubricantes y combustibles de los propios equipos.

### 4.10.14 Notificación de Incidentes y Accidentes en la Plataforma

Cualquier persona que tenga conocimiento de un incidente o accidente o un peligro potencial en el área de movimiento deberá:

- a) Informar a la Jefatura de OPS, Jefatura de Seguridad o a la Administración del Aeropuerto si requiere de una atención urgente, caso contrario,
- b) Llenar el formulario preestablecido de **Relatorio de Peligro (REPEL)**, sin necesidad de firmarlo, sin embargo, si lo hiciera, el remitente será informado de la solución adoptada.

**Nota:** El relato de los hechos o de las observaciones expuestas en el REPEL tiene como única finalidad aumentar la seguridad operacional de las aeronaves, la DINAC no podrá utilizar los resultados, fallas o conclusiones de los REPEL para ninguna otra cuestión que no sea la eliminación de los peligros potenciales denunciados.

### 4.10.15.1 Arreglos para Auditar el Cumplimiento de la Normas de Seguridad de todo el Personal que trabaja en la Plataforma

Para auditar el cumplimiento de las normas de seguridad se han implementado varias normas y procedimientos a ser aplicadas durante el cumplimiento de las funciones del personal que trabaja en el área de movimiento, a saber:

#### a) Normas generales de comportamiento

1. Tener en cuenta y trabajar para hacer cumplir los objetivos en materia de salud y seguridad establecidos por la gerencia de Manto.
2. Todo el personal de Manto está obligado a cumplir con todas las normas de seguridad AVSEC.
3. Toda leyenda, aviso o advertencia de seguridad, constituyen normas que deben ser cumplidas y forman parte del presente reglamento. Su destrucción o modificación es considerada falta grave.



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

4. Preste atención a su supervisor, superiores y jefes de seguridad saben por su experiencia que causan los accidentes, si usted tiene alguna duda pregunte.
5. Si usted ve alguna condición peligrosa que puede causar un accidente infórmelo inmediatamente. Usted debe reportar todos los accidentes e incidentes.
6. Mantenga su área de trabajo limpia y ordenada, el mal mantenimiento causa más accidentes en el trabajo que cualquier otra cosa.
7. No corra ni se distraiga mientras realiza su trabajo. Su rapidez o descuido, puede provocarle un serio accidente a usted o a los otros.
8. En el Aeropuerto use los pasillos señalados y manténgalos despejados, todo el tiempo.
9. Vístase apropiadamente para trabajar. Si a usted le han entregado equipo especial para usar, como casco o anteojos protectores tiene sentido el usarlos - éstos estarán para protegerlo.
10. En cualquier emergencia trate de conducirse controlada y rápidamente.
11. Cumpla y haga cumplir la prohibición de fumar en los lugares expresamente indicado.
12. Conozca y respete las normas de trabajo y operación de la maquinaria y equipos en general.
13. Los sistemas de seguridad de las máquinas no deben ser anulados por ningún motivo.
14. Conozca la ubicación de las salidas comunes y de emergencias de su área.

### **b) Orden y Limpieza**

1. Tenga cuidado de colocar los desperdicios en los recipientes apropiados. Nunca deje desperdicios en el piso o en los pasillos.
2. Limpie en forma correcta su puesto de trabajo después de cada tarea, y coloque las herramientas en su lugar.
3. No deje que los líquidos se derramen o goteen, límpielos tan pronto como aparezca.
4. Mantenga los pasillos despejados todo el tiempo. Nunca deje obstáculos asomarse en los pasillos, ni siquiera por un momento.
5. Asegúrese de que no haya cables o alambres tirados en los pisos de los pasillos.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

6. Preste atención a las áreas marcadas en las cuales se señalan los equipos contra incendio, salidas de emergencia o de acceso a los paneles de control eléctricos, canillas de seguridad, botiquines, etc. y no los obstaculice.
7. Obedezca las señales y afiches de seguridad que usted vea, cúmplalas y hágalas cumplir.
8. Mantenga limpia toda máquina o equipo que utilice.
9. Nunca coloque partes sobrantes, tuercas, tornillos o herramientas sobre sus máquinas o equipos.
10. Mantenga ordenadas las herramientas en los lugares destinados para ellas.

### **c) Equipos de Protección Personal**

1. Todo trabajador que recibe elementos de protección personal, debe dejar constancia firmada de la recepción de los mismos y el compromiso de uso en las circunstancias y lugares que la empresa establezca su uso obligatorio.
2. El trabajador está obligado a cumplir las con recomendaciones que se le formulen referentes al uso, conservación y cuidado del equipo o elemento de protección personal.
3. La supervisión del área controlará que toda persona que realice tareas en la cual es se requiere protección personal, cuente con dicho elemento y lo utilice.
4. Todos los trabajadores que reciben elementos de protección personal, serán instruidos en su uso.
5. Utilizar los EPP en los lugares donde se encuentre indicado su uso.
6. Verifique diariamente el estado de sus EPP.
7. No se lleves los EPP a su casa.
8. Manténgalos guardados en un lugar limpio y seguro cuando no los utilice.
9. Recordar que los EPP son de uso individual y no deben compartirse.
10. Si el EPP se encuentra deteriorado, solicite su recambio.
11. No altere el estado de los EPP. Conozca sus limitaciones.

### **d) Manejo de Sustancias Químicas**

Cuando se manejan sustancias químicas siempre se debe tener en cuenta las indicaciones de seguridad del producto:

1. El nombre del producto químico.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

2. La clase y nivel de peligro o riesgo que involucran.
3. Qué precauciones usted debe tomar
4. Cómo usar el producto químico.
5. Qué hacer en una emergencia.
6. Cómo debe ser almacenado el producto químico.
7. Sepa leer el rótulo de la sustancia química.
8. Siempre colóquela la tapa a los envases inmediatamente después de usarlos.
9. Los productos químicos no necesarios deben ser desechados por un método aprobado, tan pronto como ellos no sean requeridos por más tiempo.
10. Transportar y desplazarse con los envases en forma adecuada y segura.
11. Preguntar ante cualquier duda sobre las características de un producto desconocido.
12. Almacenar los recipientes y embalajes en forma segura. Verificar su cierre hermético.
13. El manipuleo de productos químicos debe hacerse con elementos de protección personal adecuados, para evitar su contacto con la piel, ojos y vías respiratorias.
14. No beba líquidos de botellas o recipientes que no sean fácilmente identificables.

### **e) Prevención de Incendios**

1. No obstruir los equipos contra incendio y las salidas de incendio.
2. Reporte el humo o fuego a su supervisor, inmediatamente.
3. No fume en ningún sector de la planta.
4. No vierta líquidos inflamables en cañerías de desagüe.
5. No arroje al piso colillas de cigarrillos o fósforos encendidos.
6. Al finalizar las tareas, deje tapados los recipientes de líquidos inflamables.
7. Los residuos generados deben ser almacenados, según se indica en rótulo de los envases dispuestos para tal fin.

### **f) Máquinas y Equipos**



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

1. Nunca remueva o interfiera la protección o defensa de una máquina sin permiso. Informe inmediatamente, una defensa dañada.
2. Cuando limpie una máquina, asegúrese siempre que está apagada correctamente - usted puede ser herido gravemente si la máquina arranca inesperadamente.
3. Use solamente las herramientas, y equipos, proporcionados para la limpieza o para trabajar en la máquina.
4. Conozca como parar rápidamente la máquina en una emergencia.
5. Nunca se trepe o suba sobre la maquinaria - use las plataformas o escaleras apropiadas, si usted necesita tener acceso desde arriba.
6. Antes de arrancar una máquina, asegúrese siempre de que está libre de peligro para hacerlo verifique que todos los resguardos y sistemas de seguridad estén colocados y funcionen correctamente.
7. No distraiga su atención mientras opera maquinarias.
8. Nunca coloque las manos en partes en movimiento. No trate de sacar piezas elaboradas, ni medirlas, ni limpiarlas con la máquina en funcionamiento.
9. No utilice máquinas ajenas a su trabajo sin la debida capacitación y autorización.
10. Asegúrese que la máquina esté completamente detenida para abandonar su trabajo.
11. Nunca trate de apresurar la detención de una máquina frenándola con la mano u otro elemento.
12. Cuando trabaje en máquinas en funcionamiento, no use mangas colgantes u otras ropas sueltas, anillos, pulseras, cadenas, pelo o barba larga.
13. No deje herramientas de mano sobre la máquina, especialmente sobre las partes móviles.
14. Una máquina fuera de servicio o en reparación debe ser señalizada y bloqueada eléctrica y mecánicamente.
15. Utilizar candados para el bloqueo de las máquinas y señalizar los trabajos de mantenimiento **NO OPERAR MAQUINA EN REPARACIÓN.**

### **g) Almacenamiento de Materiales**

1. Permitir el fácil acceso a los extintores y demás equipos de lucha contra incendio.
2. Mantener permanentemente despejadas las salidas para el personal, sin obstáculos.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

3. Las válvulas, interruptores, cajas de fusibles, tomas de agua, señalizaciones, instalaciones de seguridad tales como botiquín, camilla, etc. no deben quedar ocultos por bultos, pilas, etc.
4. Los pasillos de circulación de marcados deben estar constantemente libres de obstáculos.
5. Utilizar casco cuando hay movimiento aéreo de materiales.
6. Las pilas de materiales no deben entorpecer el paso, estorbar la visibilidad no tapar el alumbrado.
7. Los materiales se deben depositar en los lugares destinados para tal fin.
8. Respetar la capacidad de carga de las estanterías, entrepisos y equipos de transporte.
9. Al depositar materiales comprobar la estabilidad de los mismos.
10. Para recoger materiales, no se debe trepar por las estanterías. Utilizar las escaleras adecuadas.
11. Las pilas de materiales que puedan rodar, tambores, deben asegurarse mediante cuñas, tacos o cualquier otro elemento que impida su desplazamiento.
12. Evitar pilas demasiado altas.
13. Para bajar un bulto de una pila, no colocarse delante de ella, sino a un costado.

