

La Gaceta



DIARIO OFICIAL DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS

La primera imprenta llegó a Honduras en 1829, siendo instalada en Tegucigalpa, en el cuartel San Francisco, lo primero que se imprimió fue una proclama del General Morazán, con fecha 4 de diciembre de 1829.



Después se imprimió el primer periódico oficial del Gobierno con fecha 25 de mayo de 1830, conocido hoy, como Diario Oficial "La Gaceta".

AÑO CXLV TEGUCIGALPA, M. D. C., HONDURAS, C. A.

SÁBADO 18 DE NOVIEMBRE DEL 2023.

NUM. 36,387

Sección A

Secretaría de Estado en los Despachos de Gobernación, Justicia y Descentralización

CERTIFICACIÓN, RESOLUCIÓN No. 1584-2021

El infrascrito, Secretario General de la Secretaría de Estado en los Despachos de Gobernación, Justicia y Descentralización, Certifica: La Resolución que literalmente dice: **“RESOLUCIÓN No. 1584-2021. SECRETARÍA DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE GOBERNACIÓN, JUSTICIA Y DESCENTRALIZACIÓN.** Tegucigalpa, municipio del Distrito Central, departamento de Francisco Morazán, cinco de agosto del año dos mil veintiuno.

VISTA: Para resolver la solicitud presentada al Poder Ejecutivo, por medio de esta Secretaría de Estado, en fecha veintinueve de julio del año dos mil veintiuno, la cual corre agregada al expediente administrativo No. **PJ-29072021-535** por la Abogada **ROSA ISBELA SANTOS AGUILAR**, actuando en su condición de Apoderada Legal de la **JUNTA ADMINISTRADORA DE AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO DE LA COMUNIDAD DE SANTA CRUZ DE SEALES, MUNICIPIO DE DANLÍ, DEPARTAMENTO DE EL PARAÍSO**, contraído a solicitar la Personalidad Jurídica a favor de su representada.

ANTECEDENTE DE HECHO. En fecha veintinueve de julio del año dos mil veintiuno, compareció ante esta Secretaría de Estado, la Abogada **ROSA ISBELA SANTOS AGUILAR**, actuando en su condición de Apoderada Legal de la **JUNTA ADMINISTRADORA DE AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO DE LA COMUNIDAD DE**

SUMARIO

Sección A	
Decretos y Acuerdos	
SECRETARÍA DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE GOBERNACIÓN, JUSTICIA Y DESCENTRALIZACIÓN Certificación, Resolución No. 1584-2021	A. 1 - 8
Sección B	
Avisos Legales	
Desprendible para su comodidad	
B. 1 -368	

SANTA CRUZ DE SEALES, MUNICIPIO DE DANLI, DEPARTAMENTO DE EL PARAÍSO, a solicitar la Personalidad Jurídica a favor de su representada.

MOTIVACIÓN FÁCTICA Y JURÍDICA

PRIMERO: Resulta que en el caso que nos ocupa, la petición formulada por el impetrante, esta contraída a solicitar la Personalidad Jurídica, de la **JUNTA ADMINISTRADORA DE AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO DE LA COMUNIDAD DE SANTA CRUZ DE SEALES, MUNICIPIO DE DANLI, DEPARTAMENTO DE EL PARAÍSO**, para lo cual, acompaño los documentos que se requieren para casos como el indicado, y que a nuestro juicio, justifican la petición por el formulada.

SEGUNDO: En este sentido, y según el análisis realizado, se logra apreciar que se encuentran agregados de folio número dos (f-02) al folio número veinticuatro (f-24) los documentos referentes a: Carta Poder, certificación donde se faculta al Presidente de la Junta Directiva a contratar un profesional del Derecho, certificación de punto de acta de elección de Junta Directiva, certificación de acta de constitución, certificación de listado de asistencia, certificación de acta de discusión

y aprobación de los estatutos, constancia de inscripción de la Junta Directiva, copias fotostáticas de las Tarjetas de Identidad de los miembros de la Junta Directiva, todos estos documentos debidamente autenticados y enunciados en su respectivo orden.

TERCERO: La Constitución de la República, dispone en el artículo 78, que: "...Se garantizan las libertades de asociación y de reunión siempre que no sean contrarias al orden público y a las buenas costumbres...", Según lo dispone la norma constitucional antes reproducida, la Libertad de Asociación es un derecho protegido por nuestra constitución en su artículo 78, derecho que posibilita o permite que los ciudadanos constituyamos todo tipo de asociaciones sin importar las tendencias, siempre y cuando estas no sean contrarias a la Ley, procurando con ello mejorar y defender las condiciones de los grupos de interés con distintas tendencias ideológicas, políticas o religiosas para el fortalecimiento de la sociedad civil y la voz de la opinión pública, necesarias e indispensables en un país democrático.

CUARTO: Por su parte el Código Civil en su Capítulo II, artículo 56, se refiere a quienes la ley considera como Personas Jurídicas: "**1.- El Estado y las corporaciones, asociaciones y fundaciones de interés público, reconocidas por la Ley. La personalidad de estas empieza en el instante mismo en que, con arreglo a derecho hubiesen quedado válidamente constituidas. 2.- Las Asociaciones de interés particular, sean civiles, mercantiles o industriales, a las que la ley conceda personalidad propia, independientemente de la de cada uno de los asociados**".

QUINTO: La Ley Marco del Sector de Agua Potable y Saneamiento, en su artículo 18 literalmente enuncia. "**Las Juntas Administradoras de Agua tendrán personalidad jurídica otorgada que otorgará la Secretaría de Estado en los Despachos de Gobernación y Justicia por medio de dictamen de la respectiva Corporación Municipal, que constará de la legalidad de la misma. El otorgamiento de dicha personalidad y su publicación en el Diario Oficial La Gaceta será de forma gratuita. El Reglamento de la presente Ley establecerá la organización y funciones de las Juntas de Agua.**

SEXTO: Se constituye la organización cuya denominación será "Junta Administradora de Agua Potable y Saneamiento y se reconocerá con las siglas siguientes: **JAAS** de la Comunidad de Santa Cruz de Seales, **del municipio de Danlí, departamento del Paraíso**, como una asociación de servicio comunal, de **duración indefinida**, sin fines de lucro y que tendrá como finalidad obtener la participación efectiva de dicha comunidad para la construcción, operación y mantenimiento del sistema de agua potable de acuerdo con las normas, procedimientos y reglamentaciones vigentes, establecidos en la Ley Marco del Sector Agua Potable y Saneamiento, su Reglamento General y demás reglamentos, Código de Salud y Ley General del Ambiente y demás Leyes Aplicables efectuando trabajos de promoción y educación sanitaria ambiental, entre los habitantes de la comunidad de La Santa Cruz de Seales.

SÉPTIMO: Que de acuerdo a lo establecido en el artículo 11 de los Estatutos aprobados por la **JUNTA ADMINISTRADORA DE AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO DE LA COMUNIDAD DE SANTA CRUZ DE SEALES, MUNICIPIO DE DANLÍ, DEPARTAMENTO DE EL PARAÍSO**, la asamblea de Usuarios es la máxima autoridad de la comunidad a nivel local, expresa la voluntad colectiva de los abonados debidamente convocados.

OCTAVO: Que el Presidente de la República emitió el Decreto Ejecutivo No. 002-2002 de fecha veintiocho de enero del año dos mil dos, por el que delega al Secretario de Estado en los Despachos de Gobernación y Justicia, competencia

La Gaceta

DIARIO OFICIAL DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS
DECANO DE LA PRENSA HONDUREÑA
PARA MEJOR SEGURIDAD DE SUS PUBLICACIONES

EDIS ANTONIO MONCADA
Gerente General

ARIEL ISAAC RODRIGUEZ PAGOAGA
Coordinador y Supervisor

EMPRESA NACIONAL DE ARTES GRÁFICAS
E.N.A.G.

Colonia Miraflores
Teléfono/Fax: Gerencia 2230-2520, 2230-1821
Administración: 2230-3026

CENTRO CÍVICO GUBERNAMENTAL

específica para la emisión de este acto administrativo de conformidad con los Artículos 11, 16, 119 de la Ley General de la Administración Pública, 4 y 5 de la Ley de Procedimiento Administrativo.

DECISIÓN

POR TANTO: EL SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE GOBERNACIÓN, JUSTICIA Y DESCENTRALIZACIÓN, en uso de sus facultades y en aplicación a lo establecido en el artículo 78, 245 numeral 40 de la Constitución de la República; 56 y 58 del Código Civil y en aplicación de los Artículos 29 reformado mediante Decreto 266-2013 de fecha 23 de enero de 2014, 18 de la Ley Marco del Sector Agua Potable y Saneamiento; 34, 35, 36, 37, 38 y 39 del Reglamento General de la Ley Marco del Sector de Agua Potable y Saneamiento, 24, 25 y 83 de la Ley de Procedimiento Administrativo, Acuerdo Ministerial No. 58-2019 de fecha 27 de febrero de 2019.

RESUELVE:

PRIMERO: Conceder Personalidad Jurídica a la **JUNTA ADMINISTRADORA DE AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO DE LA COMUNIDAD DE SANTA CRUZ DE SEALES, MUNICIPIO DE DANLÍ, DEPARTAMENTO DE EL PARAÍSO**, con sus estatutos que literalmente dicen:

ESTATUTOS DE LA JUNTA ADMINISTRADORA DE AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO DE LA COMUNIDAD DE SANTA CRUZ DE SEALES, MUNICIPIO DE DANLÍ, DEPARTAMENTO DE EL PARAÍSO

CAPÍTULO I

CONSTITUCIÓN, DENOMINACIÓN, DURACIÓN Y DOMICILIO

ARTÍCULO 1: Se constituye, la organización cuya denominación será “Junta Administradora de Agua Potable y Saneamiento y se reconocerá con las siglas siguientes: JAAS de la Comunidad de Santa Cruz de Seales, **del municipio**

de Danlí, departamento del Paraíso, como una asociación de servicio comunal, de **duración indefinida**, sin fines de lucro y que tendrá como finalidad obtener la participación efectiva de dicha comunidad para la construcción, operación y mantenimiento del sistema de agua potable de acuerdo con las normas, procedimientos y reglamentaciones vigentes, establecidos en la Ley Marco del Sector Agua Potable y Saneamiento, su Reglamento General y demás, reglamentos, Código de Salud y Ley General del Ambiente y demás Leyes Aplicables efectuando trabajos de promoción y educación sanitaria ambiental, entre los habitantes de la comunidad de La Santa Cruz de Seales.

ARTÍCULO 2: El domicilio legal será en la comunidad de Santa Cruz de Seales del **municipio de Danlí, departamento del Paraíso**, y tendrá operación en dicha comunidad proporcionando el servicio de agua potable.

ARTÍCULO 3: Se considera componentes del sistema de agua potable los siguientes. **1) La Microcuenca** que comprende el área de terreno delimitada y protegida, **2) El acueducto** que comprende las obras físicas de captación, conducción, almacenamiento y distribución de agua potable. **3) Saneamiento** que comprende las obra físicas para el saneamiento Ambiental en cada uno de los hogares construido por la comunidad.

CAPÍTULO II

DE LOS OBJETIVOS Y ACTIVIDADES

ARTÍCULO 4: El fin primordial de los presentes Estatutos es regular y normal el funcionamiento de la Junta Administradora de Agua Potable y Saneamiento Básico (AJAM) y los diferentes comités para la administración, operación y mantenimiento del sistema agua potable y saneamiento.

ARTÍCULO 5: La Organización tendrá los siguientes objetivos a.- Mejorar la condición de salud de los abonados y de las comunidades en general.- b.- Asegurar una correcta administración del sistema.- c.- Lograr un adecuado mantenimiento y operación del sistema.- d.- Solicitar capacitación y asesoría a las instituciones competentes según la ley Marco del Sector Agua Potable y Saneamiento.-

e.- Gestionar financiamiento para mejorar el servicio de abastecimiento de agua potable y el saneamiento básico de la forma siguiente: 1) Obtención del área de la microcuenca por medio de la compra firma de convenios con dueños de terreno. 2) Mejorando la infraestructura. 3) Construyendo obras que ayuden a mejorar el saneamiento de la comunidad.- f.- Vigilar porque la población use y maneje el agua adecuadamente y evitando el desperdicio del agua. g.- Gestionar la asistencia de técnica de SANAA necesaria para mantener adecuadamente el sistema.- h.- Realizar labores de vigilancia en todos los componentes del sistema: 1) Microcuencas 2) Acueducto 3) Saneamiento Básico). i.- Asegurar la sostenibilidad de los servicios de agua potable y saneamiento básicos j.- Vigilar que la población practique hábitos higiénicos y sanitarios en los hogares.

ARTÍCULO 6: Para el logro de los objetivos indicados, la organización podrá realizar las siguientes actividades: a.- Recibir las aportaciones **ordinarias** en concepto de tarifa mensual por pagos del servicio de agua potable y **extraordinario** en concepto de cuotas como ser actividades con fines de lucro firma respectiva en acta, **categorización** de la tarifa en base a: 1) Capacidad de pago 2) Número de familia por vivienda 3) Número de llaves adicionales 4) Otras consideraciones establecidas por la Junta Directiva de acuerdo a la inversión que se requiera hacer al sistema de agua potable y saneamiento estimado por la misma.- b.- Establecer programas de capacitación permanentes a fin de mejorar y mantener la salud de los abonados.- c.- Aumentar el patrimonio económico a fin de asegurar una buena operación y mantenimiento del sistema.- d.- Gestionar, canalizar y ejecutar recursos financieros de entes nacionales e internacionales.- e.- Coordinar y asociarse con otras juntas (Asociación de Juntas Administradoras de Agua a nivel Municipal AJAM) e instituciones públicas y privadas para mantener y mejorar el sistema.- f.- Promover la integración de la comunidad e involucrarla con el sistema.- g. Conservar, vigilar, mantener y aumentar el área de la microcuenca cada año.- h.- Realizar cualquier actividad que tienda mejorar la salud y/o a conservar el sistema de agua potable y saneamiento.

CAPÍTULO III

DE LOS MIEMBROS, DE LAS CLASES DE MIEMBROS, OBLIGACIONES DE LOS MIEMBROS

ARTÍCULO 7: La Junta administradora de Agua potable y Saneamiento “JAAS” tendrá las siguientes categorías de

miembros: **a) Fundadores b) Activos:** Miembros Fundadores: Son los que suscriben el acta de Constitución de la Junta Administradora de Agua Potable y Saneamiento “AJAM” b) Activos: Son los que participan en las Asambleas de Usuarios.

ARTÍCULO 8: Son derechos de los miembros: a) Ambas clases de miembros tienen derecho a voz y a voto, b) Elegir y ser electos, c) Presentar iniciativas o proyectos a la Junta Directiva, d) Elevar peticiones o iniciativas que beneficien la adecuada gestión de los servicios, e) Presentar reclamos ante el prestador por deficiencias en la calidad de servicios, f) Recibir avisos oportunamente de las interrupciones programadas del servicio, de las modificaciones en la tarifa y de cualquier evento que afecte sus derechos o modifique la calidad del servicio que recibe.

ARTÍCULO 9: Son obligaciones de los miembros (usuarios directivos): a) Conectarse en el acueducto y al sistema de saneamiento. b.- Hacer uso adecuado de los servicios, sin dañar ni poner en riesgo la infraestructura c.- Asistir puntualmente a las reuniones. d.- Participar en cualquiera de las comisión que se le asigne. e.- Vigilar por el buen estado de las partes del sistema.- f. Realizar labores de mantenimiento y mejoramiento del sistema cuando la junta los requiera. g.- Mantener limpio los solares, pilas, letrinas y la vivienda para prevenir las enfermedades. h.- Pagar una multa equivalente al valor de un día de trabajo por no asistir a las reunión. i.- Permitir la inspección de las instalaciones, letrinas, pilas a personal autorizado de la junta. j.- Pagar puntualmente la tarifa dentro de los primeros diez días del mes siguiente. k.-Pagar una multa establecida por la junta por el incumplimiento de las obligaciones.

CAPÍTULO IV

DE LOS MIEMBROS, ATRIBUCIONES DE CADA ÓRGANO, ASAMBLEA DE USUARIOS, JUNTA DIRECTIVA, COMITÉ DE APOYO

ARTÍCULO 10: La dirección, administración, operación y mantenimiento en el ámbito de todo el sistema estará a cargo de: a.- Asamblea de usuarios.- b.- Junta Directiva.- c. Comités de apoyo integrada por: 1) Comité de Microcuencas.- 2) Comité de operación y mantenimiento.- 3) Comité de saneamiento y educación de usuarios. 4) Comité de vigilancia.