### **h) Movimiento Mecánico de Materiales**

1. Recuerda revisar siempre el equipo de levantamiento antes de usarlo.
2. Examínalo por deterioro del material.
3. Nunca sobrecargue el equipo, respetando la carga máxima del mismo.
4. Reporte cualquier daño inmediatamente.
5. Regrese el equipo a su debido lugar después de usado.
6. La elevación y descenso de las cargas se debe hacer lentamente, evitando todo arranque o detención brusca. Efectuarlo, siempre que sea posible, en sentido vertical para evitar el balanceo.
7. No debe, bajo ningún concepto, transportar cargas por encima de las personas.
8. No dejar los aparatos para izar con cargas suspendidas.
9. No se debe viajar sobre cargas, ganchos o eslingas, orquillas de auto elevador o sobre el montacargas.





## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

10. En los traslados sin carga, izar el gancho a una altura tal que no exista riesgo contra las personas y objetos.
11. Siempre que se utilice algún medio para el transporte de materiales, puente grúas, ganchos de izar, zorras, auto elevadores, montacargas, etc., deben tenerse en cuenta las normas particulares de uso de los mismos.
12. El punto anterior también se extiende para el caso de levantamiento manual de pesos.
13. Los materiales deben ser apilados en áreas asignadas solamente, en una base a nivel y estable.
14. No permita que los materiales apilados sobresalgan en los pasillos.
15. No apile los materiales a gran altura - debe haber una separación de un metro, como mínimo entre el material apilado y el techo.
16. Nunca obstruya el acceso a los servicios esenciales como de electricidad, gas, agua o equipo de incendio.
17. Nunca obstruya el acceso a las salidas de incendio o emergencia.

### **i) Movimiento Manual de Materiales**

1. Siempre que se pueda realizar el levantamiento de pesos entre dos personas.
2. Una regla general de seguridad es cargar con las piernas considerando la carga tan cerca del cuerpo como sea posible.
3. Reducir al mínimo los giros de la cintura al estar cargando.
4. Cuando se esté levantando una carga, debe ser conservada cerca del cuerpo.
5. Evitar levantar pesos sobre superficies resbaladizas.
6. Levantar las cargas con las piernas.
7. Evitar posiciones viciosas.
8. Conservar la carga entre los hombros y la cadera.
9. **IMPORTANTE:** Jalar un peso, causa mayor tensión sobre la parte inferior de la columna que empujarlo.
10. Asegurarse que el área por delante de la carga esté nivelada y exenta de obstáculos.
11. Empujar la carga, en vez de dejarla (además de la menor fuerza sobre la columna, mejora la visibilidad).



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

12. Usar zapatos que proporcionen buena tracción.
13. Cuando se empiece a empujar una carga, hay que anclar un pie y usar la espalda, en vez de las manos y brazos para aplicar la fuerza.
14. Es más fácil empujar cuando el lugar sobre el que se ejerce la fuerza está a la altura de las caderas (90 a 115 cms. del piso) que cuando se ejerce a la altura del hombro o por arriba de estos.

### **j) Conducción de Auto Elevadores**

1. Antes de manejar el vehículo, se debe asegurar que cuente con todo el equipo de seguridad requerido: luz de advertencia, luces de manejo, extensión de reposo posterior, bocina, rotulado de capacidad de carga, protección superior, cinturón de seguridad, alarma de retroceso, espejos retrovisores y matafuego.
2. La visibilidad del montacargas no debe ser bloqueada por la carga.
3. No maneje en ninguna superficie que no sea suficientemente fuerte para soportar el peso del vehículo y la carga.
4. Nunca olvide la altura de su mástil, inclusive cuando el transportador está completamente cargado. Tenga especial cuidado con las tuberías colgantes bajas, ductos, luces, portales, alambres o maquinarias.
5. El montacargas es relativamente pesado y normalmente trabaja sobre buenas superficies. Pero si la tracción es deficiente disminuya la marcha.
6. La estabilidad de un vehículo es afectada por la forma como se conduce. La mayoría de los accidentes suceden cuando la persona es atrapada por el montacargas.
7. Cuando maneje un vehículo cargado asegúrese que la carga quede apoyada sobre la extensión de reposo posterior.
8. Evite frenar bruscamente, especialmente cuando transporta una carga.
9. Disminuya la marcha en las esquinas.
10. Cuando maneje un vehículo cargado en subida lleve el peso en la parte delantera. Maneje hacia adelante en subida y en reversa hacia abajo.
11. Cuando maneje un vehículo sin carga, y va bajando lleve los tenedores adelante y abajo
12. Controle el rótulo de capacidad de carga y no levante un peso mayor que puede mover el montacargas en forma segura.
13. Levante el peso solamente con equipo apropiado para el mismo.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

14. Nunca conduzca hacia personas que puedan ser atrapadas y heridas.
15. Haga sonar su bocina en intersecciones ciegas.
16. Conduzca muy despacio alrededor de esquinas ciegas o a la salida de corredores ciegos.
17. No permita a nadie pararse o caminar bajo una parte elevada del vehículo, aún si éste no se está moviendo.
18. No levante a ninguna persona con el montacargas.
19. No viaje en la estiba y no permita que nadie lo haga.
20. No utilice el tenedor elevador para tocar o empujar nada.

### **k) Seguridad con la Electricidad**

1. El acceso a los controles eléctricos, a la caja de fusibles y áreas de alto voltaje, solamente es limitado a personas autorizadas.
2. Todas las fallas eléctricas deben ser informadas inmediatamente. Las únicas revisiones que usted puede hacer antes de llamar al electricista son las visuales, para ver si hay algún daño físico en los enchufes, cables, interruptores o en el equipo.
3. No arrastre o ate el equipo eléctrico por los cables de suministros porque esto desprendería el alambrado eléctrico.
4. Toda reparación, conexión prolongación, o acción a ser realizada con cables y/o sus instalaciones (llaves, tableros), en equipos accionados eléctricamente debe estar a cargo exclusivamente de los electricistas de la planta. No trate de corregir o averiguar origen del desperfecto, señalice y dé aviso inmediato a su supervisor.
5. Asegúrese de tener todos los tableros eléctricos cercanos cerrados y con sus puertas en condiciones.
6. Cada vez que deba operar en equipos o instalaciones eléctricas para efectuar tareas de reparación o mantenimiento coloque una tarjeta de tamaño adecuado con el aviso de PELIGRO - NO OPERAR ESTA LLAVE O VALVULA colgando del interruptor respectivo.
7. Denuncie de inmediato toda anomalía que detecte u observe en el funcionamiento de cualquier equipo o instalación eléctrica. No los opere en esas condiciones, a menos que sea autorizado por el supervisor.
8. Si debe efectuar alguna tarea sobre alguna instalación o equipo eléctrico verifique, previamente, que no se encuentre con corriente. Particularmente, utilice en forma adecuada las herramientas específicas para cada tarea, si está autorizado a realizar reparaciones eléctricas.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

9. Nunca efectuar trabajos con equipos energizados cuando el piso o usted estén mojados.

### I) Herramientas de Mano

1. Si una herramienta de mano tiene algún defecto, comuníquelo inmediatamente a su supervisor.
2. Herramientas DAÑADAS, como limas sin mango, destornilladores gastados o herramientas eléctricas con aisladores defectuosos, deben ser desechados, reemplazados o reparados adecuadamente.
3. Solamente utilice la herramienta apropiada, para cualquier labor.
4. Revise regularmente sus herramientas por daño debido al desgaste por el uso.
5. Guarde sus herramientas apropiadamente en cajas provistas.
6. Nunca deje sus herramientas tiradas, cuando haya terminado un trabajo.
7. Controle que se encuentren las mangueras y las conexiones firmemente ligadas a los tubos.
8. No utilizar las limas como palancas, destornilladores como cinceles o alicates como martillos, cada herramienta ha sido diseñada para una tarea específica.
9. En trabajos con tensión utilizar herramientas con mangos aislantes.
10. En ambientes con riesgo de explosión utilizar herramientas que no produzcan chispas.
11. Proteja los filos y puntas de las herramientas utilizando fundas apropiadas para su conservación.
12. No transportarlas en la mano cuando se está subiendo escaleras, utilizar cinturones con fundas para su transporte correcto.
13. Verificar que los martillos, masas y elementos similares tengan la cabeza encajada firmemente.
14. Se pueden evitar golpes en las manos utilizando una arandela de goma.
15. Lubricar los tornillos que está exageradamente apretados, no forzar utilizando alicates o tenazas.

### LI) Trabajo en Altura

1. Los dispositivos que impiden las caídas deben colocarse y mantenerse en buen estado.
2. Las plataformas de trabajo deben estar protegidas del vacío en los bordes, por una baranda que impida la caída de personas y materiales.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

3. Todas las aberturas en las plataformas de trabajo deben estar obstruidas.
4. Las cajas de escaleras deben llevar barandillas para impedir la caída de personas.
5. Los andamios, plataformas y entradas de materiales, deben estar provistos de barandas.
6. Para todo trabajo especial, aunque tenga una corta duración, que implique trabajar a una altura mayor de 2,50 metros, debe utilizarse el arnés de seguridad.
7. No circular nunca sin pasarela sobre tejados de materiales frágiles, por ejemplo vidrio, amianto, cemento, materiales plásticos.

### **m) Uso de Escaleras**

1. Suba y baje de las escaleras tomándose de las barandas con ambas manos, lentamente.
2. Verifique la limpieza de la suela de su calzado de seguridad (libre de grasa, aceite, ceras, etc.)
3. No se estire hacia los lados de la escalera tratando de acercarse un poquito más, baje y desplace la escalera todas las veces que sea necesario.
4. Si debe trabajar con ambas manos, utilice cinturón de seguridad.
5. Para las escaleras simples (apoyadas sobre la pared), debe respetarse la relación de longitud de la escalera con la distancia de separación de la pared al punto de apoyo sobre el piso. Esta relación debe ser igual a 4 (cuatro).
6. En el caso de escaleras dobles, verifique que los separadores estén trabados firmemente y los tensores estirados convenientemente.
7. Las escaleras de mano deben ser amarradas en la parte superior o atadas en la base. Utilice un estabilizador, para las escaleras de mano si es posible.
8. Seleccione la escalera de acuerdo al trabajo a realizar.
9. Verificar el buen estado de las mismas.
10. Toda escalera muy deteriorada debe reemplazarse y ser destruida.
11. El ángulo de apoyo debe ser tal que, la base quede separada desde su punto de apoyo en un arco equivalente a  $\frac{1}{4}$  de su altura.
12. No pintar las escaleras de color, si barnizarlas (no permiten ver las grietas).



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

13. Instalar las escaleras sobre un suelo estable, contra una superficie sólida y fija, y de forma que no puedan resbalar, ni bascular. Apoye firmemente las patas de las escaleras (deben tener zapatas de seguridad).
14. Hacer traspasar las escaleras por lo menos un metro por encima del plano de trabajo.
15. Vigilar que la separación del pie de escalera, de la superficie de apoyo sea la correcta.
16. Las escaleras no deben utilizarse como montante de andamios, piso de trabajo o pasarela.
17. Impedir que las escaleras dobles se deslicen, por medio de cadenillas o cuerda, no usar el último escalón.
18. Las escaleras correderas deben tener un cruzamiento de por lo menos cinco peldaños.

### **15) Uso de Andamios y/o Escaleras**

1. Los andamios deben montarse y desmontarse cuidadosamente.
2. Deben ser arrimados a puntos sólidos de construcción.
3. Durante el montaje y desmontaje vigilar que nadie se encuentre debajo del andamio.
4. El andamio debe descansar sobre un suelo y sobre apoyos sólidos, como por ejemplo piezas de madera que presenten un asentamiento suficiente. Nunca debe reposar sobre ladrillos, cajas, etc.
5. Las plataformas de los andamios deben ser robustas, estar unidas y libres de cualquier obstáculo.
6. No cargar exageradamente las plataformas con materiales. Repartirlos en la plataforma de trabajo.
7. Los andamios rodantes solo deben ser desplazados lentamente, prefiriendo el sentido longitudinal, sobre suelos despejados.
8. Nadie debe encontrarse en el andamio durante los desplazamientos.
9. Antes de cualquier desplazamiento asegurarse de que no pueda caer ningún objeto.

#### **4.11. CONTROL DE VEHÍCULOS EN LA PARTE AERONÁUTICA**

##### **4.11.1 Controles y Procedimientos de Seguridad Vehicular**

- a) Los controles y procedimientos de seguridad establecidos en el Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi se aplican a todos los vehículos que ingresen y transiten por las áreas restringidas, por lo que el acceso y la circulación de vehículos a la Parte Aeronáutica del AISP se harán previo Control y Supervisión por parte de Agentes AVSEC y únicamente por el Puesto de



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

Control de Seguridad (PCS) de Cargas Aéreas, con excepción de los vehículos transportadores de Combustibles que ingresarán por el sector específicamente destinado para ese tipo de tránsito y los vehículos de uso aeroportuario, que por su porte, no pueden transitar por la rampa del PCS.

- b) Existirá además movimiento de Tractores utilizados para limpieza perimetral que podrán efectuarse por los diferentes portones ubicados en el vallado perimetral, siempre con expresa comunicación al PCS de Acceso de Cargas Aéreas – SIERRA 7.
- c) En casos excepcionales y debidamente justificados (tamaño o características especiales del vehículo, casos de servicios oficiales o casos que requieren un nivel de seguridad superior) podrán utilizarse otro acceso para vehículo, con la debida notificación de todos los PCS del AISP y con estricta vigilancia por parte del PCS BASE.
- d) Los Agentes AVSEC destacados en los PCS de acceso tendrán a su cargo la identificación, inspección y registro de datos de todos los vehículos y personas que ingresen al recinto aeroportuario, dejando un registro del movimiento.
- e) Todos los vehículos ingresados al recinto aeroportuario deberán ser objeto de vigilancia permanente por parte del PCS BASE a través del CCTV y en caso de no contar con cobertura para el destino del vehículo, se requerirá al PCS más próximo la vigilancia directa por un Agente AVSEC, con equipo de comunicación.
- f) No se permitirá el ingreso de ningún vehículo con personas y/o materiales a bordo sin la debida inspección por parte de Agentes AVSEC del PCS de acceso, y sin la debida tarjeta de ingreso.
- g) Los Agentes AVSEC tendrán la obligación y la potestad de requerir la detención del vehículo y las personas y/o materiales a bordo, en caso de ser sorprendidos circulando, estacionado con motor en marcha o parado, en un lugar no autorizado, sin excepción alguna, pudiendo recurrir al Destacamento Policial del AISP para el cumplimiento de este procedimiento y se comunicará del Procedimiento a la Gerencia AVSEC inmediatamente, quien se encargará de remitir al Destacamento Policial del AISP el vehículo, las personas y/o materiales de abordaje intervenidos, para las averiguaciones pertinentes.

### **4.11.2 Regulación Vehicular en la Parte Aeronáutica**

- a) Toda aeronave tiene el derecho de paso sobre cualquier otro vehículo que opera en las áreas de movimiento o maniobras (plataforma, calles de rodaje, pistas, etc).
- b) Los vehículos utilizados en la zona restringida deberán exhibir una bandera de señal preestablecida (las medidas y los colores blanco y rojo están determinadas en el Anexo 14 - Aeródromos de la OACI), a menos que los



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

mismos estén pintados en un color distintivo que sea de fácil reconocimiento desde el puesto de pilotaje de las aeronaves.

- c) La capacidad de asiento o de carga de un vehículo no debe excederse cuando se opera en las áreas de movimiento o maniobras (plataforma, calles de rodaje, pistas, etc.).
- d) Un vehículo al cual se le aproxima una aeronave de frente o que es alcanzado por ésta última, deberá dar paso cambiando su curso y detenerse.
- e) Ningún vehículo deberá ser conducido por debajo de la aeronave excepto aquellos que se usan para fines de servicio terrestre.
- f) Excepto aquellos que se usan para el arranque de los motores de las aeronaves, ningún vehículo deberá ser conducido cerca y delante de la aeronave o detrás de la misma después de que la aeronave esté lista para arrancar el motor previa coordinación con la Torre de Control.
- g) Los vehículos que se aproximan frente a frente deberán alterar sus cursos hacia la derecha.

### **4.11.3 Solicitud de Permiso**

Por regla general, una solicitud de permiso, calificación o certificado según exigencia de la Administración del Aeropuerto, debe ser presentada en debida forma, por lo menos siete (07) días antes de la primera entrada a la zona de la plataforma.

Para aquellas personas que participan en las obras de construcción dentro de la zona restringida, se exigirá, además del llenado del formulario de solicitud, la presentación de los siguientes datos:

- a) Descripción del plan general de construcción,
- b) Planos del área de construcción,
- c) Proceso de trabajo, y
- d) Diseño del casco de seguridad a usarse.

### **4.11.4 Selección**

El Administrador del Aeropuerto deberá, al recibir el formulario de solicitud, examinar aquellos ítems según se considere necesario desde el punto de vista de seguridad y consecuentemente, emitir al solicitante el permiso Pase para Rampa. El número de personas o vehículos, el término de validez y el alcance de actividades, deben ser lo mínimo que se requiera.

### **4.11.5 Aspectos a ser Examinados:**

#### **4.11.5.1 Datos del Personal**





## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

- a) Nombre, título y organización.
- b) Categoría profesional y área de trabajo.
- c) Registro de conducir vehicular, certificado normal para el vehículo de tipo especial y conocimiento de las reglas de seguridad.

### **4.11.5.2 Datos del Vehículo**

- a) Número de registro.
- b) Cilindrada y peso bruto del vehículo (las cilindradas no deben ser menor a 1.200cc., y tampoco el peso debe ser menor a 950 kg., excepto los vehículos especiales).

### **4.11.5.3 Equipos de a Bordo**

- a) Todo vehículo motorizado debe estar equipado con extintor de incendio.
- b) Los vehículos usados para el servicio terrestre deben estar equipados con el parachispas y/o cargador electroestático.
- c) Dispositivos de seguridad de equipos luminosos e instrumentos reflectivos (se prohíbe el uso de cámaras fotográficas con flash).

### **4.11.6 Emisión de Pase para Plataforma**

Un pase normal para plataforma o pase temporal para plataforma más un brazalete, si fuese necesario, deben ser emitidos a aquellas personas que hayan sido autorizadas a entrar a la zona restringida. El número de calificación del conductor debe ser marcado en el pase.

#### **4.11.6.1 Pase Normal para Plataforma**

Un pase normal para plataforma puede ser emitido solamente al personal que se incluye en la siguiente lista, previa verificación de que su conocimiento general de operación de aeronaves y el sentido de seguridad sean reconocidos:

- a) Personal terrestres (mantenimiento de aeronaves) y sus asistentes,
- b) Personal encargado de coordinación de rampa o de conducción de pasajeros,
- c) Despachante de operaciones de vuelo y despachante adjunto,
- d) Personal encargado de los servicios de embarque, y
- e) Otros operarios regulares en la zona restringida.