DE LA ASAMBLEA DE USUARIOS

ARTÍCULO 11: Es la máxima autoridad de la comunidad a nivel local, expresa la voluntad colectiva de los usuarios debidamente convocados. Son funciones de la Asamblea de usuarios: a.- Elegir los miembros directos de la Junta los que coordinaran los comité. b.- Tratar los asuntos relacionados con los intereses de la Junta.- c.- Aprobar los informe trimestrales de la ejecución del presupuesto vigente y del Plan Operativo Anual POA. d.- Resolver la aprobación de sanciones para faltas graves de Renovar o suspender cualquier miembro directivo propuesto o no propuesto por los demás miembros de la Junta Directiva.

DE LA JUNTA DIRECTIVA

ARTÍCULO 12: Después de la Asamblea de usuarios la Junta Directiva, es el órgano de gobierno más importante de la Junta Administradora de Agua y Saneamiento, estará integrada por hombres y mujeres mayores de diez y ocho años electos por el voto mayoritario de la asamblea de usuarios o por los presente en la reunión después de una espera de media hora para que se presenten los usuarios; deberá considerar la equidad de género y estará en funciones por un período de dos años y podrá ser nombrada por un periodo más en forma consecutiva, ejercerán los cargos adhonorem, para ser miembro de la Junta Directiva deberá cumplir con los requisitos establecidos en los artículos 13 del Reglamento de Juntas de Agua y Saneamiento de la Ley Marco del Sector de Agua Potable y Saneamiento, estará conformado por siete (7) miembros cinco propietarios y dos vocales: 1.- Un Presidente(a).- 2.- Un Vicepresidente(a); 3.- Secretario(a).- 4.- Un Tesorero(a). 5.- Un Fiscal. 6.- Un Vocal Primero; y, 7.- Un Vocal Segundo.

ARTÍCULO 13: La Junta Directiva, tendrá las siguientes funciones: a. Brindar informes trimestrales sobre la ejecución del presupuesto y el seguimiento del Plan Operativo Anual "POA", en el orden siguiente el primero en **marzo** el segundo en **junio** el tercero en **septiembre** y el cuarto en **diciembre** b.- Elaborar el presupuesto anual y el Plan Operativo Anual "POA" y presentarlo a la asamblea de usuario en el mes de enero. c.- Coordinar y ejecutar las actividades de saneamiento básico, operación y mantenimiento del sistema de agua.- d.- Realizar los cobros de tarifas mensuales y demás

ingresos en efectivo provenientes del servicio de agua en la comunidad.- e.- Depositar los fondos en una cuenta bancaria a nombre del presidente, tesorero y el fiscal; si los directivos consideran conveniente las recaudaciones de cobros de tarifa y demás ingresos en efectivo provenientes del servicio de agua en la comunidad.- f.- Asistir a las reuniones de la asociación de Juntas Administradoras de Agua Potable y Saneamiento.- g.- Cancelar o superar el servicio de agua a los directivos y usuarios por el no cumplimiento de la leyes, reglamentos, estatutos, y acuerdos aprobados en sesiones de directiva o de asamblea o por poner en peligro la vida de los habitantes de la comunidad al realizar prácticas que afecten la salud.- h.- Vigilar y proteger las fuentes de abastecimientos de agua.- Evitando su contaminación y realizando acciones de protección y reforestación de la microcuenca.- i.- Vigilar el mantenimiento de las obras sanitarias en los hogares de los usuarios como ser letrinas, pilas, solares y la viviendas, que se encuentren en las condiciones higiénico sanitarias.- j.- Nombrar los delegados de los comités lo mismo que el personal de trabajo de la junta como ser el fontanero y otro que estime conveniente siempre que no se necesite de una asesoría para su nombramiento. k.- Informar a la asociación de juntas sobre las labores realizadas en la comunidad así como los problemas no resueltos.

ARTÍCULO 14: Para tratar los asuntos relaciones con el sistema y crear una comunicación y coordinación en su comunidad, se harán reuniones así: a.- Trimestralmente en forma ordinaria con los usuarios del servicio y cuando fuese de urgencia en forma extraordinaria.- b.- La Junta Directiva se reunirá una vez por mes y en forma extraordinaria o cuando sea convocado por la AJAM o u otra institución.

DEL COMITÉ DE VIGILANCIA

ARTÍCULO 15: Dentro de la Junta Administradora, desempeña un papel muy importante para el éxito de las actividades administrativas de operación y mantenimiento del sistema, el Comité de Vigilancia, que se encargará de controlar y vigilar permanentemente todas las actividades que se realicen en la Junta, serán sus funciones: a.- Comprobar la exactitud de los inventarios y estados financieros.- b.- Verificar el dinero de caja cada vez que estime conveniente.- c.- Vigilar que todos los abonados cumplan con sus obligaciones.-

d.- Fiscalizar las actividades realizadas por los miembros de la Junta.- e.- Auditar y supervisar las cuentas de recaudación proveniente de los abonados.- f.- Comprobar los gastos efectuados por la Junta.- g.- Verificar el trabajo realizado por los fontaneros y/o mano de obra calificada y no calificada.- h.- Firmar los documentos administrativos que den fe de aceptado a los informes del Presidente y Tesorero.- i.- Vigilar la bodega.- j.- Estará formado por un coordinador que será el **fiscal** tendrá delegados nombrados por la asamblea o el coordinador y serán ratificados por la directiva el número será de acuerdo a la magnitud del trabajo.

DE LOS COMITES DE APOYO

ARTÍCULO 16: La Junta Directiva, tendrá los siguientes Comités de Apoyo: a.- Comité de Operación y Mantenimiento.- b.- Comité de Microcuenca.- c.- Comité saneamiento y educación de Usuarios.

ARTÍCULO 17: Estos comités estarán integrados por un coordinador y delegados o nombrados uno por cada 15 usuarios o el número que la Junta Directiva estime conveniente el coordinador del comité de salud será el **vocal primero** y el coordinador del comité de microcuenca será el **vocal segundo** y el coordinador de comité de Operación y Mantenimiento será el **vicepresidente** y los delegados podrán ser nombrados por la asamblea o por cada coordinador y ratificados por la directiva de acuerdo al trabajo a realizar, su función específica es la de coordinar todas las labores de operación, mantenimiento y conservación de la microcuenca y salud de los abonados en el tiempo y forma que determine la Asamblea de usuarios y los reglamentos que para designar sus, funciones específicas y estructura interna, oportunamente se emitan, debiendo siempre incorporar como miembros de los comités de operación y mantenimiento y de microcuenca el Alcalde Auxiliar, fontanero y representante de la UMA y al Promotor de Salud, y al personal comunitario de salud pública asignado de la zona como miembro del Comité de Saneamiento.

DE JUNTA DIRECTIVA

ARTÍCULO 18: La Junta Directiva de la Junta Administradora de Agua estará formada por: a) Presidente, b) Vicepresidente, c) Secretario, d) Tesorero, e) Un fiscal, f) Vocal Primero, g) Vocal segundo.

ARTÍCULO 19: Son Atribuciones del **PRESIDENTE:**

a.- Convocar a sesiones.- b.- Abrir, presidir y cerrar las sesiones. c.- Elaborar la agenda con el Secretario. d.- Autorizar y aprobar con el Secretario las actas de las sesiones. e.- Autorizar y aprobar con el Tesorero todo documento que implique erogación de fondos.- f.- Representar judicial y extrajudicialmente a la Junta Administradora de Agua y Saneamiento JAAS.- g.- Solicitar un informe por escrito a el fontanero y presentarlo a los directivos y usuarios.- h.- Firmar con el presidente las salidas del dinero de tesorería de la junta.

ARTÍCULO 20: Son atribuciones del **VICEPRESIDENTE:**

a.- Sustituir al Presidente en caso de ausencia temporal o definitiva, en este último caso se requerirá la mayoría simple de la Junta Directiva.- b.- Supervisará las comisiones que se asignen.- c.- Coordinar el comité de operación y mantenimiento.- d.- Nombrar los delegados del comité de operación y mantenimiento.- e.- Las demás atribuciones que le asigne la Junta Directiva o la Asamblea.

ARTÍCULO 21: Son atribuciones del **SECRETARIO:**

a.- Llevar el libro de actas.- b.- Autorizar con su firma las actuaciones del Presidente de la Junta, excepto con lo relacionado con el dinero.- c.- Encargarse de la correspondencia.- d.- Convocar junto con el Presidente.- e.- Llevar el registro de abonados.- f.- Organizar el archivo de la Junta Administradora de Agua Potable y Saneamiento AJAM.- g.- Manejo de planillas de mano de obras. h.- Firmar las actas con el presidente.

ARTÍCULO 22: Son atribuciones del **TESORERO:** Es el encargado de manejar fondos, archivar documentos que indique ingresos y egresos: a.- Recaudar y administrar los fondos provenientes del servicio de contribuciones y otros ingresos destinados al sistema.- b.- Responder solidariamente con el Presidente del manejo y custodia de los fondos que serán destinados a una cuenta bancaria o del sistema cooperativista.- c.- Llevar al día y con claridad el registro y control de las operaciones que se refieren a entradas y salidas dinero, tesorería de la Junta (libro de entradas y salidas, talonario de recibos ingresos y egresos, pagos mensuales de agua).- d.- Informar mensualmente a la Junta Directiva, municipalidad y la Asociación de Juntas Administradora de Agua a nivel Municipal AJAM, sobre el manejo económico y financiero (cuenta bancaria), gastos e inversiones lo mismo de

las necesidades económicas que tiene la junta.- e.- Dar a los abonados las explicaciones que soliciten sobre sus cuentas.- f.- Llevar el inventario de los bienes de la Junta.- g.- Autorizar conjuntamente con el Presidente toda erogación de fondo.- h.- Presentar ante la Asamblea un informe de ingresos y egresos en forma trimestral y anual con copia a la Municipalidad. i.- Firmar las salidas egresos de la Junta.

ARTÍCULO 23: Son atribuciones del **FISCAL:** a.- Es el encargado de fiscalizar los fondos de la organización b.- Supervisar y coordinar la administración de los fondos provenientes del servicio de contribuciones y otros ingresos destinados al sistema.- c.- Comunicar a los miembros de la Junta Directiva de cualquier anomalía que se encuentre en la administración de los fondos o bienes de la Junta.- d.- Llevar el control y practicar las auditorias que sean necesarias para obtener una administración transparente de los bienes de la organización.- e.- Coordinar el comité de vigilancia. f.- Nombrar los delegados de vigilancia. Y someterlos a ratificación ante los directivos.- g.- Llevar el inventario de los bienes de la junta. h.- Cargarles los bienes de la junta a las personas que los tienen en su poder para uso o custodia y descargárselos cuando esto ya no los tengan esto se deberá hacer por medio con una nota donde se explica el estado, el uso en que se utilizará el bien de la junta en un libro único donde firmará el que recibe el bien y el fiscal que lo entrega.

ARTÍCULO 24: Son atribuciones de **LOS VOCALES:** a.- Desempeñar algún cargo en forma transitoria o permanente que le asigne la Asamblea o la Junta Directiva y apoyar en convocar a la Asamblea.- b.- El Vocal I coordinará el Comité de Saneamiento Básico.- c.- El Vocal II coordinará el Comité de Microcuenca y sus funciones se especificarán en el Reglamento respectivo.- d.- Nombrar los delegados de salud y de microcuenca.

CAPÍTULO V **DEL PATRIMONIO**

ARTÍCULO 25: Los recursos económicos de la Junta Administradora podrán constituirse: a.- Con la tarifa mensual de agua, venta de derecho a pegue, multas así como los intereses capitalizados.- b.- Con bienes muebles e inmuebles y trabajos que aportan los abonados.- c.- Con las instalaciones y obras físicas del sistema.- d.- Con donaciones, herencias,

legados, préstamos, derechos y privilegios que reciban de personas naturales o jurídicas.

ARTÍCULO 26: Los recursos económicos de la Junta Administradora se emplearán exclusivamente para el uso, operación, mantenimiento, mejoramiento y ampliación del sistema.

CAPÍTULO VI **DE LA DISOLUCIÓN Y LIQUIDACIÓN**

ARTÍCULO 27: En caso de disolución y liquidación de la Junta Administradora de Agua los bienes, de ésta serán donados exclusivamente a organizaciones filantrópicas, siempre y cuando éstas; no sean de carácter lucrativo, que señale la Asamblea de usuarios, cumpliendo, asimismo con lo estipulado en el Código Civil para su disolución y liquidación.

CAPÍTULO VII **DISPOSICIONES GENERALES**

ARTÍCULO 28: El ejercicio financiero de la Junta Administradora de Agua potable y saneamiento coincidirá con el año fiscal del Gobierno de la República.

ARTÍCULO 29: Los programas, proyectos o actividades que la Junta ejecute no irán en detrimento ni entorpecerán los que el Estado realice, por el contrario llevarán el propósito de complementarlos de común acuerdo por disposición de éste último.

ARTÍCULO 30: La presente resolución deberá inscribirse en el Registro Especial del Instituto de la Propiedad de conformidad con el artículo 28 de la Ley de la Propiedad.

ARTÍCULO 31: Los presentes Estatutos entrarán en vigencia luego de ser aprobados por el Poder ejecutivo, publicados en el Diario Oficial **LA GACETA** con las limitaciones establecidas en la Constitución de la República y las Leyes; sus reformas o modificaciones se someterán al mismo procedimiento de su aprobación.

SEGUNDO: La **JUNTA ADMINISTRADORA DE AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO DE LA COMUNIDAD DE SANTA CRUZ DE SEALES, MUNICIPIO DE DANLÍ,**

DEPARTAMENTO DE EL PARAÍSO, se inscribirá en la Secretaría de Estado en los Despachos de Gobernación, Justicia y Descentralización, indicando nombre completo, dirección exacta, así como los nombres de sus representantes y demás integrantes de la Junta Directiva; asimismo, se sujetará a las disposiciones que dentro su marco, jurídico le corresponden a esta Secretaría de Estado, a través del respectivo órgano interno verificando el cumplimiento de los objetivos para los cuales fue constituida.

TERCERO: La **JUNTA ADMINISTRADORA DE AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO DE LA COMUNIDAD DE SANTA CRUZ DE SEALES, MUNICIPIO DE DANLÍ, DEPARTAMENTO DE EL PARAÍSO**, presentará anualmente ante el **ENTE REGULADOR DE LOS SERVICIOS DE AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO (ERSAPS)**, los estados financieros auditados que reflejen los ingresos, egresos y todo movimiento económico y contable, indicando su patrimonio actual, así como las modificaciones y variaciones del mismo, incluyendo herencias, legados y donaciones a través de un sistema contable legalizado, las herencias, legados y donaciones provenientes del extranjero, se sujetarán a la normativa jurídica imperante en el país, aplicable según sea el caso, a través de los Órganos Estatales constituidos para verificar la transparencia de los mismos.

CUARTO: La **JUNTA ADMINISTRADORA DE AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO DE LA COMUNIDAD DE SANTA CRUZ DE SEALES, MUNICIPIO DE DANLÍ, DEPARTAMENTO DE EL PARAÍSO**, se somete a las disposiciones legales y políticas establecidas por la Secretaría de Estado y los y demás entes contralores del Estado, facilitando cuanto documento sea requerido para garantizar la transparencia de la administración, quedando obligada, además, a presentar informes periódicos anuales de las actividades que realicen con instituciones u organismos con los que se relacionen en el ejercicio de sus objetivos y fines para lo cual fue autorizada.

QUINTO: La disolución y liquidación de la **JUNTA ADMINISTRADORA DE AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO DE LA COMUNIDAD DE SANTA CRUZ DE SEALES, MUNICIPIO DE DANLÍ, DEPARTAMENTO DE EL PARAÍSO**, se hará de conformidad a sus estatutos y las leyes vigentes en el país,

de la que una vez canceladas las obligaciones contraídas, el excedente pasará a formar parte de una organización legalmente constituida en Honduras, que, reúna objetivos similares o una de beneficencia. Dicho trámite se hará bajo la Supervisión de esta Secretaría de Estado, a efecto de garantizar el cumplimiento de las obligaciones y transparencia del remanente de los bienes a que hace referencia el párrafo primero de este mismo artículo.