#### **4.11.6.2 Pase de Visita**



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

Un procedimiento simplificado para la emisión de Pase de Visita podrá establecerse por separado.

### 4.11.6.3 Tiempo de Validez

Los tiempos de validez para cada tipo de pase para plataforma son:

- a) Pase normal - 30 días o más.
- b) Pase temporal - menos de 30 días.
- c) Pase de visita - menos de 24 horas.

### 4.11.6.4 Confiscación

La Jefatura AVSEC, previa solicitud de la Gerencia de Operaciones, puede confiscar el pase para plataforma en el caso de que el portador no actúe dentro de las reglas prescriptas aquí, o cuando lo juzgue necesario.

### 4.11.7 Sanciones

#### 4.11.7.1 Clasificación de Faltas y Sanciones

##### a) Faltas Leves

1. Utilizar la tarjeta fuera del tiempo de trabajo o servicio establecido sin contar con la debida autorización del superior inmediato o quien corresponda en caso de tratarse de funcionarios y personal contratado de la DINAC.
2. No portarla visiblemente según indica las normas de utilización.
3. Llevar en la tarjeta datos que no corresponden con la realidad, cambios de empresa, número de cédula de identidad personal, entre otros si no se hubiera comunicado con anticipación esta anomalía.
4. Utilizar la tarjeta en zonas que no corresponde, sin contar con la autorización especial correspondiente.
5. Llevar la tarjeta vencida por más de cinco días, sin haber notificado a la Gerencia de AVSEC para su regularización.

Sanción:   Apercibimiento Verbal al afectado con notificación al área del cual depende.

##### b) Faltas Graves

1. Ofrecer resistencia a mostrar la tarjeta de identificación a requerimiento del Agente AVSEC y/o la autoridad Aeroportuaria.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

2. Llevar la tarjeta vencida más de veinte días sin haber notificado a la Gerencia de AVSEC para su regularización.
3. Pérdida de la tarjeta de Circulación Aeroportuaria y la omisión de notificación inmediata a la Gerencia de AVSEC.
4. Ser reincidente en faltas leves
5. Conducir un vehículo en plataforma, únicamente con la tarjeta de circulación aeroportuaria en forma habitual o permanente, sin haber obtenido la tarjeta de conducción en rampa.
6. Encontrarse y/o permanecer en un área restringida sin portar en lugar visible la respectiva tarjeta de circulación aeroportuaria.
7. Atribuirse autoridad para permitir el ingreso de personas que no cuenten con carnet habilitante para las áreas restringidas, sin realizar la debida coordinación en tiempo y forma con la Gerencia de AVSEC y/o sustituto legal.

### Sanción:

1. Para Funcionarios de la DINAC:

Apercibimiento por escrito al afectado con notificación al área del cual depende, según lo establece la Ley N° 1626/2000 de la Función Pública.

2. Para Usuarios y Operadores:

Apercibimiento por escrito con notificación al área del cual depende, y retención temporal de su carnet de identificación por un máximo de 15 (quince) días.

### c) Faltas Atentatorias o muy Graves:

1. Ser reincidente en las faltas graves.
2. Portar la tarjeta de una persona distinta al titular.
3. Ofrecer pertinaz resistencia o negarse a mostrar la tarjeta de identificación a requerimiento del Agente AVSEC y/o la autoridad Aeroportuaria.
4. Intentar ingresar a áreas restringidas con tarjeta de identificación que no le corresponde.
5. Prestar la tarjeta de circulación aeroportuaria, a otras personas, para que tengan acceso a las áreas restringidas.
6. Hacer uso indebido de la misma, utilizándola para fines no relacionados con el trabajo, interfiriendo al mismo tiempo la labor del personal de seguridad o cualquier otro que esté ejerciendo las funciones propias de su cargo.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

7. Alterar deliberadamente la fotografía o datos de la tarjeta de circulación aeroportuaria.
8. Adulterar o falsear los datos contenidos en la solicitud para la emisión de la Tarjeta de Circulación Aeroportuaria.

### **Sanción:**

1. Para Funcionarios de la DINAC:

Aplicación de sanciones administrativas al afectado con notificación al área del cual depende, según lo establece la Ley N° 1626/2000 DE LA FUNCION PUBLICA.

2. Para Usuarios y Operadores:

La DINAC se reserva el derecho de retiro de la tarjeta de identificación habilitada, con notificación al área del cual depende, sin perjuicio de las acciones legales correspondientes.

#### **4.11.8 Límite de Velocidad**

Cuando se conduce un vehículo en la zona restringida, el siguiente límite de velocidad deberá aplicarse salvo que sea autorizado de otra manera por el Administrador del Aeropuerto para una misión especial:

- a) 8 Km./hora al remolcar una aeronave.
- b) 8 Km./hora dentro de 5 metros de distancia desde la aeronave, si se mueve hacia la aeronave.
- c) 10 Km./hora al remolcar otros vehículos (el número de carros a ser remolcados no deberá exceder a tres).
- d) 15 Km./hora cuando operan dentro de 30 metros de distancia desde la aeronave.
- e) 10 Km./hora en todos los otros casos.
- f) Nota: Estos límites no se aplican a las camionetas de servicios perimetrales.

#### **4.11.9 Cruce de Pista de Aterrizaje**

Excepto aquellos que se incluyen en la lista abajo citada, no deberá permitirse a ningún vehículo cruzar la pista o entrar a la misma:

- a) Tractor para remolcar aeronaves.
- b) Carro de unidad motriz para el remolque de vehículos.
- c) Vehículo remolcador de aeronaves.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

- d) Montacargas.
- e) Otros vehículos especialmente aprobados por la Administración del Aeropuerto, conforme a los procedimientos que se establecen en este reglamento.

Todo vehículo deberá detenerse antes de cruzar la pista o entrar en ella, y deberá aguardar previa autorización de la Torre de control por medio de radio o señales visuales. Lo mismo se aplicará para cruzar la prolongación del eje central de la pista.

En el caso que un vehículo quede parado en la pista o cerca de la misma, deberá hacerse una llamada de emergencia para notificar a la torre de control por medio de la utilización del teléfono de emergencia o por otros medios disponibles.

### 4.11.9 Parada / Estacionamiento

- a) Excepto aquellos que estén al servicio de la aeronave con fines de embarque, ningún vehículo deberá estacionarse o detenerse cerca y delante, debajo o detrás de la aeronave.
- b) Excepto un vehículo que utiliza su fuerza motriz para el arranque de los motores de la aeronave, el motor del vehículo deberá apagarse, colocándole calces, quedando aplicado el freno de estacionamiento y/o reguladores de aire para sujetar el equipo, al detenerse cerca o debajo de la aeronave.
- c) Aquellos vehículos que transportan pasajeros deberán detenerse al lado o detrás de la aeronave a una distancia adecuada (no menor a 10 metros de la escalerilla de la aeronave).
- d) Todo vehículo debe detenerse por completo en aquellos sitios donde una línea de determinación esté marcada.
- e) Cuando un vehículo se detiene por la noche, las luces delanteras deben apagarse.
- f) No está permitido que ningún vehículo o equipo estacione en la pista, calle de rodaje o zona de la trayectoria de planeo a menos que esté autorizado por la torre de control.
- g) Todos los vehículos de transporte de pasajeros deben estacionar en las áreas designadas para tal fin, siendo prohibido el uso de tales áreas por cualquier otro tipo de vehículos.
- h) Ningún vehículo puede cruzar la circulación de pasajeros cuando estos no usen la manga telescópica para el embarque o desembarque.

### 4.11.11 Instrucciones para los Conductores de Vehículos en Plataforma

- a. Colocar la palanca de cambios en neutro y frenar el vehículo antes de salir del mismo;



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

- b. Salir del vehículo solamente después de apagar el motor;
- c. Evitar detener el vehículo debajo de una aeronave durante la operación de reabastecimiento de combustible y/o embarque de pasajeros o de carga aérea. Recordar que el aumento de peso comprimirá el tren de aterrizaje y la aeronave descenderá algunos centímetros.
- d. Detenerse a una distancia de más o menos 10 metros de las aeronaves, cuando no sea necesario acercarse más que eso;
- e. Reducir la velocidad al mínimo al acercarse a una aeronave;
- f. Inspeccionar el vehículo antes de dirigirse a la plataforma para asegurarse que las luces, frenos, limpiaparabrisas, puertas, etc., funcionan correctamente.
- g. Evitar cruzar frente a una aeronave en la plataforma. La aeronave siempre tiene prioridad. Lo mismo debe ser hecho con respecto a ambulancias y camiones de bomberos, en casos de emergencia
- h. No hacer retroceder al vehículo en la zona restringida, a menos que haya otra persona para ayudar.
- i. Estacionar solamente en las áreas designadas para tal efecto;
- j. No utilizar luz alta en la plataforma para evitar deslumbrar a los pilotos de aeronaves.
- k. Registrar todos los defectos y reparaciones que tuviese el vehículo o que pudiese necesitar.

### 4.11.12 Ampliación del Control

Siempre que lo considere pertinente la autoridad aeroportuaria correspondiente podrá ampliar el control.

## 4.12 GESTIÓN DEL PELIGRO DE LA FAUNA

### 4.12.1 Procedimientos de Prevención que se deben Adoptar para Disminuir o Evitar el Peligro de la Fauna

Para disminuir o evitar el peligro potencial de la fauna la Unidad responsable tiene en cuenta los siguientes aspectos:

1. **Primer aspecto:** Evaluación del medio ambiente, de la población aviaria existente y de la magnitud del riesgo que esta representa para la operación aérea, para poder aplicar el Plan de Prevención de Peligro Aviario, basándose



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

en las técnicas de modificación ambiental, requeridas para desalentar la presencia de aves y mamíferos en el AISP, que es una parte esencial para restarle protección y ofrece medios eficaces y de efecto duradero para reducirlo.

2. **Segundo aspecto:** Determinar las variables por las cuales las aves buscan como hábitat el aeropuerto y de esta manera poder cortar esas causales.
3. **Tercer aspecto:** es cortar la cadena alimentaria.

### 4.12.2 Programa de Limitación de Aves

- a) Para asegurar el éxito del programa de limitación de las aves se adopta un enfoque integrado:
  1. El personal de tierra que aplique el programa velará porque todas las partes interesadas en el uso del aeropuerto reciban información sobre las operaciones que se lleven a cabo.
  2. Se inculca el interés por la restricción de las aves a todo el personal de control de tránsito aéreo, mantenimiento del aeropuerto y planificación, así como a los explotadores de aeronaves a través de programas de capacitación.
- b) Los proyectos de obras planeadas para el aeropuerto se examinan cuidadosamente para asegurar que no resulten atractivas para las aves.
- c) No se recomienda arrendar tierra ociosa del aeropuerto para cultivo.
- d) Se recomienda a que los pilotos utilicen luces de aterrizaje durante el despegue y la aproximación, por cuanto ello puede ayudar a reducir el riesgo de choque con aves. Los explotadores de aeronaves deberían destacar la importancia de notificar al control de tránsito aéreo todos los choques o cuasi colisiones con aves. También se notifica todos los choques con aves por conducto del programa de notificación de la OACI. El personal terrestre y del control de tránsito aéreo se mantiene en comunicación para garantizar un control adecuado.

### 4.12.3 Responsabilidad de los Explotadores de Aeronaves

Los explotadores de aeronaves tienen la responsabilidad de participar en los programas nacionales de control de la fauna silvestre, ya que es su obligación proteger tanto a la aeronave como a los pasajeros.

### 4.12.4 Tipos de Aves que Predominan en la Zona de Influencia del AISP

- a. Cuervo



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

- b. Carancho
- c. Tero
- d. Paloma
- e) Lechuza
- f) Perdiz
- g) Golondrinas (dos veces al año en época de migraciones)

### 4.12.5 Medidas a Aplicar

- a) **Monitoreo:** Se efectúa antes, durante y después de la aplicación de las medidas de control, permite evaluar la efectividad de las mismas y definir el plan de acción futuro a seguir. En consecuencia, permite adaptar el plan de control y asegurar el éxito del programa.
- b) **Difusión:** Se difunden por diversos medios las actividades y resultados obtenidos con la aplicación del programa, pues propicia la participación y cooperación del personal del lugar que se halla involucrado con el programa.

### 4.12.6 Ordenación Ambiental y Modificación del Terreno

Considerando que las aves frecuentan los aeropuertos por diversas razones, fundamentalmente por alimentos, agua y un lugar de abrigo, lo que a menudo encuentran en los aeropuertos y/o en sus proximidades se adoptan las técnicas de modificación del medio ambiente del aeropuerto, ya que con ello se logra suprimir o reducir su atractivo para las aves y eliminar gran parte del peligro. La ordenación ambiental es una parte esencial de la protección contra las aves, puesto que ofrece medios eficaces y de efectos duraderos para reducir el número de aves que frecuentan el aeropuerto.

**Alimentación:** Es difícil suprimir todas las fuentes de alimento de las aves, pero a fin de disminuirlos se procede a :

- a) Controlar la vegetación, especialmente en las épocas lluviosas, evitando la proliferación de animales que sirven de alimento a las aves como: roedores, insectos, langostas, termitas, víboras, y aves pequeñas,
- b) Eliminar los charcos en zonas bajas, lo cual constituyen en el reservorio de una variada fauna como: ninfas de libélula, renacuajos pescados, anfibios, lombrices, caracoles, etc.

**Vertedero de Basuras:** Se halla ubicado en un lugar estratégico a una distancia considerable del edificio principal, al solo efecto de acumular los desperdicios antes de ser retirados por un servicio de recolección de basuras contratado.





## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

**Agua:** El agua estancada en la superficie atrae a las aves, por lo que se eliminan lo más pronto posible. Las zanjas de drenaje se limpian periódicamente y muy especialmente después de cada lluvia, ya que se producen obstrucciones por la vegetación, con la sedimentación de tierra producto de la erosión.

**Abrigo:** Frecuentemente se encuentran nidales en el edificio principal del aeropuerto, sobre todo en los hangares y escondijo de otros edificios y también en las malezas o al ras del suelo.

**Vegetación:** Los árboles ofrecen alimento, protección, lugares donde construir los nidos y sirven de puesto de observación para las aves rapaces, por lo que periódicamente se realizan eliminación de nidos y de ser factible se cortan los árboles.

**Cubierta Vegetal:** Considerando que a la mayoría de las aves peligrosas para las aeronaves prefieren la hierba corta y son muy pocas las que prefieren las hierbas altas, los pastos de los bordes de pistas y calles de rodaje se mantienen a una altura de 20 cm.

### 4.12.7

#### Medidas a aplicar:

- a) Acordar con las Autoridades Municipales de las localidades vecinas al A.I.S.P la no instalación de plantas procesadoras de carnes, vertederos o rellenos sanitarios, planta de tratamiento de residuos sólidos orgánicos, granjas pecuarias o mataderos y lagos artificiales en un radio no menor a 20 kilómetros (conforme a la normativa de la OACI).
- b) Solicitar a las Autoridades Municipales, sanitarias y/o ambientales disponer conforme a su competencia la suspensión de las obras, la demolición de las mismas, la imposición de medidas ambientales o la cancelación de cualquier actividad de las enunciadas precedentemente. En su defecto, se concertará y solicitará a las autoridades mencionadas la adopción o la imposición de las medidas necesarias para mitigar la presencia de aves, con su debido control y seguimiento, cuando se demuestre plenamente que ello es viable.
- c) Solicitar a las Autoridades Municipalidades que tomen las medidas pertinentes para obligar a los establecimientos ya establecidos dentro del área de restricción la implementación de medidas adecuadas para mitigar la proliferación de aves. ***Al respecto la Ley Nº 716 de la Nación paraguaya que sanciona delitos contra el Medio Ambiente establece sanciones en sus artículos 10 , 11 y 12 a quienes violen las normas respecto al manipuleo y disposición final de las basuras u otros desperdicios de cualquier tipo.***
- d) Establecer un sistema de vigilancia y control dentro del radio de los 20 Kilómetros del aeropuerto para de evitar la instalación de vertederos clandestinos.
- e) Debe desalentarse toda actividad agrícola en las proximidades de lo aeropuertos, porque la remoción de tierras atraerá indefectiblemente a las aves por los pequeños insectos y lombrices que salen a la superficie.
- f) Deben talarse los árboles cercanos a la pista y calles de rodajes, hasta una distancia no menor a 150 metros del eje, se eliminarán totalmente aquellos



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

árboles que producen semillas o frutas que atraigan a las aves o que sirvan de refugio, lugar donde posarse o anidar.

### 4.12.8 Métodos de Dispersión

Después de aplicar las técnicas de modificación del medio ambiente aeroportuaria, es probable que sea necesario aún dispersar a las aves del aeropuerto que, en número menor o especies, o circunstancias particulares representen un riesgo diario a la operación.

#### 4.12.8.1 Medidas a Aplicar

Para la erradicación de aves del aeropuerto se utilizan dos métodos:

- a) **Método por artificios pirotécnicos:** Se utilizan petardos, cohetes y bengalas, manejados por personal capacitado en el manejo de pirotecnia.
- b) **Método por utilización de escopeta**

### 4.12.9 Aprovechamiento incompatible de Tierras en los Alrededores del Aeropuerto

El aprovechamiento incompatible de tierras en los alrededores del aeropuerto puede imponer restricciones a los vuelos de aeronaves y afectar su seguridad por lo que se ha gestionado la firma de cartas de acuerdos con autoridades de las comunidades vecinas a fin de evitar que en los terrenos cercanos al aeropuerto sean utilizados para desarrollar las siguientes actividades:

- a) Procesamiento de pescados.
- b) Agricultura.
- c) Basurales y vertederos públicos.
- d) Deshechos de fábrica y parque de estacionamiento
- e) Teatro y lugares de expendio de alimentos.
- f) Refugios de fauna silvestre.
- g) Lagos artificiales y naturales.
- h) Campos de golf, polo, etc.
- i) Granjas pecuarias.
- j) Mataderos

**Nota:** Se deben adoptar reglamentos que no colisionen con las Leyes nacionales vigentes sobre el aprovechamiento de tierras aledañas a los aeropuertos, a fin de reducir su atractivo para las aves. Estos reglamentos deben estar dirigidos a todos los usos mencionados en el punto precedente.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

### 4.12.10 Actividades Conexas a Implementar y Ejecutar

#### 4.12.10.1 Comunicación:

Se implementaron procedimientos para recibir, documentar y responder a las peticiones e informaciones pertinentes al tema aviario.

#### 4.12.10.2 Registros:

Se implementaron procedimientos para identificar, mantener y disponer los registros que se centren en aquellos necesarios para la implementación y operación del o los sistemas para la reducción del peligro aviario y para registrar el grado de cumplimiento de las metas y objetivos planificados.

Los registros incluyen:

- 1 Información acerca de las leyes u otros requisitos ambientales aplicables.
- 2 Los registros de las notificaciones de pilotos de aeronaves sobre choque o incidentes con aves.
- 3 La información sobre los procesos.
- 4 Los registros de inspección, mantenimiento y calibración de los equipos utilizados.
- 5 La información general sobre proveedores y contratistas.
- 6 La información sobre la preparación y respuesta ante situaciones de emergencia.
- 7 La información sobre aspectos ambientales significativos.
- 8 Los resultados de las auditorias.
- 9 Las correcciones recomendadas por las autoridades de la DINAC.
- 10 Cronogramas de trabajo y porcentaje de cumplimiento del mismo.