SEXTO: Los presentes Estatutos entrarán en vigencia luego de ser aprobados por el Poder Ejecutivo, publicados en el Diario Oficial LA GACETA, con las limitaciones establecidas en la Constitución de la República y las Leyes; sus reformas o modificaciones se someterán al mismo procedimiento de su aprobación.

SÉPTIMO: La presente resolución deberá inscribirse en el Registro Especial del Instituto de la Propiedad de conformidad con el artículo 28 de la Ley de Propiedad.

OCTAVO: Instruir a la Secretaría General para que de Oficio proceda a remitir el expediente a la Dirección de Regulación, Registro y Seguimiento de Asociaciones Civiles (DIRRSAC), para que emita la correspondiente inscripción.

NOVENO: De oficio procédase a emitir la certificación de la presente resolución, a razón de ser entregada a la **JUNTA ADMINISTRADORA DE AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO DE LA COMUNIDAD DE SANTA CRUZ DE SEALES, MUNICIPIO DE DANLÍ, DEPARTAMENTO DE EL PARAÍSO**, cuya petición se hará a través de la Junta Directiva para ser proporcionado en forma gratuita, dando cumplimiento con el Artículo 18 Párrafo segundo de la Ley Marco del Sector Agua Potable y Saneamiento. **NOTIFÍQUESE. RICARDO ALFREDO MONTES NÁJERA, SUBSECRETARIO DE ESTADO EN EL DESPACHO DE JUSTICIA. WALTER ENRIQUE PINEDA PAREDES, SECRETARIO GENERAL...”.**

Extendida en la ciudad de Tegucigalpa, municipio del Distrito Central, a los veinticinco días del mes de agosto del año dos mil veintiuno.

WALTER ENRIQUE PINEDA PAREDES
SECRETARIO GENERAL

Sección “B”

CERTIFICACIÓN

La suscrita, Secretaria Administrativa de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil **CERTIFICA:** 1.- Copia de la **RESOLUCION DE APROBACION DE REGULACION RAC-14 “DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE AERÓDROMOS” 4TA EDICIÓN Y RAC-139 “CERTIFICACIÓN, OPERACIONES Y VIGILANCIA DE AERÓDROMOS” 5TA EDICIÓN AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL.** - **COMAYAGÜELA, MUNICIPIO DEL DISTRITO CENTRAL,** de fecha Cuatro (04) de julio de dos mil veintitrés (2023), 2.- Copia de la publicación de la **RESOLUCION DE APROBACION DE REGULACION RAC-14 “DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE AERÓDROMOS” 4TA EDICIÓN Y RAC-139 “CERTIFICACIÓN, OPERACIONES Y VIGILANCIA DE AERÓDROMOS” 5TA EDICIÓN AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL** en el Diario Oficial La Gaceta en fecha cinco (05) de agosto del 2023, en la Sección B1 a la B4 Avisos Legales, las cual son conforme a sus originales y se encuentran en custodia del Departamento de Asesoría Técnico Legal de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil, consta de cuatro (04) folios útiles cada una. 3.- Los anexos de las resoluciones anterior consistentes en las **RAC-14, con 313 páginas y RAC-139 con 92 páginas,** respectivamente. - **DOY FE.**

Extendida en la Ciudad de Comayagüela, M.D.C., a los diecinueve (19) días del mes de septiembre de dos mil veintitrés (2023).

.....ULTIMA LINEA.....

ABOG. ISaura AVILA CANALES
SECRETARIA ADMINISTRATIVA

REGULACIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL

RAC – 14


**Agencia Hondureña
de Aeronáutica Civil**
Gobierno de la República



HONDURAS
GOBIERNO DE LA REPÚBLICA

DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE AERÓDROMOS

CONTROL DE FIRMAS

No. Edición/ Revisión	Fecha	Elaborado por	Revisado por	Aprobado por
4ta Edición	Septiembre 2022	Allan Reyes Inspector de Aeródromos	Ricardo Padilla Encargado Depto. Certificación y Vigilancia de Aeródromos	Lic. Gerardo Gabriel Rivera Director Ejecutivo AHAC

SISTEMA DE EDICION Y ENMIENDA

LAS ENMIENDAS A LA PRESENTE REGULACIÓN SON INDICADAS MEDIANTE UNA BARRA VERTICAL EN EL MARGEN IZQUIERDO, JUNTO AL RENGLÓN, SECCIÓN O FIGURA QUE ESTÉ SIENDO AFECTADA POR EL MISMO. LA EDICIÓN SERÁ EL REEMPLAZO DEL DOCUMENTO COMPLETO POR OTRO.

ESTAS ENMIENDAS SE DEBEN ANOTAR EN EL REGISTRO DE EDICIONES Y ENMIENDAS, INDICANDO EL NÚMERO CORRESPONDIENTE, LA FECHA DE EFECTIVIDAD Y LA FECHA DE INSERCIÓN.

PREÁMBULO

La edición inicial de la RAC 14, fue emitida el 23 de noviembre de 2007, se fundamenta en las normas aplicables del Anexo 14 volumen I de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) e incorpora las enmiendas aprobadas por el consejo antes del 15 de junio de 2006.

El RAC 14 “Diseño y Construcción de Aeródromos”, Edición 2, se fundamenta en las normas aplicables del Anexo 14 volumen I de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su enmienda 12, adoptada por el consejo el 4 de marzo del 2015 y en vigencia el 10 de noviembre de 2016, sexta edición y en los documentos asociados a este anexo.

El RAC 14 “Diseño y Construcción de Aeródromos”, Edición 3, se fundamenta en las normas aplicables del Anexo 14 volumen I de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) las enmiendas 13A, 13B y 14 Séptima edición, julio de 2016, adoptada por el consejo el 9 de marzo del 2018, aprobada el 16 de julio de 2018 y en vigencia el 8 de noviembre de 2018 y en los documentos asociados a este anexo.

El RAC 14 “Diseño y Construcción de Aeródromos”, Edición 4, se fundamenta en las normas aplicables del Anexo 14 volumen I, octava edición julio de 2018, de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) enmienda 16, adoptada por el consejo el 19 de junio de 2020, aprobada el

30 de septiembre de 2020 y en vigencia el 4 de noviembre de 2021; así como documentos asociados a este anexo. Excepto para:

- a) Las disposiciones relacionadas con el plan maestro aeroportuario, que es el 3 de noviembre de 2022. Las disposiciones relativas a la clasificación de los pavimentos, que es el 28 de noviembre de 2024; y,
- b) Las disposiciones relacionadas con el informe del estado de la pista para notificar el estado de la superficie de la pista, que es el 24 de noviembre de 2023.

En fiel cumplimiento con los compromisos adquiridos por Honduras como Estado contratante del Convenio Internacional de Aviación civil conocido como convenio de Chicago, aprobado por Honduras mediante el Decreto Legislativo No. 89 del 18 de febrero de 1953, se emite el presente RAC 14 “Diseño de Aeródromos Volumen I” cumpliendo, con las normas y métodos recomendados relativos a los aeródromos establecidos en el Anexo 14 “Aeródromos Volumen I”,

El RAC 14 “Diseño y Construcción de Aeródromos” en complemento con el RAC 139 “Certificación, Operación y Vigilancia de Aeródromos” conforman la norma nacional para el cumplimiento con las disposiciones establecidas sobre este tema en el Anexo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

Página #	Edición/ Enmienda	Fecha
Portada	Cuarta Edición	Septiembre 2022
CF - 1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
SEE - 1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
REE - 1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
PRE - 1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
LPE - 1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
LPE - 2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
LPE - 3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
LPE - 4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
LPE - 5	Cuarta Edición	Septiembre 2022
LPE - 6	Cuarta Edición	Septiembre 2022
LPE - 7	Cuarta Edición	Septiembre 2022
LPE - 8	Cuarta Edición	Septiembre 2022
TC - 1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
TC - 2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
TC - 3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
TC - 4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
TC - 5	Cuarta Edición	Septiembre 2022
TC - 6	Cuarta Edición	Septiembre 2022
TC - 7	Cuarta Edición	Septiembre 2022
TC - 8	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Sección 1		
1-0-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-0-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Subparte A		
1-A-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-A-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-A-3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-A-4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-A-5	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-A-6	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-A-7	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-A-8	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-A-9	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-A-10	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-A-11	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-A-12	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-A-13	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-A-14	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Subparte B		
1-B-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-B-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-B-3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-B-4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-B-5	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-B-6	Cuarta Edición	Septiembre 2022

Subparte C		
1-C-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-5	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-6	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-7	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-8	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-9	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-10	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-11	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-12	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-13	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-14	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-15	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-16	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-17	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-18	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-19	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-20	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-21	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-C-22	Cuarta Edición	Septiembre 2022

Subparte D		
1-D-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-D-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-D-3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-D-4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-D-5	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-D-6	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-D-7	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-D-8	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-D-9	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-D-10	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-D-11	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-D-12	Cuarta Edición	Septiembre 2022

Subparte E		
1-E-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-5	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-6	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-7	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-8	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-9	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-10	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-11	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-12	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-13	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-14	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-15	Cuarta Edición	Septiembre 2022

1-E-16	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-17	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-18	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-19	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-20	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-21	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-22	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-23	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-24	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-25	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-26	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-27	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-28	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-29	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-30	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-31	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-32	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-33	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-34	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-35	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-36	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-37	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-38	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-39	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-40	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-41	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-42	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-43	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-44	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-45	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-46	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-47	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-48	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-49	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-50	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-51	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-52	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-53	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-54	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-55	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-56	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-57	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-58	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-59	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-60	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-61	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-62	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-63	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-64	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-65	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-66	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-67	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-68	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-69	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-70	Cuarta Edición	Septiembre 2022

1-E-71	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-72	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-73	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-74	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-75	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-76	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-77	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-78	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-79	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-80	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-81	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-82	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-83	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-84	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-85	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-E-86	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Subparte F		
1-F-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-F-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-F-3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-F-4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-F-5	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-F-6	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-F-7	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-F-8	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-F-9	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-F-10	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-F-11	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-F-12	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-F-13	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-F-14	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-F-15	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-F-16	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Subparte G		
1-G-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-G-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-G-3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-G-4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Subparte H		
1-H-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-H-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-H-3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-H-4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Subparte I		
1-I-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-I-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-I-3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-I-4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Apéndice 1		
1- AP 1-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 1-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 1-3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 1-4	Cuarta Edición	Septiembre 2022

1- AP 1-5	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 1-6	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 1-7	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 1-8	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 1-9	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 1-10	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 1-11	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 1-12	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Apéndice 2		
1-AP 2-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-5	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-6	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-7	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-8	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-9	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-10	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-11	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-12	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-13	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-14	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-15	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-16	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-17	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-18	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-19	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-20	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-21	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-22	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-23	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-24	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-25	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-26	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 2-27	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-AP 2-28	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Apéndice 3		
1-AP 3-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 3-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 3-3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 3-4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 3-5	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Apéndice 4		
1-AP 4-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 4-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 4-3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 4-4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 4-5	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 4-6	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 4-7	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 4-8	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 4-9	Cuarta Edición	Septiembre 2022

1- AP 4-10	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 4-11	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 4-12	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Apéndice 5		
1- AP 5-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 5-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 5-3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 5-4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 5-5	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 5-6	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 5-7	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 5-8	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Apéndice 6		
1- AP 6-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- AP 6-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Anexo A		
1-ANEXO A-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A-3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A-4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A-5	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -6	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -7	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -8	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -9	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -10	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -11	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -12	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -13	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -14	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -15	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -16	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -17	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -18	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -19	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -20	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -21	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -22	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -23	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -24	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -25	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -26	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -27	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -28	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -29	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -29	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -30	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -31	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -32	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -33	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -34	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -35	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -36	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A -37	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO A-38	Cuarta Edición	Septiembre 2022

Anexo B		
1-ANEXO B-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1-ANEXO B-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Anexo C		
1- ANEXO C-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
1- ANEXO C-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Sección 2		
2-0-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-0-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Subparte A		
2-A-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-A-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-A-3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-A-4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-A-5	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-A-6	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Subparte B		
2-B-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-B-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-B-3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-B-4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Subparte C		
2-C-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-C-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-C-3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-C-4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-C-5	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-C-6	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-C-7	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-C-8	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-C-9	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-C-10	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Subparte D		
2-D-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-D-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-D-3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-D-4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Subparte E		
2-E-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-E-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-E-3	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-E-4	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-E-5	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-E-6	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-E-7	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-E-8	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-E-9	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-E-10	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-E-11	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-E-12	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-E-13	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-E-14	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-E-15	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-E-16	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Subparte F		
2-F-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-F-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Subparte G		
2-G-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-G-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Subparte H		
2-H-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-H-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Subparte I		
2-I-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-I-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022
Apéndice 1		
2-AP 1-1	Cuarta Edición	Septiembre 2022
2-AP 1-2	Cuarta Edición	Septiembre 2022

TABLA DE CONTENIDOS

Descripción	Pagina
CONTROL DE FIRMAS.....	CF-1
SISTEMA DE EDICION Y ENMIENDAS	SER-1
REGISTRO DE EDICIÓN Y ENMIENDAS	REE-1
PREÁMBULO	PRE-1
LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS	LPE-1
TABLA DE CONTENIDOS	TC-1
SECCIÓN 1. REQUISITOS.....	1-0-1
 SUBPARTE A - GENERALIDADES	
RAC 14.001 Ámbito de Aplicación.....	1-A-1
RAC 14.003 Requisitos Generales.....	1-A-1
RAC 14.005 Abreviaturas y Definiciones.....	1-A-1
RAC 14.007 Sistemas de referencias comunes.....	1-A-10
RAC 14.009 Certificación de Aeródromos.....	1-A-11
RAC 14.010 Gestión de la seguridad Operacional.....	1-A-11
RAC 14.011 Diseño de aeródromos (Aplicable hasta el 2 de noviembre de 2022).....	1-A-11
RAC 14.011 Diseño de aeródromos y plan maestro aeroportuario (Aplicable a partir del 3 de noviembre de 2022).....	1-A-11
RAC 14.013 Clave de referencia de aeródromo.....	1-A-12
 SUBPARTE B: DATOS SOBRE LOS AERÓDROMOS	
RAC 14.101 Datos aeronáuticos.....	1-B-1
RAC 14.103 Punto de referencia del aeródromo.....	1-B-1
RAC 14.105 Elevaciones del aeródromo y de la pista.....	1-B-1
RAC 14.107 Temperatura de referencia del aeródromo.....	1-B-1
RAC 14.109 Dimensiones del aeródromo e información relativa a las mismas.....	1-B-2
RAC 14.111 Resistencia de los pavimentos (aplicable hasta el 27 de noviembre de 2024).....	1-B-3
RAC 14.111 Resistencia de los pavimentos (aplicable a partir del 28 de noviembre de 2024).....	1-B-4
RAC 14.113 Emplazamiento para la verificación del altímetro antes del vuelo.....	1-B-6
RAC 14.115 Distancias declaradas.....	1-B-6
 SUBPARTE C: CARACTERISTICAS FISICAS (PISTAS)	
RAC 14.201 Pistas.....	1-C-1
RAC 14.203 Márgenes de las pistas.....	1-C-5
RAC 14.205 Plataforma de viraje en la pista.....	1-C-6
RAC 14.207 Franjas de pista.....	1-C-7
RAC 14.209 Áreas de seguridad de extremo de pista.....	1-C-10
RAC 14.211 Zona libre de obstáculos.....	1-C-11
RAC 14.213 Zona de parada.....	1-C-12
RAC 14.215 Área de funcionamiento de radio altímetro.....	1-C-12
RAC 14.217 Calles de rodaje.....	1-C-13
RAC 14.219 Márgenes de las calles de rodaje.....	1-C-17
RAC 14.221 Franjas de las calles de rodaje.....	1-C-18
RAC 14.223 Apartaderos de espera, puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, y puntos de espera en la vía de vehículos.....	1-C-19

RAC 14.225 Plataformas.....	1-C-20
RAC 14.227 Puesto de estacionamiento aislado para aeronaves.....	1-C-21

SUBPARTE D RESTRICCIÓN Y ELIMINACIÓN DE OBSTÁCULOS

RAC 14.301 Superficie limitadora de obstáculos.....	1-D-1
RAC 14.303 Requisitos de la limitación de obstáculos.....	1-D-6
RAC 14.305 Objetos situados fuera de las superficies limitadoras de obstáculos.....	1-D-11
RAC 14.307 Otros Objetos.....	1-D-12