#### 4.12.11 Canes

Para minimizar la presencia de canes en el predio aeroportuario se han adoptado algunas medidas como:

##### a) Suprimir las fuentes de alimentación:

- Solicitando al personal no dejar restos de alimentos a disposición de los mismos.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

- Eliminando los vertederos de basuras.

b) **Capturar a los canes:** con el apoyo de la Perrera Municipal de la Ciudad de Asunción, cada quince días.

### 4.12.12 Otros Animales

La captura de otros tipos de animales que ingresan al predio aeroportuario se halla a cargo de los remonteros.

### 4.12.13. Unidades Responsable para Tratar el Peligro de la Fauna:

- a) Subdirección de Planificación: Teléf. 595 21 228992
- b) Gerencia de Operaciones: Teléf. 595 21 646114/ INT 2104
- c) Gerencia de Mantenimiento: Teléf. 595 21 646092/ 595 21 645600INT. 2180

### 4.13. CONTROL DE OBSTÁCULOS

La Dirección de Aeronáutica a través de su órgano competente, será responsable de realizar el control de todos obstáculos autorizados, para comprobar que su iluminación y balizado son correctos.

De existir obstáculos no autorizados son notificados a las personas u organizaciones designadas sin pérdida de tiempo, debiendo procederse a su inmediata remoción. Cuando esto no sea posible, se analiza la situación para determinar si las operaciones de aeronaves deben restringirse de algún modo o si el obstáculo debe señalizarse y dotarse de luces.

**Nota:** Se adjunta plano de obstáculos de Aeródromo OACI Tipo “A”

#### 4.13.1 Instalación de Torres para Antenas

En coordinación con la CONATEL y los Municipios de los alrededores del Aeropuerto Internacional “Silvio Pettirossi” se controlan las construcciones de Torres para Antenas cuyos requisitos están establecidos según Resolución C.A. 214/98 y Res. 58/99.

- a) Las solicitudes deberán ser remitidas a la Dirección de Aeronáutica para su correspondiente y posterior aplicación.
- b) A la solicitud deberá adjuntarse los siguientes documentos:
  - 1. Carta geográfica de la zona 1:50.000 de la dirección del Servicio Geográfico Militar, señalando en la misma el lugar exacto de la torre para antena con sus correspondientes coordenadas geográficas.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

2. Copia autenticada del título o contrato de arrendamiento de la propiedad de la persona o empresa solicitante, donde conste el derecho sobre el sitio de ubicación de la torre para la antena.
3. Autorización escrita del municipio en cuya jurisdicción será instalado la torre para antena.

### Formulario a ser completado para solicitar la Instalación de Antena

#### A) Datos de la Empresa, propietario o representante legal

Nombre de la Empresa			
Dirección de la Empresa			
Telf./Fax		Email	
Propietario o Representante Legal de la Empresa			
Documento de Identidad		Nacionalidad	
Domicilio			
Telf./Fax		Email	

#### B) Datos de la Ubicación de la torre de antena

Departamento		Localidad	
Dirección ( lugar específico)			
Latitud		Longitud	
Cota	Altura del edificio	Altura de la Torre p/antena	Altura Total

#### C) Datos del equipo

Marca del Equipo		Nro. de Serie	
------------------	--	---------------	--

#### D) Sistemas y tipos de emisión ( marcar con “X”)



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

Simplex		Semiduplex		Duplex		Tipo de Emisión	
---------	--	------------	--	--------	--	-----------------	--

### E) Datos de la Frecuencia

Rango de Frecuencia	Frecuencia Solicitada	Potencia	Cobertura

### F) Tipos de Servicio y duración (para uso aeronáutico)

Distintivo de Llamada	Duración del Servicio

Firma:.....Aclaración de la Firma:.....

Documento de Identidad:.....Fecha:.....

Llenado y uso exclusivo de la DINAC (Departamento CNS/ATM)

Fecha de Autorización DINAC	
Fecha de Autorización CONATEL	
Fecha de Instalación de Antena	
Fecha de Funcionamiento	
Fecha de Supervisión	
Supervisado por	

### Forma de llenar el formulario:

Nº

- 1) Este recuadro es de uso exclusivo de la DINAC para enumerar secuencialmente las solicitudes presentadas en los Departamentos CNS/ATM.
- 2) Los datos solicitados en los incisos a, b1, b2 y b3 deberán ser presentados necesariamente para su correspondiente y posterior aplicación.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

### a) Datos de la Empresa, Propietario ó Representante Legal

1. **Nombre de la Empresa:** debe llevar el nombre de la empresa solicitan
2. **Dirección:** nombre de la calle en la cual se encuentra situada la empresa
3. **Telf./Fax:** número de teléfono o fax de la empresa.
4. **Email:** dirección del correo electrónico de la empresa
5. **Propietario o Representante legal de la Empresa:** nombre(s) y apellido(s) del representante legal de la empresa
6. **Documento de Identidad:** número de documento del representante legal de la empresa
7. **Nacionalidad:** lugar de nacimiento del representante legal de la empresa
8. **Domicilio:** nombres de las calles del domicilio particular del representante legal de la empresa
9. **Tel/Fax:** número de teléfono y/o fax particular del representante legal de la empresa
10. **Email:** dirección del correo electrónico particular del representante legal de la empresa

### b) Datos de la Ubicación de la Torre de Antena

1. **Departamento:** Departamento (división política del país) en la cual está ubicada la antena del equipo
2. **Localidad:** distrito, compañía, colonia o ciudad en la cual está ubicada la antena del equipo
3. **Dirección (lugar específico):** nombre de la calle en la cual está ubicada la antena del equipo
4. **Coordenadas geográficas (Latitud, Longitud)** coordenadas geográficas expresadas en WGS-84 (grados, minutos y segundos)
5. **Cota:** altura del terreno con respecto al nivel del mar.
6. **Altura del edificio:** distancia que comprende entre el suelo y la base de la torre para antena (en el caso de que la torre de antena se encuentre situado sobre un edificio)
7. **Altura de la torre p/antena:** distancia total que comprende desde la base de la torre de antena hasta la distancia total de la antena
8. **Altura Total:** suma de la cota, altura del edificio y altura de la torre para antena.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

### c) Datos del Equipo

1. **Marca del Equipo:** Nombre de la marca del equipo transceptor o transmisor
2. **Nro. de Serie:** Número de serie del equipo transceptor o transmisor

### d) Sistema y Tipos de Emisión (Marcar con “X”)

1. **simples:** complete con una “X” si el sistema es capaz de transmitir mensajes, en un solo sentido
2. **Semiduplex:** complete con una “X” si el sistema es capaz de transmitir y recibir alternadamente, uno en cada sentido
3. **Duplex:** complete con una “X” si el sistema es capaz de transmitir y recibir simultáneamente dos mensajes, uno en cada sentido
4. **Tipo de Emisión:**

### e) Datos de la Frecuencia

1. **Rango de Frecuencia:** rango o ancho de banda especificada en el manual del equipo
2. **Frecuencia Solicitada:** frecuencia requerida por la empresa para emitir su transmisión
3. **Potencia:** energía irradiada por la antena del equipo transmisor
4. **Cobertura: máximo alcance o eficacia de transmisión**

### f) TIPOS DE SERVICIO Y DURACIÓN (PARA USO AERONÁUTICO)

1. **Distintivo de llamada:** nombre solicitado por la empresa para su distintivo de llamada
2. **Duración del servicio:** tiempo de emisión, ejemplo: 24 H, 12 H
3. **Firma:** firma de la persona representante legal de la empresa
4. **Aclaración de la firma:** nombre de la persona responsable de la veracidad de los datos llenado en el formulario
5. **Documento de Identidad:** documento de identidad de la persona mencionada mas arriba
6. **Fecha:** fecha de presentación del formulario en la DINAC

---

### Llenado y Uso exclusivo de la DINAC (Departamentos CNS/ATM)

1. **Fecha de autorización por la DINAC:** fecha de resolución por la que la DINAC autoriza la instalación de la antena





## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

2. Fecha de Autorización por CONATEL: fecha en la cual CONATEL emite la autorización del funcionamiento de la estación
3. Fecha de instalación de la antena: fecha la cual se termina de instalar la antena
4. Fecha de funcionamiento: fecha del día del cual se inicia el funcionamiento de la estación transmisora.
5. Fecha de supervisión: día, mes y año el cual fue verificado en situ los datos
6. Supervisado por: nombre del funcionario de la DINAC el cual supervisará que los datos que figuran en el formulario sean ciertos.

### 4.13.2 Control de Obstáculos en el Área de Reserva del Aeropuerto.

Para controlar las alturas de edificios o estructuras de las construcciones en los alrededores del Aeropuerto o sea en el Área de Reserva establecido por Decreto del Poder Ejecutivo N° 9940/79, en coordinación con las Municipalidades vecinas se han establecido los siguientes requisitos:

- a) Completar Formulario de solicitud de informe consultando si la Finca de su propiedad se encuentra o no dentro del Área de Reserva y remitir a la Dirección de Aeropuertos.
- b) Dejar constancia en la misma nota que se renuncia a cualquier tipo de indemnización en caso de expropiación por la mejora introducida.
- c) Adjuntar los siguientes documentos:
  1. 2 (dos) Fotocopias del Título de Propiedad o documento que lo acredite como tal, autenticado.
  2. 2(dos) copias del formulario de solicitud el cual debe ir firmado por el/los propietarios con 2 (dos) fotocopias de cédula de identidad del firmante y del propietario.
  3. 2(dos) copias del plano de ubicación del inmueble o croquis con sus respectivas coordenadas geográficas.
  4. Planta y Corte para construcción de vivienda.