SUBPARTE E – AYUDAS VISUALES PARA LA NAVEGACION

RAC 14.401 Indicadores y dispositivos de señalización.....	1-E-1
RAC 14.403 Señales.....	1-E-3
RAC 14.405 Luces.....	1-E-21
RAC 14.406 Luces de situación de la pista.....	1-E-71
RAC 14.407 Letreros.....	1-E-71
RAC 14.409 Balizas.....	1-E-82

SUBPARTE F – AYUDAS VISUALES INDICADORAS DE OBSTACULOS

RAC 14.501 Objetos que hay que señalar o iluminar.....	1-F-1
RAC 14.503 Señalamiento y/o iluminación de Objetos.....	1-F-2

SUBPARTE G – AYUDAS VISUALES INDICADORAS DE ZONAS DE USO RESTRINGIDO

RAC 14.601 Pistas y calles de rodaje cerradas en su totalidad o en parte.....	1-G-1
RAC 14.603 Superficies no resistentes.....	1-G-2
RAC 14.605 Área anterior al umbral.....	1-G-3
RAC 14.607 Áreas fuera de servicio.....	1-G-3

SUBPARTE H – SISTEMA ELECTRICO

RAC 14.701 Sistemas de suministro de energía eléctrica para instalaciones de navegación aérea.....	1-H-1
RAC 14.703 Diseño de sistemas.....	1-H-3
RAC 14.705 Dispositivo monitor.....	1-H-3

SUBPARTE I – SERVICIOS OPERACIONALES, EQUIPO E INSTALACIONES DE AERÓDROMO

RAC 14.815 Sistemas de guía y control del movimiento en la superficie.....	1-I-1
RAC 14.817 Emplazamiento de equipo e instalaciones en las zonas de operaciones.....	1-I-1
RAC 14.819 Vallas.....	1-I-3
RAC 14.821 Iluminación para fines de seguridad.....	1-I-3
RAC 14.823 Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista.....	1-I-3

APÉNDICE 1: COLORES DE LAS LUCES AERONÁUTICAS DE SUPERFICIE Y DE LAS SEÑALES, LETREROS Y TABLEROS. (Ver RAC 14.001(c)) 1-AP 1-1

APÉNDICE 2. CARACTERÍSTICAS DE LAS LUCES AERONÁUTICAS DE SUPERFICIE 1-AP 2-1

APÉNDICE 3. SEÑALES CON INSTRUCCIONES OBLIGATORIAS Y SEÑALES DE INFORMACIÓN 1-AP 3-1

APÉNDICE 4. REQUISITOS RELATIVOS AL DISEÑO DE LOS LETREROS DE GUÍA PARA EL RODAJE 1-AP 4-1

APÉNDICE 5. EMPLAZAMIENTO DE LAS LUCES DE OBSTÁCULOS 1-AP 5-1
APENDICE 6 MARCO PARA LOS SISTEMAS DE GESTION DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS).....1-AP 6-1

ANEXOS

ANEXO A. TEXTO DE ORIENTACIÓN GENERAL QUE COMPLEMENTA LAS DISPOSICIONES DE LOS RAC 14 Y RAC 139 1-ANEXO A-1
ANEXO B-1. SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTÁCULOS 1-ANEXO B-1
ANEXO C. MARCO PARA EL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP)1-ANEXO C-1

SECCION 2 - CIRCULARES CONJUNTAS DE ASESORAMIENTO (CCA), MEDIOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO (MAC) Y MATERIAL EXPLICATIVO E INTERPRETATIVO (MEI)..... 2-0-2

SUBPARTE A – GENERALIDADES

CCA 14.001 Ámbito de Aplicación.....**2-A-**
 ¡Error! Marcador no definido.
 CCA 14.001(b) Aplicación a los aeropuertos STOL.....**2-A-**
 ¡Error! Marcador no definido.
 CCA 14.005 Abreviaciones y Definiciones.....**2-A-**
 ¡Error! Marcador no definido.
 CCA 14.007 Sistemas de referencia común.....**2-A-**
 ¡Error! Marcador no definido.
 CCA 14.010 Gestión de la seguridad Operacional.....**2-A-**
 ¡Error! Marcador no definido.
 CCA 14.011 Diseño de aeropuertos.....**2-A-**
 ¡Error! Marcador no definido.
 CCA 14.013 Clave de referencia de aeródromo.....**2-A-**
 ¡Error! Marcador no definido.

SUBPARTE B: DATOS SOBRE LOS AERÓDROMOS

CCA 14.101 Datos aeronáuticos.....**2-B-**
 ¡Error! Marcador no definido.
 CCA 14.105 Elevaciones del aeródromo y de la pista.....**2-B-**
 ¡Error! Marcador no definido.
 CCA 14.109 Dimensiones del aeródromo e información relativa a las mismas.....**2-B-**
 ¡Error! Marcador no definido.
 CCA 14.111 Resistencia de los pavimentos (aplicable hasta el 27 de noviembre de 2024).....**2-B-**
 ¡Error! Marcador no definido.
 CCA 14.111 Resistencia de los pavimentos (aplicable a partir del 28 de noviembre de 2024)**2-B-2**
 CCA 14.113 Emplazamientos para la verificación del altímetro antes del vuelo.....**2-B-**
 ¡Error! Marcador no definido.
 CCA 14.115 Distancias declaradas.....**2-B-**
 ¡Error! Marcador no definido.

SUBPARTE C - CARACTERISTICAS FISICAS (PISTAS)

CCA 14.201(a) Número y orientación de las pistas.....**2-C-**
 ¡Error! Marcador no definido.

CCA 14.201(b) Número y orientación de las pistas.....	2-C-
¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.201 Elección de la componente transversal máxima admisible del viento.....	2-C-
¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.201 Datos que deben utilizarse.....	2-C-
¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.201 Emplazamiento del umbral.....	2-C-
¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.201 Longitud verdadera de pistas.....	2-C-
¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.201 Anchura de las pistas.....	2-C-
¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.201 Distancia mínima entre pistas paralelas.....	2-C-
¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.201 Cambios de pendiente longitudinal.....	2-C-
¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.201 Distancia visible.....	2-C-
¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.201 Distancia entre cambios de pendiente.....	2-C-
¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.201 Pendiente transversal.....	2-C-
¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.201 Superficie de las pistas.....	2-C-
¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.201 Superficie de las pistas.....	2-C-
¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.203 Márgenes de las pistas.....	2-C-
¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.203 Resistencia de los márgenes de las pistas.....	2-C-
¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.203 Superficie de los márgenes de las pistas.....	2-C-4
CCA 14.205 Plataforma de viraje en la pista.....	2-C-
¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.205 Plataforma de viraje en la pista.....	2-C-
¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.205 Plataforma de viraje en la pista.....	2-C-
¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.205 Resistencia de las plataforma de viraje en la pistas.....	2-C-¡Error!
Marcador no definido.	
CCA 14.205 Márgenes de las plataformas de viraje en la pista.....	2-C-¡Error!
Marcador no definido.	
CCA 14.207 Objetos en las franjas de pista.....	2-C-¡Error!
Marcador no definido.	
CCA 14.207 Nivelación de las franjas de pista.....	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.207 Nivelación de las franjas de pista.....	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.207 Pendiente de las franjas de pista.....	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.207 Resistencia de las franjas de pista.....	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.209 Áreas de seguridad de extremo de pista.....	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.209 Áreas de seguridad de extremo de pista.....	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.209 Objetos en las áreas de seguridad de extremo de pista.....	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.209 Eliminación de obstáculos y nivelación en las áreas de seguridad de extremo de pista.....	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.209 Resistencia de las áreas de seguridad de extremo de pista.....	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.211 Zona libre de obstáculos.....	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.211 Pendientes de las zonas libres de obstáculos.....	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.211 Objetos en las zonas libres de obstáculos.....	2-C-¡Error! Marcador no definido.

CCA 14.213 Zona de parada.	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.213 Zona de parada.	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.215 Área de funcionamiento de radio altímetro.	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.217 Calles de rodaje.	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.217 Calles de rodaje.	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.217 Anchura de las calles de rodaje.	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.217 Curvas de las calles de rodaje.	2-C-8
CCA 14.217 Uniones e intersecciones.	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.217 Distancias mínimas de separación de las calles de rodaje.	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.217 Pendientes transversales.	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.217 Resistencia de las calles de rodaje.	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.217 Superficie de Calles de rodaje.	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.217 Calles de salida rápida.	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.217 Calles de rodaje en puentes.	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.219 Márgenes de las calles de rodaje.	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.221 Franjas de las calles de rodaje.	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.221 Objetos en las franjas de las calles de rodaje.	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.221 Nivelación de las franjas de las calles de rodaje.	2-C-10
CCA 14.221 Pendientes de las franjas en calle de rodaje.	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.223 Apartaderos de espera, puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, y puntos de espera en la vía de vehículos.	2-C-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.225 Plataformas.	2-C-¡Error! Marcador no definido.

SUBPARTE D – RESTRICCIÓN Y ELIMINACIÓN DE OBSTÁCULOS

CCA 14.301 Superficie limitadora de obstáculos.	2-D-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.301 Superficie horizontal interna.	2-D-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.301 Superficie horizontal interna.	2-D-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.301 Superficie de transición.	2-D-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.303 Requisitos de la limitación de obstáculos.	2-D-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.303 Dimensiones y pendientes de las superficies limitadoras de obstáculos.	2-D-¡Error! Marcador no definido.
Marcador no definido.	
CCA 14.303 Pistas de vuelo visual.	2-D-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.303 Pistas de vuelo visual.	2-D-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.303 Pistas de aproximación que no son de precisión.	2-D-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.303 Pistas para aproximaciones de precisión.	2-D-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.303 Pistas para aproximaciones de precisión 4.2.19.	2-D-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.303 Pistas para aproximaciones de precisión.	2-D-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.303 Pistas destinadas al despegue.	2-D-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.303 Pistas destinadas al despegue.	2-D-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.303 Pistas destinadas al despegue.	2-D-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.305 Objetos situados fuera de las superficies limitadoras de obstáculos.	2-D-¡Error! Marcador no definido.
no definido.	
CCA 14.305 Objetos situados fuera de las superficies limitadoras de obstáculos.	2-D-¡Error! Marcador no definido.
no definido.	
CCA 14.307 Otros Objetos.	2-D-¡Error! Marcador no definido.

SUBPARTE E – AYUDAS VISUALES PARA LA NAVEGACIÓN

CCA 14.401 Paneles de señalización y área de señales.	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.403 señales.	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.403 señales.	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.403 señales.	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.403 Señal designadora de pista.	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.403 Señal de umbral.	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.403 Señal de umbral.	2-E-¡Error! Marcador no definido.

CCA 14.403 Señal de eje de calle de rodaje.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.403 Señal de plataforma de viraje en la pista.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.403 Señal de punto de espera.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.403 Señal de punto de verificación del VOR en el aeródromo.	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.403 Señal de punto de verificación del VOR en el aeródromo.	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.403 Señal de punto de verificación del VOR en el aeródromo.	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.403 Señales de puesto de estacionamiento de aeronaves.	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.403 Señales de puesto de estacionamiento de aeronaves.	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.403 Señales de puesto de estacionamiento de aeronaves.	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.403 Señales de puesto de estacionamiento de aeronaves.	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.403 Líneas de seguridad en las plataformas.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.403 Señal con instrucciones obligatorias.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.403 Señal de información.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Dispositivos luminosos y estructuras de soporte.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces empotradas.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Intensidad de las luces y su control.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Iluminación de emergencia.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Faros aeronáuticos.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistemas de iluminación de aproximación.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistemas de iluminación de aproximación.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistema sencillo de iluminación de aproximación.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistema sencillo de iluminación de aproximación.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I.	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I.	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I.	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I.	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación.	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 T-VASIS y AT-VASIS.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Pendiente de aproximación y reglaje de elevación de los haces de los elementos luminosos.	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 PAPI y APAPI.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 PAPI y APAPI.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Características de los elementos luminosos.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Pendiente de aproximación y reglaje de elevación de los elementos luminosos...	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Superficie de protección contra obstáculos.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Superficie de protección contra obstáculos.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de guía para el vuelo en circuito.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistemas de luces de entrada a la pista.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistemas de luces de entrada a la pista.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de extremo de pista.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de eje de pista.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de eje de pista.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de zona de toma de contacto en la pista.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces simples de toma de contacto en pista.....	2-E-jError! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces simples de toma de contacto en pista.....	2-E-jError! Marcador no definido.

CCA 14.405 Luces indicadoras de calle de salida rápida.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces indicadoras de calle de salida rápida.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de eje de calle de rodaje.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de eje de calle de rodaje.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de eje de calle de rodaje.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de eje de calle de rodaje.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de eje de calle de rodaje.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de eje de calle de rodaje.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de borde de calle de rodaje.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de borde de calle de rodaje.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de borde de calle de rodaje.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Barras de parada.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Barras de parada.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Barras de parada.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Barras de parada.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de punto de espera intermedio.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de protección de pista.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de protección de pista.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de protección de pista.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de protección de pista.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Iluminación de plataforma con proyectores.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistema de guía visual para el atraque.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistema de guía visual para el atraque.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistema avanzado de guía visual para el atraque.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistema avanzado de guía visual para el atraque.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistema avanzado de guía visual para el atraque.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistema avanzado de guía visual para el atraque.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistema avanzado de guía visual para el atraque.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistema avanzado de guía visual para el atraque.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Sistema avanzado de guía visual para el atraque.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de punto de espera en la vía de vehículos.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de punto de espera en la vía de vehículos.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Luces de punto de espera en la vía de vehículos.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Barra de prohibición de acceso.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Barra de prohibición de acceso.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.405 Barra de prohibición de acceso.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.406 Luces de situación de la pista.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.406 Luces de situación de la pista.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.406 Luces de situación de la pista.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.406 Luces de situación de la pista.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.407 Letreros.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.407 Letreros.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.407 Letreros con instrucciones obligatorias.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.407 Letreros con instrucciones obligatorias.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.407 Letreros con instrucciones obligatorias.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.407 Letreros con instrucciones obligatorias.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.407 Letreros de información.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.407 Letreros de información.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.407 Letreros de información.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.407 Letreros de punto de verificación del VOR en el aeródromo.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.407 Letreros de punto de verificación del VOR en el aeródromo.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.407 Letrero de punto de espera en la vía de vehículos.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.409 Balizas.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.409 Balizas de borde de zona de parada.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.409 Balizas de eje de calle de rodaje.....	2-E-¡Error! Marcador no definido.

SUBPARTE F – AYUDAS VISUALES INDICADORAS DE OBSTACULOS

CCA 14.501 Objetos que hay que señalar o iluminar.	2-F-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.501 Objetos que hay que señalar o iluminar.	2-F-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.503 Señalamiento y/o iluminación de objetos.....	2-F-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.503 Señalamiento y/o iluminación de objetos.....	2-F-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.503 Señalamiento y/o iluminación de objetos.....	2-F-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.503 Señalamiento y/o iluminación de objetos.....	2-F-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.503 Señalamiento y/o iluminación de objetos.....	2-F-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.503 Señalamiento y/o iluminación de objetos.....	2-F-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.503 Señalamiento y/o iluminación de objetos.....	2-F-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.503 Señalamiento y/o iluminación de objetos.....	2-F-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.503 Señalamiento y/o iluminación de objetos.....	2-F-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.503 Señalamiento y/o iluminación de objetos.....	2-F-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.503 Señalamiento y/o iluminación de objetos.....	2-F-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.503 Señalamiento y/o iluminación de objetos.....	2-F-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.503 Señalamiento y/o iluminación de objetos.....	2-F-¡Error! Marcador no definido.

SUBPARTE G – AYUDAS VISUALES INDICADORAS DE ZONAS DE USO RESTRINGIDO

CCA 14.601 Pistas y calles de rodaje cerradas en su totalidad o en parte. 2-G-¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.603 Superficies no resistentes.	2-G-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.603 Superficies no resistentes.	2-G-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.607 Áreas fuera de servicio	2-G-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.607 Áreas fuera de servicio.	2-G-¡Error! Marcador no definido.

SUBPARTE H – SISTEMA ELECTRICO

CCA 14.701 Sistemas de suministro de energía eléctrica para instalaciones de navegación aérea.2-H-¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.701 Sistemas de suministro de energía eléctrica para instalaciones de navegación aérea.2-H-¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.701 Sistemas de suministro de energía eléctrica para instalaciones de navegación aérea.2-H-¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.701 Ayudas visuales.	2-H-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.701 Ayudas visuales.	2-H-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.703 Diseño de sistemas.....	2-H-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.705 Diseño de sistemas.....	2-H-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.705 Diseño de sistemas.....	2-H-¡Error! Marcador no definido.

SUBPARTE I – SERVICIOS, EQUIPOS E INSTALACIONES DE AERODROMO

CCA 14.815 Sistemas de guía y control del movimiento en la superficie.2-I-¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.817 Emplazamiento de equipo e instalaciones en las zonas de operaciones 2-I-¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.817 Emplazamiento de equipo e instalaciones en las zonas de operaciones 2-I-¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.817 Emplazamiento de equipo e instalaciones en las zonas de operaciones 2-I-¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.819 Vallas.....	2-I-¡Error! Marcador no definido.
CCA 14.823 Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista .2-I-¡Error! Marcador no definido.	
CCA 14.823 Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista. 2-I-¡Error! Marcador no definido.	

APÉNDICE 1: COLORES DE LAS LUCES AERONÁUTICAS DE SUPERFICIE Y DE LAS SEÑALES, LETREROS Y TABLEROS.....	2-AP 1-¡Error! Marcador no definido.
--	--------------------------------------

SECCIÓN 1. REQUISITOS

1 GENERALIDADES

- 1.1. La sección 1 del RAC 14, se presenta en páginas sueltas formadas por una sola columna. Cada página se identifica mediante la fecha de la edición o enmienda mediante la cual se incorporó.
- 1.2. El texto de esta RAC está escrito en arial 10. Las notas explicativas no se consideran requisitos y cuando existan, están escritas en letra arial 8.

2 PRESENTACIÓN

- 2.1. La presente Sección 1 contiene las normas propias para el diseño y construcción de aeródromos en cumplimiento con lo establecido en el Anexo 14 volumen I, las enmiendas 13A, 13B, 14, 15 y 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y los requerimientos de la normativa nacional.
- 2.2. Se incluye al final de la sección 1 los Apéndices a las normas según corresponda.
- 2.3. Además, como complemento se incluye ANEXOS que son textos de orientación que complementan las disposiciones de las normas establecidas en el RAC 14.

SUBPARTE A - GENERALIDADES

RAC 14.001 Ámbito de Aplicación.

(Ver CCA 14. 001(a) (b))

- (a) En el presente RAC 14 se establecen las normas y requisitos técnicos, relacionados con la infraestructura aeroportuaria que se deben integrar en el diseño y la construcción de nuevas instalaciones, así como las reformas o ampliaciones de las instalaciones existentes

en los aeródromos y que son necesarios para la óptima aplicación de las medidas de seguridad operacional y pública.

- (b) Las especificaciones del presente RAC 14 son aplicables a todos los aeródromos terrestres de aviación civil, abiertos al uso público. Esta regulación no debe aplicarse a los aeródromos STOL.
- (c) Los requisitos y condiciones para que los aeródromos privados puedan ser habilitados como públicos, deben ser determinados por la AHAC, mediante los procedimientos establecidos, debiendo para tal efecto considerar el interés general involucrado
- (d) Se exceptúan del cumplimiento de esta normativa:
 - (1) Los aeródromos que se utilicen únicamente para operaciones de carácter militar.

RAC 14.003 Requisitos Generales

- (a) Siempre que en esta regulación se haga referencia de un color, se debe aplicar la especificación para el color de que se trate, dada en el Apéndice 1 de este RAC 14.

RAC 14.005 Abreviaturas y Definiciones.

(Ver CCA 14. 005)

En la presente regulación los términos y expresiones indicadas a continuación tienen el siguiente significado

(a) ABREVIATURAS

- ACN^a** Número de clasificación de aeronaves.
- ACR^b** Índice de clasificación de aeronaves
- ADP** Licencia de conducir en la parte aeronáutica
- aprox.** Aproximadamente

ASDA	Distancia disponible de aceleración-parada
ATS	Servicio de tránsito aéreo
C°	Grados Celsius
CBR	Índice de soporte de California
cd	Candela
CIE	Comisión Internacional de Iluminación
cm	Centímetro
DME	Equipo radio telemétrico
E	Módulo de elasticidad

^a Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2024

^b Aplicable a partir del 28 de noviembre de 2024

ILS	Sistema de aterrizaje por instrumentos
IMC	Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos
K	Grados Kelvin
kg	Kilogramo
km	Kilómetro
km/h	Kilómetro por hora
kt	Nudo
L	Litro
LDA	Distancia de aterrizaje disponible
m	Metro
máx	Máximo
mín	Mínimo
mm	Milímetro
MN	Meganewton
MPa	Megapascal
NM	Milla marina
NU	No utilizable
OCA/H	Altitud/altura de franqueamiento de obstáculos
OFZ	Zona despejada de obstáculos
OMGWS	Anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal
PCN^c	Número de clasificación de pavimentos
PCR^d	Índice de clasificación de pavimentos
RCAM^r	Matriz de evaluación del estado de la pista
RCR^r	Informe del estado de la pista

RWYCC^r	Clave del estado de la pista
RESA	Área de seguridad de extremo de pista
RVR	Alcance visual en la pista
TODA	Distancia de despegue disponible
TORA	Recorrido de despegue disponible
VMC	Condiciones meteorológicas de vuelo visual
VOR	Radiofaro omnidireccional VHF
WHMP	Programa de gestión del peligro que representa la fauna silvestre
WIP	Obras en progreso

^c Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2024

^d Aplicable a partir del 28 de noviembre de 2024

^r Aplicable a partir del 24 de noviembre de 2023

(b) Símbolos

°	Grado
=	Igual
—	Minuto de arco
μ	Coefficiente de rozamiento
>	Mayor que
<	Menor que
%	Porcentaje
±	Más o menos

(c) DEFINICIONES

Actuación humana. Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Aeródromo. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeródromo certificado. Aeródromo a cuyo explotador se le ha otorgado un certificado de aeródromo.

Aeropuerto Un aeropuerto es todo aeródromo en el que existan, de modo permanente, instalaciones y servicios con carácter público, para asistir de modo regular al tráfico aéreo internacional, para permitir la salida y llegada de vuelos internacionales.

Alcance visual en la pista (RVR). Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje.

Altura elipsoidal (altura geodésica). La altura relativa al elipsoide de referencia, medida a lo largo de la normal elipsoidal exterior por el punto en cuestión.

Altura ortométrica. Altura de un punto relativa al geoide, que se expresa generalmente como una elevación MSL.

Anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal (OMGWS). Distancia entre los bordes exteriores de las ruedas del tren de aterrizaje principal.

Apartadero de espera. Área definida en la que puede detenerse una aeronave, para esperar o dejar pasar a otras, con objeto de facilitar el movimiento eficiente de la circulación de las aeronaves en tierra.

Aproximaciones paralelas dependientes. Aproximaciones simultáneas a pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando se prescriben mínimos de separación radar entre aeronaves situadas en las prolongaciones de ejes de pista adyacentes.

Aproximaciones paralelas independientes. Aproximaciones simultáneas a pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando no se prescriben mínimos de separación radar entre aeronaves situadas en las prolongaciones de ejes de pista adyacentes.

Área de aterrizaje. Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

Área de maniobras. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

Área de movimiento. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

Área de seguridad de extremo de pista (RESA). Área simétrica respecto a la prolongación del eje de la pista y adyacente al extremo de la franja, cuyo objeto principal consiste en reducir el riesgo de daños a un avión que efectúe un aterrizaje demasiado corto o un aterrizaje demasiado largo.

Área de señales. Área de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.

Aterrizaje interrumpido. Maniobra de aterrizaje que se suspende de manera inesperada en cualquier punto por debajo de la altitud/altura de franqueamiento de obstáculos (OCA/H).

Baliza. Objeto expuesto sobre el nivel del terreno para indicar un obstáculo o trazar un límite.

Barreta. Tres o más luces aeronáuticas de superficie, poco espaciadas y situadas sobre una línea transversal de forma que se vean como una corta barra luminosa.

Base de datos cartográficos de aeródromos (AMDB). Colección de datos cartográficos de aeródromo organizados y presentados como un conjunto estructurado.

Calendario. Sistema de referencia temporal discreto que sirve de base para definir la posición temporal con resolución

de un día (ISO 19108 Información geográfica-modelo temporal).

Calendario gregoriano. Calendario que se utiliza generalmente; se estableció en 1582 para definir un año que se aproxima más estrechamente al año tropical que el calendario juliano (ISO 19108 Información geográfica-modelo temporal).

Calidad de los datos. Grado o nivel de confianza de que los datos proporcionados satisfarán los requisitos del usuario de datos en lo que se refiere a exactitud, resolución, integridad (o grado de aseguramiento equivalente), trazabilidad, puntualidad, completitud y formato.

Calle de rodaje. Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:

- a) calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave. La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.
- b) calle de rodaje en la plataforma. La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje, a través de la plataforma.
- c) calle de salida rápida. Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otras calles de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.

Certificado de aeródromo. Certificado otorgado por la autoridad competente de conformidad con las normas aplicables a la explotación de aeródromos.

Clasificación de los datos aeronáuticos de acuerdo con su integridad. La clasificación se basa en el riesgo potencial que podría conllevar el uso de datos alterados. Los datos aeronáuticos se clasifican como:

- a) *datos ordinarios*: muy baja probabilidad de que, utilizando datos ordinarios alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe;
- b) *datos esenciales*: baja probabilidad de que, utilizando datos esenciales alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe; y
- c) *datos críticos*: alta probabilidad de que, utilizando datos críticos alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe.

Clave de estado de la pista (RWYCC)^t. Número que describe el estado de la superficie de la pista que se utilizará en el informe del estado de la pista.

Nota. — La clave de estado de la pista tiene por objeto permitir a la tripulación de vuelo calcular la performance operacional del avión. En los *PANS-Aeródromos* (Doc 9981) se describen los procedimientos para determinar la clave de estado de la pista.

Coefficiente de utilización. El porcentaje de tiempo durante el cual el uso de una pista o sistema de pistas no está limitado por la componente transversal del viento.

Datos cartográficos de aeródromo (AMD). Datos recopilados con el propósito de compilar información cartográfica de los aeródromos.

Declinación de la estación. Variación de alineación entre el radial de cero grados del VOR y el norte verdadero, determinada en el momento de calibrar la estación VOR.

^tAplicable a partir del 24 de noviembre de 2023.

Densidad de tránsito de aeródromo.

- a) *Reducida*. Cuando el número de movimientos durante la hora punta media no es superior a 15 por pista, o típicamente inferior a un total de 20 movimientos en el aeródromo.
- b) *Media*. Cuando el número de movimientos durante la hora punta media es del orden de 16 a 25 por pista, o típicamente entre 20 a 35 movimientos en el aeródromo.
- c) *Intensa*. Cuando el número de movimientos durante la hora punta media es del orden de 26 o más por pista, o típicamente superior a un total de 35 movimientos en el aeródromo.

Distancias declaradas.

- a) *Recorrido de despegue disponible (TORA)*. La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue.
- b) *Distancia de despegue disponible (TODA)*. La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona libre de obstáculos, si la hubiera.
- c) *Distancia de aceleración-parada disponible (ASDA)*. La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de zona de parada, si la hubiera.
- d) *Distancia de aterrizaje disponible (LDA)*. La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterrice.

Elevación del aeródromo. Elevación del punto más alto del área de aterrizaje.

Estado de la superficie de la pista⁴. Descripción de las condiciones de la superficie de la pista que se utilizan en el informe del estado de la pista y que establecen las bases para determinar la clave de estado de la pista para fines de performance de los aviones.

Nota 1. — El estado de la superficie de la pista utilizado en el informe del estado de la pista establece los requisitos de performance entre el explotador del aeródromo, el fabricante del avión y el explotador del avión.

Nota 2. — También se notifican otros contaminantes pero no se incluyen en la lista de los descriptores del estado de la superficie de la pista porque sus efectos en las características de rozamiento de la superficie de la pista y la clave de estado de la pista no pueden ser evaluadas de manera normalizada.

Nota 3. — En los PANS-Aeródromos (Doc 9981) figuran los procedimientos para determinar el estado de la superficie de la pista.

- a) *Pista seca*. Se considera que una pista está seca si su superficie no presenta humedad visible y no está contaminada en el área que se prevé utilizar.
- b) *Pista mojada*. La superficie de la pista está cubierta por cualquier tipo de humedad visible o agua hasta 3 mm, inclusive, de espesor, dentro del área de utilización prevista.
- c) *Pista mojada resbaladiza*. Una pista mojada respecto de la cual se ha determinado que las características de rozamiento de la superficie en una porción significativa de la pista se han deteriorado.
- d) *Pista contaminada*. Una pista está contaminada cuando una parte significativa de su superficie (en partes aisladas o continuas de la misma), dentro de la longitud y anchura en uso, está cubierta por una o más de las sustancias enumeradas en la lista de descriptores del estado de la superficie de la pista.

Nota. — En los PANS-Aeródromos (Doc 9981), figuran los procedimientos para determinar la cobertura del contaminante en la pista.

e) *Descriptores del estado de la superficie de la pista*. Uno de los siguientes elementos en la superficie de la pista:

Nota. — Las descripciones relativas a e) i), a continuación, se utiliza *únicamente* en el contexto del informe del estado de la pista y no tienen como objeto sustituir o remplazar las definiciones existentes de la OMM.

i. Agua estancada. Agua con un espesor superior a 3 mm.

Nota. — Por convención, el agua corriente con más de 3 mm de espesor se notifica como agua estancada.

Exactitud de los datos. Grado de conformidad entre el valor estimado o medido y el valor real.

Faro aeronáutico. Luz aeronáutica de superficie, visible en todos los azimutes ya sea continua o intermitentemente, para señalar un punto determinado de la superficie de la tierra.

Faro de aeródromo. Faro aeronáutico utilizado para indicar la posición de un aeródromo desde el aire.

Faro de identificación. Faro aeronáutico que emite una señal en clave, por medio de la cual puede identificarse un punto determinado que sirve de referencia.

Faro de peligro. Faro aeronáutico utilizado a fin de indicar un peligro para la navegación aérea.

Fiabilidad del sistema de iluminación. La probabilidad de que el conjunto de la instalación funcione dentro de los límites de tolerancia especificados y que el sistema sea utilizable en las operaciones.

Franja de calle de rodaje. Zona que incluye una calle de rodaje destinada a proteger a una aeronave que esté operando en ella y a reducir el riesgo de daño en caso de que accidentalmente se salga de ésta.

Franja de pista. Una superficie definida que comprende la pista y la zona de parada, si la hubiese, destinada a:

a) reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de la pista; y

b) proteger a las aeronaves que la sobrevuelan durante las operaciones de despegue o aterrizaje.

Geoide. Superficie equipotencial en el campo de gravedad de la Tierra que coincide con el nivel medio del mar (MSL), en calma y su prolongación continental.

Helipuerto. Aeródromo o área definida sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.

Indicador de sentido de aterrizaje. Dispositivo para indicar visualmente el sentido designado en determinado momento, para el aterrizaje o despegue.

Informe del estado de la pista (RCR)⁴. Informe normalizado exhaustivo relacionado con el estado de la superficie de las pistas y su efecto en la performance de aterrizaje y despegue de los aviones.

Integridad de los datos (nivel de aseguramiento). Grado de aseguramiento de que no se ha perdido ni alterado ningún dato aeronáutico ni sus valores después de haberse originado o de haberse efectuado una enmienda autorizada.

Intensidad efectiva. La intensidad efectiva de una luz de destellos es igual a la intensidad de una luz fija del mismo color que produzca el mismo alcance visual en idénticas condiciones de observación.

Intersección de calles de rodaje. Empalme de dos o más calles de rodaje.

Letrero.

a) *Letrero de mensaje fijo.* Letrero que presenta solamente un mensaje.

b) *Letrero de mensaje variable.* Letrero con capacidad de presentar varios mensajes predeterminados o ningún mensaje, según proceda.