Nota: Las autorizaciones se otorgan en coordinación con la Subdirección de Planificación, siempre y cuando corresponda.

### 4.13.3 Control del Crecimiento de Obstáculos Naturales

Se considera obstáculos naturales a los inherentes a la propia configuración física del entorno de los aeropuertos y a los originados por fenómenos naturales propios de la región.

- a) Vegetación



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

La vegetación que interfiera se debería cortar adecuadamente. El conocimiento del proceso de crecimiento de las especies en la fase de catastro determinará los procedimientos y la periodicidad adecuados. Este tipo de trabajo no demanda mano de obra o equipos especializados.

b) Montículos de Arena

La remoción de estos obstáculos debería efectuarse de manera sistemática, por medio de equipos apropiados tales como palas cargadoras.

c) Montículos de Termitas

Se recomienda el encaminamiento de la cuestión a un especialista, para el parecer técnico sobre la posible solución.

#### **4.13.3.4 Catastro**

Se realiza catastro y localización de los obstáculos son necesarios para vigilar su comportamiento y determinar el momento adecuado para su remoción. El catastro debería levantarse en un plano del aeropuerto.

#### **4.13.3.5 Vigilancia**

La administración del aeropuerto debería programar mediciones semestrales en las rampas de aproximación y despegue, conforme lo recomendado en el Anexo 14 de la OACI. El registro de estas mediciones establecería la evolución de los obstáculos a lo largo de determinado periodo, componiendo un panorama general que propiciaría intervenciones preventivas y el establecimiento de criterios variables para la periodicidad de las mediciones en función de las condiciones específicas de cada aeropuerto.

#### **4.13.3.6 Remoción**

A partir del catastro la administración del aeropuerto debería coordinar, cuando fuera el caso, los trabajos de remoción de los obstáculos naturales encontrados. Esto se refiere casi siempre a obstáculos dentro de la zona libre de obstáculos, pudiendo sin embargo localizarse en terrenos vecinos, lo que exigiría arreglos apropiados con los organismos locales competentes.

#### **4.13.3.7 Control y Evaluación**

El administrador del aeropuerto podría mantener un control y evaluación adecuado sobre los obstáculos naturales existentes a través de los procedimientos sugeridos. Las inspecciones periódicas y el catastro adecuado de las discrepancias, ocurrencias e intervenciones correctivas serían de gran valía para la prevención de problemas futuros.

#### **4.14. TRASLADO DE AERONAVES INUTILIZADAS O INMOVILIZADAS DE PEQUEÑO PORTE**



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

**4.14.1** La DINAC, actualmente está en condiciones para realizar las tareas de remoción de aeronaves de hasta 10 toneladas.

Para la remoción de aeronaves que superan las 10 toneladas se están gestionando convenios con instituciones gubernamentales y privadas que cuentan dentro de sus bienes patrimoniales maquinarias pesadas que podrían servir para el retiro de aeronaves de gran porte, entre ellas se encuentran COMINGE, MOPC, CIE, MARINA MERCANTE, entre otras.

### **4.14.2 Procedimientos**

#### **4.14.2.1 Intervención del JOE**

Una vez que el propietario o explotador de la aeronave afectada, informe al Jefe de Operaciones de Emergencia (JOE), que no está en condiciones de realizar las tareas de traslado de la aeronave inutilizada o inmovilizada. y haya solicitado al mismo que, la DINAC lleve a cabo dicha tarea, el JOE deberá:

- a) Labrar ACTA DE COMPROMISO a ser firmada por el Propietario, Explotador o comandante de la aeronave, dejando constancias que dichas tareas se realizarán bajo responsabilidad y riesgo del mismo. considerando que durante las tareas de remoción, la aeronave podría sufrir daños mayores.
- b) Solicitar copia del Acta de Liberación de la aeronave al CIPAA, antes de autorizar los trabajos de remoción, la cual debe estar firmada por el Propietario o Explotado
- c) Activar el Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas o Inmovilizadas, informando al Coordinador (Jefe del Dpto. SAT) de dicho Plan a través de la Frec.167.150 Mhz
- d) Informar inicio y finalización de los trabajos de Traslado de Aeronave al COE.
- e) Tomar las medidas necesarias para esterilizar la pista o área donde ocurrió el suceso.
- f) Informar al COE, la finalización de los trabajos de esterilización de la pista o área afectada.
- g) Informar sobre el levantamiento de la alerta y habilitación de la pista o área afectada al COE.

#### **4.14.2.2 Intervención del Coordinador del Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas**

Una vez recibida la comunicación del JOE el Coordinador del Plan deberá:

- a) Ordenar el traslado de las maquinarias y operadores al lugar de la emergencia.



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

- b) Ordenar el inicio de las tareas de traslado de la aeronave, una vez que reciba la autorización del JOE.
- c) Supervisar los trabajos de traslado de la aeronave.
- d) Informar a la TWR la previsión del tiempo para la liberación de la pista o área afectada.
- e) Mantener escucha permanente en el canal operativo Frec.167.150 Mhz
- f) Informar al JOE cuando se culminan los trabajos de traslado de la aeronave inutilizada o inmovilizada.

### **4.14.2.3 Intervención del COE**

Una vez que el JOE, informe que las tareas de remoción serán llevadas a cabo por parte de la DINAC el COE deberá:

- a) Informar a la AAC y al ATS, sobre los procedimientos a ser llevados a cabo.
- b) Informar a los ATS y a la AAC que el área se halla liberada y en condiciones apropiadas para volver a OPERACIÓN NORMAL (una vez que haya recibido dicha información de parte del JOE).
- c) Solicitar al AIS la cancelación del o los NOTAM correspondientes.

Nota 1: El CIPAA es la única autoridad que puede disponer o autorizar el traslado de la aeronave inutilizada o inmovilizada, sin mediar acta de liberación, en los casos previstos en el DINAC R-13.

### **4.14. 3 Equipos Disponibles**

- a) Montacargas

Monta Carga Hyster XL 230 de 10.000 Kg.

Monta Carga Hyster XL 155 de 7.000 Kg.

Monta Carga Hyster H 110 J de 5.000 Kg.

- b) Tractores

2 (dos) Tractor Clark

3 (tres) Tractor Massey Fergusson

### **4.14.4 Recursos Humanos**

#### **4.14.4.1 Coordinador:**

El Jefe del Dpto. SAT, y en ausencia de éste el Supervisor de turno.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

Teléfono: 646-100      Internos: 2160 y 2182

### 4.14.4.2      **Operadores de los Distintos Grupos SAT**

Grupo “A”

1. Feliciano Solís
2. Patrocinio Estigarribia
3. Bernardo Ocampos
4. Bernardo Riveros

Grupo “B”

1. Oscar Bogarín
2. Flaviano Méndez
3. Cándido González
4. Luis González
5. Francisco Ramírez

Grupo “C”

1. Pedro Ayala
2. Pedro Servín
3. Juan C. Arguello
4. Oscar Domínguez

Nota 2: EL Jefe del Dpto. SAT (Coordinador) es responsable de designar al personal operativo de los 3(tres) Grupos, que tendrán a su cargo la operación o manipulación de las diferentes máquinas y equipos que podrían ser utilizados en las actividades de traslado de aeronave. (Lo antes descrito deberá constar en la escala de guardia diaria.)

### 4.15.      **MANIPULACIÓN DE MATERIALES PELIGROSOS**

Ninguna persona natural o jurídica puede sin previo permiso de la Autoridad de Aeronáutica Civil, almacenar, transportar o manipular dentro de los límites del Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi, cualquiera de las siguientes mercancías clasificadas en el Anexo 18 del Convenio de Chicago, Documento de la OACI N° 9284-AN/905, Parte 2 "INSTRUCCIONES TECNICAS PARA EL TRANSPORTE SIN RIESGOS DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR VIA AEREA» y sus enmiendas posteriores.



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

Mercancías Peligrosas:

- a) Clase 1 Explosivos.
- b) Clase 2 Gases: comprimidos, licuados, disueltos a presión o refrigerados a temperaturas extremadamente bajas.
- c) Clase 3 Líquidos inflamables.
- d) Clase 4 Sólidos inflamables: sustancias que presentan riesgo de combustión espontánea; sustancias que en contacto con el agua emiten gases inflamables.
- e) Clase 5 Sustancias comburentes: peróxidos orgánicos.
- f) Clase 6 Sustancias venenosas (tóxicas) y sustancias infecciosas.
- g) Clase 7 Materiales radiactivos.
- h) Clase 8 Sustancias corrosivas.
- i) Clase 9 Sustancias peligrosas varias; es decir, artículos o sustancias que al transportarlos por vía aérea encierran peligros no previstos en las otras clases, tales como los materiales magnetizados, el acetaldehído amónico y el poli estireno expansible en perlas entre otros.

### 4.15.1 Transporte y / o Recepción de Mercancías Peligrosas

Para transportar o recibir en el aeropuerto, el tipo de mercancías citadas en el anterior numeral, se debe hacer la solicitud de permiso ante la Autoridad correspondiente como mínimo un día hábil antes de la fecha propuesta del transporte. Este plazo puede reducirse cuando se trate de material de propiedad de la industria militar o de las Fuerzas Armadas y que por razones de seguridad deba ser transportado en un tiempo mínimo.

La anterior solicitud, debe realizarse de acuerdo con el formato preimpreso establecido por la AAC indicando al menos la siguiente información:

- a) Razón por la cual es indispensable que la mercancía clasificada como peligrosa sea transportada por vía aérea.
- b) La denominación, clasificación y número ONU del artículo, con los datos técnicos completos de justificación.
- c) Cantidad que se ha de transportar.
- d) Manipulación especial necesaria e información para casos de emergencia.
- e) Nombre, dirección y teléfonos del dueño de la carga y del transportador de la misma.
- f) Aeropuertos de salida, destino y las fechas propuestas de transporte y de encaminamiento.