Longitud del campo de referencia del avión. Longitud de campo mínima necesaria para el despegue con la masa máxima certificada de despegue al nivel del mar, en atmósfera tipo, sin viento y con pendiente de pista cero, como se indica en el correspondiente manual de vuelo del avión, prescrito por la autoridad que otorga el certificado, según los datos equivalentes que proporcione el fabricante del avión. Longitud de campo significa longitud de campo compensado para los aviones, si corresponde, o distancia de despegue en los demás casos.

Luces de protección de pista. Sistema de luces para avisar a los pilotos o a los conductores de vehículos que están a punto de entrar en una pista en activo.

Lugar crítico. Sitio del área de movimiento del aeródromo donde ya han ocurrido colisiones o incursiones en la pista o donde hay más riesgo de que ocurran, y donde se requiere mayor atención de los pilotos/conductores.

Luz aeronáutica de superficie. Toda luz dispuesta especialmente para que sirva de ayuda a la navegación aérea, excepto las ostentadas por las aeronaves.

Luz fija. Luz que posee una intensidad luminosa constante cuando se observa desde un punto fijo.

Margen. Banda de terreno que bordea un pavimento, tratada de forma que sirva de transición entre ese pavimento y el terreno adyacente.

Matriz de evaluación del estado de la pista (RCAM)^t. Matriz que permite evaluar la clave de estado de la pista, utilizando procedimientos conexos, a partir de un conjunto de condiciones de la superficie de la pista que se haya observado y del informe del piloto acerca de la eficacia de frenado.

^t Aplicable a partir del 24 de noviembre de 2023

Número de clasificación de aeronaves[§] (ACN). Cifra que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada categoría normalizada del terreno de fundación.

Índice de clasificación de aeronaves[¶]. Cifra que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada categoría normalizada del terreno de fundación.

Número de clasificación de pavimentos[§] (PCN). Cifra que indica la resistencia de un pavimento para utilizarlo sin restricciones.

Índice de clasificación de pavimentos[¶]. Cifra que indica la resistencia de un pavimento.

Objeto extraño (FOD). Objeto inanimado dentro del área de movimiento que no tiene una función operacional o aeronáutica y puede representar un peligro para las operaciones de las aeronaves.

Objeto frangible. Objeto de poca masa diseñado para quebrarse, deformarse o ceder al impacto, de manera que represente un peligro mínimo para las aeronaves.

Obstáculo. Todo objeto fijo (ya sea temporal o permanente) o móvil, o partes del mismo, que:

- a) esté situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en la superficie; o
- b) sobresalga de una superficie definida destinada a proteger las aeronaves en vuelo; o
- c) esté fuera de las superficies definidas y sea considerado como un peligro para la navegación aérea.

Ondulación geoidal. La distancia del geoide por encima (positiva) o por debajo (negativa) del elipsoide matemático de referencia.

[§] Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2024

[¶] Aplicable a partir del 28 de noviembre de 2024

Operaciones paralelas segregadas. Operaciones simultáneas en pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando una de las pistas se utiliza exclusivamente para aproximaciones y la otra exclusivamente para salidas.

Pista. Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

Pista de despegue. Pista destinada exclusivamente a los despegues.

Pista de vuelo por instrumentos. Uno de los siguientes tipos de pista destinados a la operación de aeronaves que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos:

- a) *Pista para aproximaciones que no son de precisión.* Pista de vuelos servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinadas a operaciones de aterrizaje después de una aproximación por instrumentos Tipo A y con visibilidad no inferior a 1000 m.
- b) *Pista para aproximaciones de precisión de Categoría I.* Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinada a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo B con una altura de decisión (DH) no inferior a 60 m (200 ft) y con una visibilidad de no menos de 800 m o con un alcance visual en la pista no inferior a 550 m.
- c) *Pista para aproximaciones de precisión de Categoría II.* Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinada a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo B con una altura de decisión (DH) inferior 60 m (200 ft) pero no inferior a 30 m (100 ft) y con un alcance visual en la pista no inferior a 300 m.
- d) *Pista para aproximaciones de precisión de Categoría III.* Pista de vuelo servida por

ayudas visuales y ayudas no visuales destinada a operaciones de aterrizaje después de una aproximación por instrumentos Tipo B con una altura de decisión (DH) inferior a 30 m (100 ft), o sin altura de decisión y un alcance visual en la pista inferior a 300 m o sin restricciones de alcance visual en la pista.

Pista de vuelo visual. Pista destinada a las operaciones de aeronaves que utilicen procedimientos de aproximación visual o un procedimiento de aproximación por instrumentos a un punto más allá del cual pueda continuarse la aproximación en condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Pista para aproximaciones de precisión. Ver Pista de Vuelo por Instrumentos.

Pistas casi paralelas. Pistas que no se cortan, pero cuyas prolongaciones de eje forman un ángulo de convergencia o de divergencia de 15° o menos.

Pistas principales: Pistas que se utilizan con preferencia a otras siempre que las condiciones lo permitan.

Plataforma. Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

Plataforma de viraje en la pista. Una superficie definida en el terreno de un aeródromo adyacente a una pista con la finalidad de completar un viraje de 180° sobre una pista.

Principios relativos a factores Humanos. Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre componentes humanos y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Programa estatal de seguridad operacional. Conjunto integrado de reglamentos y actividades encaminadas a mejorar la seguridad operacional.

Puesto de estacionamiento de aeronaves. Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

Punto de espera de la pista. Punto designado destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para los sistemas ILS/MLS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que la torre de control de aeródromo autorice otra cosa.

Punto de espera en la vía de vehículos. Punto designado en el que puede requerirse que los vehículos esperen.

Punto de espera intermedio. Punto designado destinado al control del tránsito, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y mantendrán a la espera hasta recibir una nueva autorización de la torre de control de aeródromo.

Punto de referencia de aeródromo. Punto cuya situación geográfica designa al aeródromo.

Referencia (datum). Toda cantidad o conjunto de cantidades que pueda servir como referencia o base para el cálculo de otras cantidades (ISO 19104 Información geográfica-modelo temporal).

Referencia geodésica. Conjunto mínimo de parámetros requerido para definir la ubicación y orientación del sistema de referencia local con respecto al sistema/marco de referencia mundial.

Salidas paralelas independientes. Salidas simultáneas desde pistas de vuelo por instrumentos paralelas o casi paralelas.

Señal. Símbolo o grupo de símbolos expuestos en la superficie del área de movimiento a fin de transmitir información aeronáutica.

Señal de identificación de aeródromo. Señal colocada en un aeródromo para ayudar a que se identifique el aeródromo desde el aire.

Servicio de dirección en la plataforma. Servicio proporcionado para regular las actividades y el movimiento de aeronaves y vehículos en la plataforma.

Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista (ARIWS). Sistema para la detección autónoma de una incursión potencial o de la ocupación de una pista en servicio, que envía una advertencia directa a la tripulación de vuelo o al operador de un vehículo.

Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS). Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios.

Sistema de parada. Sistema diseñado para desacelerar a un avión en caso de sobrepaso de pista.

Tiempo de conmutación (luz). El tiempo requerido para que la intensidad efectiva de la luz medida en una dirección dada disminuya a un valor inferior al 50% y vuelva a recuperar el 50% durante un cambio de la fuente de energía, cuando la luz funciona a una intensidad del 25% o más.

Umbral. Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

Umbral desplazado. Umbral que no está situado en el extremo de la pista.

Verificación por redundancia cíclica (CRC). Algoritmo matemático aplicado a la expresión digital de los datos que proporciona un cierto nivel de garantía contra la pérdida o alteración de los datos.

Vía de vehículos. Un camino de superficie establecido en el área de movimiento destinado a ser utilizado exclusivamente por vehículos.

Zona de parada. Área rectangular definida en el terreno situado a continuación del recorrido de despegue disponible, preparada como zona adecuada para que puedan pararse las aeronaves en caso de despegue interrumpido.

Zona despejada de obstáculos (OFZ). Espacio aéreo por encima de la superficie de aproximación interna, de las superficies de transición interna, de la superficie de aterrizaje interrumpido y de la parte de la franja limitada por esas superficies, no penetrada por ningún obstáculo fijo salvo uno de masa ligera montado sobre soportes frangibles necesario para fines de navegación aérea.

Zona de toma de contacto. Parte de la pista, situada después del umbral, destinada a que los aviones que aterrizan hagan el primer contacto con la pista.

Zona de vuelo crítica de rayos láser (LCFZ). Espacio aéreo en la proximidad de un aeródromo, pero fuera de la LFFZ en que la irradiación queda limitada a un nivel en el que no sea posible que cause efectos de deslumbramiento.

Zona de vuelo normal (NFZ). Espacio aéreo no definido como LFFZ, LCFZ o LSFZ pero que debe estar protegido de radiaciones láser que puedan causar daños biológicos a los ojos.

Zona de vuelo sensible de rayos láser (LSFZ). Espacio aéreo exterior, y no necesariamente contiguo a las LFFZ y LCFZ en que la irradiación queda limitada a un nivel en

el que no sea posible que los rayos enceguezcan o tengan efectos postimagen.

Zona de vuelo sin rayos láser (LFFZ). Espacio aéreo en la proximidad del aeródromo donde la radiación queda limitada a un nivel en el que no sea posible que cause interrupciones visuales.

Zona libre de obstáculos. Área rectangular definida en el terreno o en el agua y bajo control de la autoridad competente, designada o preparada como área adecuada sobre la cual un avión puede efectuar una parte del ascenso inicial hasta una altura especificada.

Zonas de vuelo protegidas. Espacio aéreo específicamente destinado a moderar los efectos peligrosos de la radiación por rayos láser.

RAC 14.007 Sistemas de referencias comunes

(Ver CCA 14.007 (a) (b))

(a) Sistema de referencia horizontal

El sistema Geodésico Mundial 1984, WGS-84, debe ser utilizado como sistema de referencia geodésica horizontal. Las coordenadas geográficas aeronáuticas se deben publicar expresadas de latitud y longitud en función de la referencia WGS-84.

(b) Sistema de referencia vertical

Se debe utilizar como sistema de referencia vertical el nivel medio del mar MSL, que proporciona la relación de las alturas (elevaciones) relacionadas con la gravedad respecto a una superficie conocida como geoide, se debe utilizar como sistema de referencia vertical.

(c) Sistema de referencia temporal

(1) El calendario gregoriano y el tiempo universal coordinado UTC se deben utilizar como sistema de referencia temporal.

(2) Cuando en las cartas se utilice un sistema de referencia temporal diferente, así se debe indicar en GEN 2.1.2 de las publicaciones de información aeronáutica AIP, Ver PANS-AIM (Doc 10066), Apéndice 2.

RAC 14.009 Certificación de Aeródromos.

(Ver RAC 139).

Los Aeródromos internacionales disponibles para el uso público además de cumplir con la presente norma como sea aplicable, deben ser certificados conforme está establecido en el RAC 139.

RAC 14.010 Gestión de la seguridad Operacional.

(Ver CCA 14.010 y Anexo C)

- (a) La AHAC, dentro de su ordenamiento normativo ha establecido la Directriz de Gestión de la Seguridad Operacional SSP/SMS en donde se presenta la guía para la implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP).
- (b) El Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), debe tener establecido un nivel aceptable de seguridad operacional en la aviación civil.
- (c) En el RAC 139, se establecen los requerimientos para que el operador del aeródromo y los proveedores de servicio establezcan el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional. (SMS)

RAC 14.011 Diseño de aeródromos

(Ver CCA 14.011)

Regulación aplicable hasta el 2 de noviembre de 2022

(a) Los requisitos arquitectónicos y relacionados con la infraestructura que son necesarios para la óptima aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil internacional se deben integrar en el diseño y la construcción de nuevas instalaciones, así como las reformas de las instalaciones existentes en los aeródromos.

(b) En el diseño de los aeródromos se debe tener presente, cuando corresponda, las medidas sobre utilización de terrenos y controles ambientales.

RAC 14.011 Diseño de aeródromos y plan maestro aeroportuario

(Ver CCA 14.011)

Regulación aplicable a partir del 3 de noviembre de 2022

- (a) Los aeródromos internacionales deben establecer planes maestros que contengan los planes detallados de desarrollo de infraestructura de aeródromo.
- (b) El plan maestro debe:
 - i. Contener un programa de prioridades que incluya un plan de ejecución gradual; y,
 - ii. Revisarse de manera periódica para tener en cuenta el actual y futuro tránsito de aeródromo.
- (c) Para facilitar el proceso de elaboración de los planes maestros, aplicando un enfoque consultivo y colaborativo, debe consultarse a las partes interesadas en el aeródromo, en particular los explotadores de aeronaves.
- (d) Los requisitos arquitectónicos y relacionados con la infraestructura necesarios para la óptima aplicación de las

medidas de seguridad de la aviación civil internacional se integrarán en el diseño y la construcción de nuevas instalaciones, así como las reformas de las instalaciones existentes en los aeródromos.

- (e) En el diseño de los aeródromos se deberían tener presentes las medidas sobre utilización de terrenos y controles ambientales.

RAC 14.013 Clave de referencia de aeródromo

(Ver CCA 14.013)

- (a) Se debe determinar una clave de referencia para fines de planificación del aeródromo (número y letra de clave), de acuerdo con las características de los aviones para los que se destine la instalación del aeródromo, e incluir en el AIP dicha clave de referencia.

- (b) Los números y letras de clave de referencia de aeródromo deben tener los significados que se les asigna en la Tabla A-1.

- (c) El número de clave para el elemento 1 se debe determinar por medio de la Tabla A-1, columna 1, seleccionando el número de clave que corresponda al valor más elevado de las longitudes de campo de referencia de los aviones, columna 2, para los que se destine la pista.

- (d) La letra de clave para el elemento 2, se debe determinar por medio de la Tabla A-1, seleccionando la letra de clave que corresponda a la envergadura más grande, de los aviones para los que se destine la instalación.

Tabla A-1. Clave de referencia de aeródromo

Elemento 1 de la clave	
Núm. de Clave	Longitud de campo de Referencia del avión
1	Menos de 800 m
2	Desde 800 m hasta 1200 m (exclusive)
3	Desde 1 200 m hasta 1 800 m (exclusive)
4	Desde 1 800 m en adelante

Elemento 2 de la clave	
Letra de Clave	Envergadura
A	Hasta 15 m (exclusive)
B	Desde 15 m hasta 24 m (exclusive)
C	Desde 24 m hasta 36 m (exclusive)
D	Desde 36 m hasta 52 m (exclusive)
E	Desde 52 m hasta 65 m (exclusive)
F	Desde 65 m hasta 80 m (exclusive)

SUBPARTE B: DATOS SOBRE LOS AERÓDROMOS

RAC 14.101 Datos aeronáuticos

(Ver CCA 14.101(a), (b), (c), (d), (e) (3), (g), (j))

- (a) La determinación y notificación de los datos aeronáuticos relativos a los aeródromos se debe efectuar conforme a la clasificación de exactitud e integridad que se requiere para satisfacer las necesidades del usuario final de los datos aeronáuticos.
- (b) Los datos cartográficos de aeródromo deben ponerse a disposición de los servicios de información aeronáutica para los aeródromos para los cuales la AHAC, considere pertinente la provisión de dichos datos, puesto que podría redundar en beneficios para la seguridad operacional y/o las operaciones basadas en la performance.
- (c) Cuando se suministren datos de conformidad con en RAC 14.101 (b) la selección de los atributos de los datos cartográficos que hayan de recopilarse se deben hacer teniendo en consideración las aplicaciones en las que vayan a aplicarse.
- (d) Durante la transmisión y/o almacenamiento de conjuntos de datos aeronáuticos y de datos digitales, se utilizarán técnicas de detección de errores de datos digitales.

RAC 14.103 Punto de referencia del aeródromo

- (a) Para cada aeródromo se debe establecer un punto de referencia.
- (b) El punto de referencia del aeródromo debe estar situado cerca del centro geométrico inicial o planeado del aeródromo y debe permanecer normalmente donde se haya determinado en primer lugar.

- (c) Se debe medir la posición del punto de referencia del aeródromo y se debe notificar a la autoridad de los servicios de información aeronáutica en grados, minutos y segundos.

RAC 14.105 Elevaciones del aeródromo y de la pista

(Ver CCA 14.105 (c))

- (a) Se debe medir la elevación del aeródromo y la ondulación geoidal en la posición de la elevación del aeródromo con una exactitud redondeada al medio metro y se debe notificar a la autoridad de los servicios de información aeronáutica.
- (b) En los aeródromos utilizados por la aviación civil internacional para aproximaciones que no sean de precisión, la elevación y ondulación geoidal de cada umbral, la elevación de los extremos de pista y la de puntos intermedios a lo largo de la pista, si su elevación, alta o baja, fuera de importancia, se deben medir con una exactitud redondeada al medio metro y se debe notificar a la autoridad de los servicios de información aeronáutica.
- (c) En las pistas para aproximaciones de precisión la elevación y ondulación geoidal del umbral, la elevación de los extremos de pista y la máxima elevación de la zona de toma de contacto se debe medir con una exactitud redondeada a un cuarto de metro y se debe notificar a la autoridad de los servicios de información aeronáutica.

RAC 14.107 Temperatura de referencia del aeródromo

- (a) Para cada aeródromo se debe determinar la temperatura de referencia en grados Celsius.
- (b) La temperatura de referencia del aeródromo debe ser la media mensual de las temperaturas máximas diarias correspondiente al mes más caluroso del año (siendo el mes más caluroso aquél que tiene la temperatura media

mensual más alta). Esta temperatura debe ser el promedio de observaciones efectuadas durante varios años.

RAC 14.109 Dimensiones del aeródromo e información relativa a las mismas

(Ver CCA 14.109)

(a) Se debe medir o determinar, como sea apropiado los siguientes datos para cada una de las facilidades situadas en un aeródromo:

(1) pista — marcación verdadera redondeada a centésimas de grado, número de designación, longitud, anchura, emplazamiento del umbral desplazado redondeado al metro más próximo, pendiente, tipo de superficie, tipo de pista y en el caso de una pista para aproximaciones de precisión de Categoría I, si se proporciona una zona despejada de obstáculos.

(2) Franja

Área de seguridad de extremo de pista zona de parada	}	longitud, anchura redondeada al metro más próximo, tipo de superficie; y,
---	---	---

Sistema de parada — ubicación (en qué extremo de pista) y descripción;

(3) calle de rodaje — designación, anchura, tipo de superficie;

(4) plataforma — tipo de superficie, puestos de estacionamiento de aeronave;

(5) los límites del servicio de control de tránsito aéreo;

(6) zona libre de obstáculos — longitud, perfil del terreno;

(7) las ayudas visuales para los procedimientos de aproximación; señalización e iluminación de pistas, calles de rodaje y plataforma; otras ayudas visuales para guía y control en las calles de rodaje y plataformas, comprendidos los puntos de espera en rodaje y las barras de parada, y el emplazamiento y el tipo de sistema de guía visual para el atraque;

(8) emplazamiento y radiofrecuencia de todos los puntos de verificación del VOR en el aeródromo;

(9) emplazamiento y designación de las rutas normalizadas para el rodaje; y

(10) distancias redondeadas al metro más próximo, con relación a los extremos de pista correspondientes, de los elementos del localizador y la trayectoria de planeo que integran el sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) o de las antenas de azimut y elevación del sistema de aterrizaje por microondas (MLS).

(b) Se deben medir las coordenadas geográficas de cada umbral y se deben notificar a la autoridad de los servicios de información aeronáutica en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo.

(c) Se deben medir las coordenadas geográficas de los puntos apropiados de eje de calle de rodaje y se deben notificar a la autoridad de los servicios de información aeronáutica en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo.

(d) Se deben medir las coordenadas geográficas de cada puesto de estacionamiento de aeronave y se deben notificar a la autoridad de los servicios de información aeronáutica en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo.

(e) Se deben medir las coordenadas geográficas de los obstáculos en el Área 2 (la parte que se encuentra dentro de los límites del aeródromo) y en el Área 3 y se debe notificar a la autoridad de los servicios de información aeronáutica en grados, minutos, segundos y décimas de segundo. Además, se debe notificar a la autoridad de los servicios de información aeronáutica la elevación máxima, el tipo, señalamiento e iluminación (si hubiera) de los obstáculos.

RAC 14.111 Resistencia de los pavimentos

(Ver CCA 14.111(b), (c), (d), (f))

Regulación aplicable hasta el 27 de noviembre de 2024

- (a) Se debe determinar la resistencia de los pavimentos.
- (b) Se debe facilitar la resistencia de un pavimento destinado a las aeronaves de masa en la plataforma (rampa) superior a 5 700 kg, mediante el método del Número de clasificación de aeronaves — Número de clasificación de pavimentos (ACN-PCN), notificando la siguiente información:
 - (1) el número de clasificación de pavimentos (PCN);
 - (2) el tipo de pavimento para determinar el valor ACN-PCN;
 - (3) la categoría de resistencia del terreno de fundación;
 - (4) la categoría o el valor de la presión máxima permisible de los neumáticos; y,
 - (5) el método de evaluación.
- (c) El número de clasificación de pavimentos (PCN) notificado debe indicar que una aeronave con número de

clasificación de aeronaves (ACN) igual o inferior al PCN notificado puede operar sobre ese pavimento, a reserva de cualquier limitación con respecto a la presión de los neumáticos, o a la masa total de la aeronave para un tipo determinado de aeronave.

- (d) El ACN de una aeronave se debe determinar de conformidad con los procedimientos normalizados relacionados con el método ACN-PCN.
- (e) Para determinar el ACN, el comportamiento del pavimento se debe clasificar como equivalente a una construcción rígida o flexible.
- (f) La información sobre el tipo de pavimento para determinar el ACN-PCN, la categoría de resistencia del terreno de fundación, la categoría de presión máxima permisible de los neumáticos y el método de evaluación, se deben notificar utilizando las claves siguientes:

(1) Tipo de pavimento para determinar el ACN-PCN:

Tipo de pavimento	Clave
Pavimento rígido	R
Pavimento flexible	F

(2) Categoría de resistencia del terreno de fundación:

	Clave
Resistencia alta: para los pavimentos rígidos, el valor tipo es $K = 150 \text{ MN/m}^3$ y comprende todos los valores de K superiores a 120 MN/m^3 ; para los pavimentos flexibles, el valor tipo es $\text{CBR} = 15$ y comprende todos los valores superiores a 13.	A
Resistencia mediana: para los pavimentos rígidos, el valor tipo es $K = 80 \text{ MN/m}^3$ y comprende todos los valores K entre 60 y 120 MN/m^3 ; para los pavimentos flexibles, el valor tipo es $\text{CBR} = 10$ y comprende todos los valores CBR entre 8 y 13.	B
Resistencia baja: para los pavimentos rígidos, el valor tipo es $K = 40 \text{ MN/m}^3$ y comprende todos los valores K entre 25 y 60 MN/m^3 ; para los pavimentos flexibles, el valor tipo es $\text{CBR} = 6$ y comprende todos los valores CBR entre 4 y 8.	C
Resistencia ultra baja: para los pavimentos rígidos, el valor tipo es $K = 20 \text{ MN/m}^3$ y comprende todos los valores K inferiores a 25 MN/m^3 ; para los pavimentos flexibles, el valor tipo es $\text{CBR} = 3$ y comprende todos los valores CBR inferiores a 4.	D

(3) Categoría de presión máxima permisible de los neumáticos:

		Clave
Ilimitada:	sin límite de presión	W
Alta:	presión limitada a 1,75 MPa	X

Mediana:	presión limitada a 1,25 MPa	Y
Baja:	presión limitada a 0,50 MPa	Z

Nota. Cuando el pavimento sea utilizado por aeronaves grandes o aeronaves con presión de neumáticos correspondiente a las categorías superiores mencionadas anteriormente, se debe ponerse especial atención en la integridad de los accesorios de iluminación y de las uniones del pavimento.

(4) Método de evaluación:

	Clave
Evaluación técnica: consiste en un estudio específico de las características de los pavimentos y en la aplicación de tecnología del comportamiento de los pavimentos.	T
Aprovechamiento de la experiencia en la utilización de aeronaves: comprende el conocimiento del tipo y masa específicos de las aeronaves que los pavimentos resisten satisfactoriamente en condiciones normales de empleo.	U

(g) Deben fijarse los criterios para reglamentar la utilización de un pavimento por aeronaves de ACN superior al PCN, notificado con respecto a dicho pavimento de conformidad con RAC 14.111 (b) y (c). (Ver Anexo A sección 19, de este reglamento)

(h) Se debe dar a conocer la resistencia de los pavimentos destinados a las aeronaves de hasta 5 700 kg de masa en la plataforma (rampa), notificando la siguiente información:

- (1) la masa máxima permisible de la aeronave; y,
- (2) la presión máxima permisible de los neumáticos;

RAC 14.111 Resistencia de los pavimentos

(Ver CCA 14.111(b), (c), (d), (f))

Regulación aplicable a partir del 28 de noviembre de 2024

- (a) Se debe determinar la resistencia de los pavimentos.
- (b) Se debe facilitar la resistencia de un pavimento destinado a las aeronaves de masa en la plataforma (rampa) superior a 5 700 kg, mediante el método del índice de clasificación de aeronaves — índice de clasificación

de pavimentos (ACR-PCR), notificando la siguiente información:

- (1) el índice de clasificación de pavimentos (PCR) y el valor numérico;
- (2) el tipo de pavimento para determinar el valor ACR-PCR;
- (3) la categoría de resistencia del terreno de fundación;
- (4) la categoría o el valor de la presión máxima permisible de los neumáticos; y,
- (5) el método de evaluación.

(c) El índice de clasificación de pavimentos (PCR), notificado debe indicar que una aeronave con índice de clasificación de aeronaves (ACR) igual o inferior al PCR notificado puede operar sobre ese pavimento, a reserva de cualquier limitación con respecto a la presión de los neumáticos, o a la masa total de la aeronave para un tipo determinado de aeronave.

(d) El ACR de una aeronave se debe determinar de conformidad con los procedimientos normalizados relacionados con el método ACR-PCR.

(e) Para determinar el ACR, el comportamiento del pavimento se debe clasificar como equivalente a una construcción rígida o flexible.

(f) La información sobre el tipo de pavimento para determinar el ACR-PCR, la categoría de resistencia del terreno de fundación, la categoría de presión máxima permisible de los neumáticos y el método de evaluación, se deben notificar utilizando las claves siguientes:

(1) Tipo de pavimento para determinar el ACR-PCR:

Tipo de pavimento	Clave
Pavimento rígido	R
Pavimento flexible	F

(2) Categoría de resistencia del terreno de fundación:

	Clave
Resistencia alta: para los pavimentos rígidos y flexibles, el valor tipo es E=200 Mpa y comprende todos los valores de E iguales o superiores a 150Mpa.	A
Resistencia mediana: para los pavimentos rígidos y flexibles, el valor tipo es E=120Mpa y comprende un rango de valores de E iguales o superiores a 100 Mpa y estrictamente inferiores a 150MPa.	B
Resistencia baja: para los pavimentos rígidos y flexibles, el valor tipo es E=80Mpa y comprende un rango de valores de E iguales o superiores a 60 Mpa y estrictamente inferiores a 100 Mpa.	C
Resistencia ultra baja: para los pavimentos rígidos y flexibles, el valor tipo es E=50 Mpa y comprende todos los valores de E estrictamente inferiores a 60 Mpa.	D

(3) Categoría de presión máxima permisible de los neumáticos:

		Clave
Ilimitada:	sin límite de presión	W
Alta:	presión limitada a 1,75 MPa	X
Mediana:	presión limitada a 1,25 MPa	Y
Baja:	presión limitada a 0,50 MPa	Z

Nota. Cuando el pavimento sea utilizado por aeronaves grandes o aeronaves con presión de neumáticos correspondiente a las categorías superiores mencionadas anteriormente, se debe poner especial atención en la integridad de los accesorios de iluminación y de las uniones del pavimento.

(5) Método de evaluación:

	Clave
Evaluación técnica: consiste en un estudio específico de las características de los pavimentos y de los tipos de aeronaves para los cuales tienen por objeto servir.	T
Aprovechamiento de la experiencia en la utilización de aeronaves: comprende el conocimiento del tipo y masa específicos de las aeronaves que los pavimentos resisten satisfactoriamente en condiciones normales de empleo	U

(g) Deben fijarse los criterios para reglamentar la utilización de un pavimento por aeronaves de ACR superior al PCR notificado con respecto a dicho pavimento de conformidad con RAC 14.111 (b) y (c). (Ver Anexo A sección 19, de este reglamento)

(h) Se debe dar a conocer la resistencia de los pavimentos destinados a las aeronaves de hasta 5 700 kg de masa en la plataforma (rampa), notificando la siguiente información:

- (1) la masa máxima permisible de la aeronave; y
- (2) la presión máxima permisible de los neumáticos;

RAC 14.113 Emplazamientos para la verificación del altímetro antes del vuelo

(Ver CCA 14.113(b))

(a) En cada aeródromo se debe establecer uno o más emplazamientos para la verificación del altímetro antes del vuelo.

(b) El emplazamiento para la verificación del altímetro antes del vuelo debe estar situado en la plataforma.

(c) Como elevación del emplazamiento para la verificación del altímetro antes del vuelo, se debe dar la elevación media, redondeada al metro más próximo, del área en que esté situado dicho emplazamiento. La diferencia entre la elevación de cualquier parte del emplazamiento destinado a la verificación del altímetro antes del vuelo y la elevación media de dicho emplazamiento, no debe ser mayor de 3 m (10 ft).

RAC 14.115 Distancias declaradas

(Ver CCA 14.115)

Se deben calcular las siguientes distancias redondeadas al metro más próximo para una pista destinada a servir al transporte aéreo comercial internacional, estas distancias

deben de contar con su memoria de cálculo el cual justifique su calidad de los datos para ser publicadas en el AIP:

- (1) recorrido de despegue disponible (TORA);
- (2) distancia de despegue disponible (TODA);
- (3) distancia de aceleración-parada disponible (ASDA); y,
- (4) distancia disponible de aterrizaje (LDA).

SUBPARTE C: CARACTERÍSTICAS FÍSICAS (PISTAS)

RAC 14.201 Pistas

(Ver CCA 14.201(a), (b), (c), (d), (e), (f), (g), (i), (j), (k), (l), (o), (q), (r), (s), (t), (v), (w), (x), (y), (z))

Número y orientación de las pistas.

(a) El número y orientación de las pistas de un aeródromo se debe determinar de forma que el coeficiente de utilización del aeródromo no sea inferior al 95 % para las aeronaves que está destinado a servir, teniendo en cuenta tanto los vientos reinantes como los procedimientos de aproximación por instrumentos que se prevean.

(b) El emplazamiento y la orientación de las pistas en un aeródromo deben seleccionarse, cuando sea posible, de modo que en las derrotas de salida y llegada se reduzca al mínimo la interferencia respecto a las zonas cuya utilización residencial este aprobada y a otras áreas sensibles respecto al ruido cerca del aeropuerto, a fin de evitar futuros problemas relacionados con el ruido.

Elección de la componente transversal máxima admisible del viento. (Ver CCA 14.201(c) y Anexo A Sección 1)

(c) Al aplicar las disposiciones de RAC 14.201(a) se debe suponer que, en circunstancias normales, impide el aterrizaje o despegue de un avión una componente transversal del viento que exceda de:

(1) 37 km/h (20 kt), cuando se trata de aviones cuya longitud de campo de referencia es de 1 500 m o más, excepto cuando se presenten con alguna frecuencia condiciones de eficacia de frenado deficiente en la pista debido a que el coeficiente de fricción longitudinal es insuficiente, en cuyo caso debe suponerse una componente transversal del viento que no exceda de 24 km/h (13 kt);

(2) 24 km/h (13 kt) en el caso de aviones cuya longitud de campo de referencia es de 1 200 m o mayor de 1 200 pero inferior a 1 500 m; y,

(3) 19 km/h (10 kt) en el caso de aviones cuya longitud de campo de referencia es inferior a 1 200 m.

Datos que deben utilizarse. (Ver CCA 14.201(d))

(d) La elección de los datos que se han de usar en el cálculo del coeficiente de utilización debe basarse en estadísticas confiables de la distribución de los vientos, que abarquen un período tan largo como sea posible, preferiblemente no menor de cinco años. Las observaciones deben hacerse por lo menos ocho veces al día, a intervalos iguales.

Emplazamiento del umbral. (Ver CCA 14.201(e))

(e) El umbral debe situarse normalmente en el extremo de la pista, a menos que consideraciones de carácter operacional justifiquen la elección de otro emplazamiento. En el Anexo A, sección 1, se dan orientaciones sobre el emplazamiento del umbral.