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

### **4.15.2 Embalaje, Manipulación y Tratamiento de Mercancías Peligrosas**

El embalaje de las mercancías peligrosas debe ceñirse estrictamente a lo establecido en los documentos OACI 9284-AN /905 y Resolución No. 618, Anexo A de la IATA.

La manipulación y almacenaje de mercancías peligrosas en predios del aeropuerto, debe ajustarse a los procedimientos establecidos en los planes de seguridad y emergencia del Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi.

Las compañías aéreas deben advertir a los pasajeros sobre la prohibición de transportar mercancías peligrosas en el equipaje y la obligación de declararlas en caso de llevarlas consigo. De detectar el incumplimiento de lo anterior, las aerolíneas deben proceder de acuerdo con sus planes de seguridad.

Los agentes manipuladores de cargas, son los recepcionistas de carga, estibadores y montacarguistas.

En cuanto a la seguridad del embarcador de la carga que va a ser manipulada finalmente en los depósitos deberá quedar a cargo de las autoridades en origen todo en lo que refiere al control del etiquetado y de las menciones de advertencias por tratar de mercancías peligrosas de acuerdo a las instrucciones vigentes de la O.A.C.I. e I.A.T.A.

La Gerencia de Cargas Áreas del Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi, no cuenta con un depósito especial para el almacenamiento de las mercaderías peligrosas; no obstante cuenta con un área mínimamente acondicionada para el efecto en cada depósito.

### **4.15.3 Almacenamiento de Combustibles.**

Para el almacenamiento de combustible, se han establecido áreas especialmente acondicionadas con:

a) Un tanque para almacenamiento de gasoil

1. Tipo: subterráneo
2. Capacidad del tanque: 18.000 litros
3. Ubicación: Talleres
4. Método de expendio: Surtidor

b) Un tanque para almacenamiento de nafta

Tipo: aéreo

Capacidad del tanque: 8.000 litros

Ubicación: Talleres

Método de expendio: Surtidor



#### **4.15.3 Protección Pública**

El personal de Seguridad AV/SEC, en coordinación con la Gerencia de Cargas Aéreas se encarga de controlar el ingreso de personas a los depósitos.

Para la protección de los depósitos, se cuenta con:

- a) bocas hidrantes y extinguidores en cada depósito.
- b) recipientes con arenas para derrame de mercancías peligrosas, de ser el caso.
- c) Comunicación permanente con el Cuartel SEI, que se halla a poca distancia de los depósitos.

#### **4.15.4 Eliminación de Residuos Peligrosos**

- a) No podrán vaciarse a los desagües de aguas servidas, sustancias radiactivas, corrosivas, venenosas, infecciosas, explosivas o inflamables o que tengan carácter peligroso en conformidad a la legislación y reglamentación vigente.
- b) La descarga de contaminantes al sistema de alcantarillado se ceñirá a lo dispuesto en la Ley del Medio Ambiente y las normas de emisión y demás normativa complementaria de ésta.
- c) En ningún caso podrán incorporarse a las napas de agua subterránea de los subsuelos o arrojarse en los canales o en cursos de agua en general, los relaves industriales o las aguas contaminadas con productos tóxicos de cualquier naturaleza, sin ser previamente sometidos a los tratamientos de neutralización o depuración que prescriba en cada caso la autoridad sanitaria.
- d) Para los efectos del presente reglamento se entenderá por residuos peligrosos los señalados a continuación, sin perjuicio de otros que pueda calificar como tal la autoridad sanitaria.

#### **4.15.5 Listado de Residuos Peligrosos**

Antimonio, compuestos de antimonio

Arsénico, compuestos de arsénico

Asbesto (polvo y fibras)

Berilio, compuestos de berilio

Bifenilos policromados

Bifenilos policlorados

Cadmio, compuestos de cadmio





## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

Cianuros inorgánicos

Cianuros orgánicos

Compuestos de cobre

Compuestos de cromo hexavalente

Compuestos de zinc

Compuestos inorgánicos de flúor, con exclusión del fluoruro cálcico

Compuestos orgánicos de fósforo

Dibenzoparadioxinas policlorados

Dibenzofuranos policlorados

Desechos clínicos

Éteres

Fenoles, compuestos fenólicos, con inclusión de clorofenoles

Medicamentos y productos farmacéuticos

Mercurio, compuestos de mercurio

Metales carbonilos

Nitratos y nitritos

Plomo, compuestos de plomo

Productos químicos para el tratamiento de la madera

Selenio, compuestos de selenio

Soluciones ácidas o ácidos en forma sólida

Soluciones básicas o bases en forma sólida

Solventes orgánicos

Sustancias corrosivas

Sustancias explosivas

Sustancias infecciosas

Sustancias inflamables Talio, compuestos de talio

Telurio, compuestos de telurio



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

### 4.16. OPERACIONES EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA

#### 4.16.1 Las condiciones mínimas de visibilidad utilizadas para las operaciones son las especificadas en Dinac R 2 Cap. V 5.5

Los mínimos IFR para el despegue en términos de techo de nubes y visibilidad, son los mínimos establecidos para el aterrizaje publicado en las cartas de aproximación por instrumentos para la pista en uso, de acuerdo con la respectiva categoría de la aeronave.

#### 4.16.2 Mínimos para despegue establecidos para aeronaves de transporte comercial

Las aeronaves jet y turbohélices de dos o más motores podrán despegar en condiciones meteorológicas por debajo de los mínimos publicados en las cartas de aproximación por instrumentos de la pista en uso, si se cumplen los siguientes requisitos:

- a) Indicación de aeródromos de alternativa pos – despegue: Deberá ser indicado en la casilla 18 del formulario de plan de vuelo, por lo menos, un aeródromo de alternativa pos –despegue habilitado para operaciones IFR de aeronaves del tipo considerado, ubicado dentro de las siguientes distancias respecto al aeródromo de despegue:

Aeronaves con dos grupos motores, a no más de una hora de vuelo a la velocidad de crucero, con un solo motor.

Aeronaves de tres o más grupos motores, a no más de dos horas de vuelo a la velocidad de crucero, con un motor inoperativo.

Nota: Indicar el aeródromo de alternativa pos - despegue en la casilla 18 del formulario de plan de vuelo, de la siguiente forma:

RMK/ ALTN DEP... (Indicador de localidad de cuatro letras del aeródromo).

- b) Régimen de ascenso y nivel de vuelo mínimo

La aeronave deberá tener condiciones, con un motor inactivo, de mantener el régimen mínimo de ascenso establecido en el procedimiento de salida autorizado por el ATC y poder alcanzar, en estas condiciones, el nivel de vuelo IFR mínimo adecuado para seguir hasta el aeródromo de alternativa pos – despegue o aeródromo de destino.

- c) Mínimos meteorológicos requeridos para despegue

1. Techo de nubes:  
No se requiere.

2. Visibilidad

- 1) Turbohélices de dos motores:



## MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

RVR o visibilidad de 1 500 metros.

- II) Jet de dos motores o más y turbohélices de más de dos motores:  
RVR de 700 metros o visibilidad de 800 metros.

Nota 1. El alcance visual de pista RVR es, en este caso, la información meteorológica básica y debe ser utilizado con prioridad en relación a la visibilidad. Esta solamente será utilizada cuando no haya RVR disponible.

Nota 2. Sólo si se disponen de las instalaciones que se citan a continuación, se aplicarán los mínimos indicados más arriba:

- I) Luces de borde de pista;
- II) Señales de eje de pista.

d) Aeródromos a los cuales se aplican

A todos los aeródromos del país, en los cuales se brindan servicios de tránsito aéreo.

**14.16.3** La observancia de las condiciones establecidas en **a)** y **b)** del ítem 4.16.2, quedarán bajo responsabilidad del piloto al mando de la aeronave. Las dependencias ATC verificarán, solamente, el cumplimiento de lo que sigue

- a) El tipo de aeronave como está establecido en 4.16.2.a)
- b) La indicación del aeródromo de alternativa de despegue, en la casilla 18 del plan de vuelo (la verificación de las condiciones meteorológicas y operacionales de dicho aeródromo quedarán bajo responsabilidad del piloto al mando de la aeronave, y
- c) Las condiciones meteorológicas fijadas para el aeródromo de salida, conforme ítem 4.16.2.c).

### **4.16.3 Medición y Notificación de la Visibilidad**

- a) Los datos sobre visibilidad son proporcionados por el Dpto. MET.
- b) Los datos del alcance visual de la pista, se reciben a través de un monitor del equipo RVR instalado en la Torre de **Control, Centro de Control y Aproximación**.

### **4.17. Protección de Emplazamiento de Radar y Radio Ayudas para la Navegación**

A efectos de asegurar que el buen funcionamiento del Radar y las Radio Ayudas para la Navegación, se deberá:

- a) Instalar carteles indicadores de áreas sensibles a la circulación y permanencia de vehículos y maquinarias en las cercanías de los equipos



## **MANUAL DE AERÓDROMO AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”**

VOR, LOC, Y GP, ya que estos influyen en las señales emitidas por los equipos mencionados.

- b) Los caminos perimetrales y los caminos de acceso a las estaciones donde están instalados los equipos de radioayuda deberán estar enripiados o asfaltado, para asegurar la circulación de vehículos en todo tipo de climas.
- c) El personal técnico que realiza el mantenimiento en tierra deberá estar en permanente comunicación con la torre de tal forma a realizar las coordinaciones necesarias para el efecto.
- d) Para las estaciones radar, también deberán instalarse carteles que adviertan sobre radiaciones de microondas peligrosas.

\* \* \* \* \*