(f) Cuando sea necesario desplazar el umbral de una pista, ya sea de manera permanente o temporal, debe tenerse en cuenta los diversos factores que pueden incidir sobre el emplazamiento del mismo. Cuando deba desplazarse el

umbral porque una parte de la pista esté fuera de servicio, debe proveerse un área despejada y nivelada de una longitud de 60 m por lo menos entre el área inutilizable y el umbral desplazado. Debe proporcionarse también, según las circunstancias, una distancia suplementaria correspondiente a los requisitos del área de seguridad de extremo de pista.

Longitud verdadera de pistas. (Ver CCA 14.201(g) (i))

(g) Pista principal

Salvo lo dispuesto en (c) siguiente la longitud verdadera de toda pista principal debe ser adecuada para satisfacer los requisitos operacionales de los aviones para los que se proyecte la pista y no debe ser menor que la longitud más larga determinada por la aplicación a las operaciones de las correcciones correspondientes a las condiciones locales y a las características de performance de los aviones que tengan que utilizarla.

(h) Pista secundaria.

La longitud de toda pista secundaria debe determinarse de manera similar a la de las pistas principales, excepto que necesita ser apropiada únicamente para los aviones que requieran usar dicha pista secundaria además de la otra pista o pistas, con objeto de obtener un coeficiente de utilización de por lo menos el 95%.

(i) Pistas con zonas de parada o zonas libres de obstáculos.

Cuando una pista esté asociada con una zona de parada o una zona libre de obstáculos, puede considerarse satisfactoria una longitud verdadera de pista inferior a la que resulta de la aplicación de (a) ó (b) anteriores, según corresponda; pero en ese caso toda combinación de pista, zona de parada y zona libre de obstáculos, debe permitir el cumplimiento de los requisitos de operación para despegue y aterrizaje de los aviones para los que esté prevista la pista.

Anchura de las pistas.

(Ver CCA 14.201(j))

(j) La anchura de toda pista no debe ser inferior a la dimensión apropiada que se especifica en la siguiente tabla:

Anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal (OMGWS)				
Num. De clave	Hasta 4.5 m (exclusive)	Desde 4.5 m hasta 6 m (exclusive)	Desde 6 m hasta 9 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 15 m (exclusive)
1 ^a	18 m	18 m	23 m	-
2 ^a	23 m	23 m	30 m	-
3	30 m	30 m	30 m	45 m
4			45 m	45 m

a. La anchura de toda pista de aproximación de precisión no debería ser inferior a 30 m, cuando el número de clave sea 1 ó 2.

Distancia mínima entre pistas paralelas. (Ver CCA 14.201(k) (l))

(k) Cuando se trata de pistas paralelas previstas para uso simultáneo en condiciones de vuelo visual, la distancia mínima entre sus ejes debe ser de:

- (1) 210 m cuando el número de clave más alto sea 3 ó 4;
- (2) 150 m cuando el número de clave más alto sea 2; y,
- (3) 120 m cuando el número de clave más alto sea 1.

(l) Cuando se trata de pistas paralelas previstas para uso simultáneo en condiciones de vuelo por instrumentos, a reserva de lo especificado en los PANS-ATM (Doc 4444) y en los PANS-OPS (Doc 8168), Volumen I, la distancia mínima entre sus ejes debe ser de:

- (1) 1035 m en aproximaciones paralelas independientes;
- (2) 915 m en aproximaciones paralelas dependientes;
- (3) 760 m en salidas paralelas independientes;
- (4) 760 m en operaciones paralelas segregadas;

Salvo que:

- (i) en operaciones paralelas segregadas, la distancia mínima indicada:
 - (A) puede reducirse 30 m por cada 150 m cuando

la pista de llegada esté adelantada respecto a la aeronave que llega, hasta una separación mínima de 300 m; y,

(B) debe aumentarse 30 m por cada 150 m cuando la pista de llegada esté retrasada respecto a la aeronave que llega;

(ii) En aproximaciones paralelas independientes, cabe aplicar una combinación de distancia mínima y condiciones atinentes distintas a las especificadas en los PANS-ATM (Doc 4444), cuando se haya determinado que con ello no se menoscabe la seguridad de las operaciones de las aeronaves.

Pendientes de las pistas.

(m) Pendientes longitudinales

(1) La pendiente obtenida al dividir la diferencia entre la elevación máxima y la mínima a lo largo del eje de la pista, por la longitud de ésta, no debe exceder del:

- (i) 1% cuando el número de clave sea 3 ó 4; y
- (ii) 2% cuando el número de clave sea 1 ó 2.

(n) En ninguna parte de la pista la pendiente longitudinal debe exceder del:

- (1) 1,25% cuando el número de clave sea 4, excepto en el primero y el *último cuarto* de la longitud de la pista, en los cuales la pendiente no debe exceder del 0,8%;
- (2) 1,5% cuando el número de clave sea 3, excepto en el primero y el *último cuarto* de la longitud de una pista para aproximaciones de precisión de Categoría II o III, en los cuales la pendiente no debe exceder del 0,8%; y
- (3) 2% cuando el número de clave sea 1 ó 2.
- (o) **Cambios de pendiente longitudinal** (Ver CCA 14.201(o))
- (1) Cuando no se pueda evitar un cambio de pendiente entre dos pendientes consecutivas, éste no debe exceder del:
- (i) 1,5% cuando el número de clave sea 3 ó 4; y,
- (ii) 2% cuando el número de clave sea 1 ó 2.
- (p) La transición de una pendiente a otra debe efectuarse por medio de una superficie curva con un grado de variación que no exceda de:
- (1) 0,1% por cada 30 m (radio mínimo de curvatura de 30 000 m) cuando el número de clave sea 4;
- (2) 0,2% por cada 30 m (radio mínimo de curvatura de 15 000 m) cuando el número de clave sea 3; y,
- (3) 0,4% por cada 30 m (radio mínimo de curvatura de 7 500 m) cuando el número de clave sea 1 ó 2.
- (q) **Distancia visible** (Ver CCA 14.201(q))
- (1) Cuando no se pueda evitar un cambio de pendiente, el cambio debe ser tal que desde cualquier punto situado a:
- (i) 3 m por encima de una pista sea visible todo otro punto situado también a 3 m por encima de la pista, dentro de una distancia igual, por lo menos,
- a la mitad de la longitud de la pista cuando la letra clave sea C, D, E o F;
- (ii) 2 m por encima de una pista sea visible otro punto situado también a 2 m por encima de la pista, dentro de una distancia igual, por lo menos, a la mitad de la longitud de la pista, cuando la letra de clave sea B; y,
- (iii) 1,5 m por encima de una pista sea visible otro punto situado también a 1,5 m por encima de la pista, dentro de una distancia igual, por lo menos, a la mitad de la longitud de la pista, cuando la letra de clave sea A.
- (r) **Distancia entre cambios de pendiente** (Ver CCA 14.201(r))
- (1) A lo largo de una pista deben evitarse ondulaciones o cambios de pendiente apreciables que estén muy próximos. La distancia entre los puntos de intersección de dos curvas sucesivas no debe ser menor que:
- (i) la suma de los valores numéricos absolutos de los cambios de pendiente correspondientes, multiplicada por el valor que corresponda entre los siguientes:
- (A) 30 000 m cuando el número de clave sea 4;
- (B) 15 000 m cuando el número de clave sea 3; y
- (C) 5 000 m cuando el número de clave sea 1 ó 2;
- o
- (ii) 45 m;
- Tomando la que sea mayor.
- (s) **Pendiente transversal.** (Ver CCA 14.201(s)(t))
- (1) Para facilitar la rápida evacuación del agua, la superficie de la pista, en la medida de lo posible debe ser convexa, excepto en los casos en que una pendiente transversal única que descienda en la dirección del viento que acompañe a la lluvia con mayor frecuencia, asegure el

rápido drenaje de aquélla. La pendiente transversal ideal debe ser de:

- (i) 1,5% cuando la letra de clave sea C, D, E o F; y
- (ii) 2% cuando la letra de clave sea A o B;

Pero, en todo caso, no debe exceder del 1,5% o del 2%, según corresponda, ni ser inferior al 1%, salvo en las intersecciones de pistas o de calles de rodaje en que se requieran pendientes más aplanadas.

En el caso de superficies convexas, las pendientes transversales deben ser simétricas a ambos lados del eje de la pista.

- (t) La pendiente transversal debe ser básicamente la misma a lo largo de toda la pista, salvo en una intersección con otra pista o calle de rodaje, en donde debe proporcionarse una transición suave teniendo en cuenta la necesidad de que el drenaje sea adecuado.

Resistencia de las pistas.

- (u) La pista debe poder soportar el tránsito de los aviones para los que esté prevista.

Superficie de las pistas. (Ver CCA 14.201(v)(x)(y)(z))

- (v) Se debe construir la superficie de la pista sin irregularidades que afecten sus características de rozamiento, o afecten adversamente de cualquier otra forma el despegue y el aterrizaje de un avión.
- (w) Una pista pavimentada se debe de construir de modo que su superficie posea características de rozamiento iguales o superiores al nivel mínimo de rozamiento establecido en la tabla A-1 del Anexo A

- (7.7). además, se debe evaluar al construirla o repavimentarla, a fin de determinar que las características de rozamiento de su superficie cumplen los objetivos del diseño.

- (x) Las mediciones de las características de rozamiento de una pista nueva o re-pavimentada deben efectuarse con un dispositivo de medición continua del rozamiento que utilice elementos de humectación automática.

- (y) El espesor de la textura superficial media de una superficie nueva no debe ser inferior a 1,0 mm.

- (z) Cuando la superficie sea estriada o escarificada, las estrías o escarificaciones deben ser bien perpendiculares al eje de la pista o paralelas a las uniones transversales no perpendiculares, cuando proceda.

RAC 14.203 Márgenes de las pistas.

(Ver CCA 14.203(a), (d) y (e))

Generalidades

- (a) Deben proveerse márgenes en toda pista cuya letra de clave sea D, E o F.

Anchura de los márgenes de las pistas.

- (b) Para aviones con OMGWS, desde 9 m hasta 15 m (exclusive) los márgenes deben extenderse simétricamente a ambos lados de la pista de forma que la anchura total de ésta y sus márgenes no sea inferior a:

- (1) 60 m cuando la letra de clave sea D o E; y
- (2) 60 m cuando la letra de clave sea F con aviones bimotores y trimotores; y,
- (3) 75 m cuando la letra de clave sea F con aviones cuatrimotores (o más).

Pendientes de los márgenes de las pistas.

(c) La superficie de los márgenes adyacentes a la pista debe estar al mismo nivel que la de ésta y su pendiente transversal no debe exceder del 2,5%.

Resistencia de los márgenes de las pistas. (Ver CCA 14.203(d))

(d) La parte de los *márgenes de las pistas* que se encuentra entre el borde de la pista y una distancia de 30 m del eje de la pista deben prepararse o construirse de manera que puedan soportar el peso de un avión que se saliera de la pista, sin que éste sufra daños estructurales y soportar los vehículos terrestres que puedan operar sobre el margen.

Superficie de los márgenes de las pistas. (Ver CCA 14.203(e) y (f))

(e) Los márgenes de las pistas deben prepararse o construirse de modo que puedan prevenir la erosión y la ingestión de

material de la superficie por los motores de los aviones.

(f) Los márgenes de las pistas para aviones de letra de clave F, deben estar pavimentados hasta una anchura mínima total de la pista y el margen de por lo menos de 60m.

RAC 14.205 Plataforma de viraje en la pista.

(Ver CCA 14.205 (b), (c), (f), (i), (l))

Generalidades

(a) Cuando el extremo de una pista no dispone de una calle de rodaje o de una curva de viraje en la calle de rodaje y la letra de clave es D, E o F, se debe proporcionar una plataforma de viraje en la pista para facilitar el viraje de 180° de los aviones (Ver la Figura C-1).

(b) Cuando el extremo de una pista no dispone de una calle de rodaje o de una curva de viraje en la calle de rodaje y la letra de clave es A, B o C, debe proporcionarse una plataforma de viraje en la pista para facilitar el viraje de 180° de los aviones.

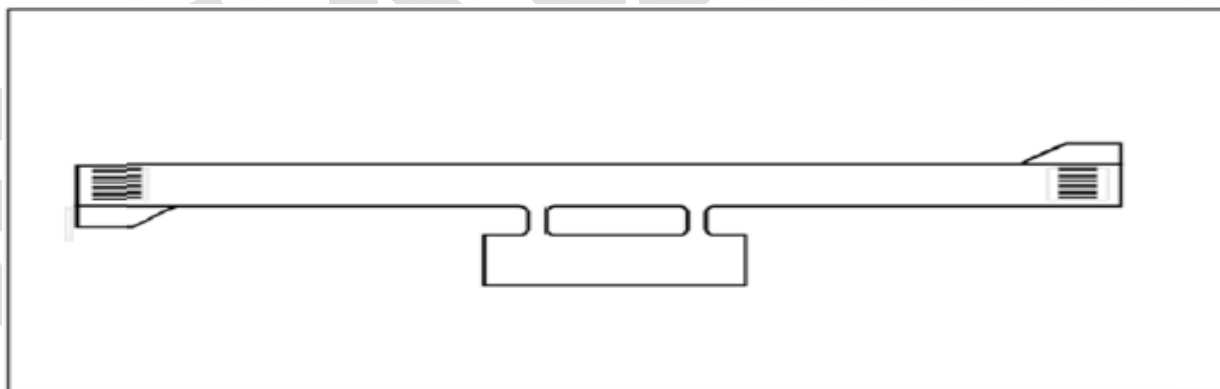


Figura C-1. Configuración de una plataforma de viraje típica

(c) La plataforma de viraje en la pista debe estar ubicada tanto del lado izquierdo como del derecho de la pista y adyacente al pavimento en ambos extremos de la pista, así como en algunos emplazamientos intermedios que se estimen necesarios.

(d) El ángulo de intersección de la plataforma de viraje en la pista con la pista no debe ser superior a 30°.

(e) El ángulo de guía del tren de proa que se utiliza en el

diseño de la plataforma de viraje en la pista no debe ser superior a 45°.

(f) El trazado de una plataforma de viraje en la pista debe ser tal que, cuando el puesto de pilotaje de los aviones para los que está prevista permanezca sobre las señales de la plataforma de viraje, la distancia libre entre cualquier rueda del tren de aterrizaje del avión y el borde de la plataforma de viraje no debe ser inferior a la indicada en la siguiente tabla:

OMGWS				
	Hasta 4.5 m (exclusive)	Desde 4.5 m hasta 6 m (exclusive)	Desde 6 m hasta 9 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 15 m (exclusive)
Distancia libre	1.5 m	2.25 m	3 m ^a o 4 m ^b	4 m

a. Si la plataforma de viraje está prevista para aviones con base de ruedas inferior a 18 m.

b. Si la plataforma de viraje está prevista para aviones con base de ruedas igual o superior a 18 m.

Pendiente de las plataforma de viraje en la pistas.

- (g) Las pendientes longitudinales y transversales en una plataforma de viraje en la pista deben ser suficientes para impedir la acumulación de agua en la superficie y facilitar el drenaje rápido del agua en la superficie. Las pendientes deben ser iguales a las de la superficie del pavimento de la pista adyacente.

Resistencia de las plataforma de viraje en la pistas.

- (h) La resistencia de una plataforma de viraje en la pista debe ser igual a la de la pista adyacente a la cual presta servicio, teniendo debidamente en cuenta el hecho de que la plataforma de viraje está sometida a un tránsito de movimiento lento con virajes de mayor intensidad sometiendo al pavimento a esfuerzos más intensos.

Superficie de las plataforma de viraje en la pistas.

- (i) La superficie de una plataforma de viraje en la pista no debe tener irregularidades que puedan ocasionar daños a la estructura de los aviones que utilicen la plataforma de viraje.
- (j) La superficie de una plataforma de viraje en la pista debe construirse o repavimentarse de forma tal que las características de rozamiento de la superficie sean por lo menos iguales a las de la pista adyacente.

Márgenes de las plataformas de viraje en la pista.

(Ver CCA 14.205(l))

- (k) Deben proveerse márgenes en las plataformas de viraje en la pista de la anchura necesaria para prevenir la erosión de la superficie por el chorro de los reactores del avión más exigente para el que se haya concebido la plataforma y todo posible daño que puedan producir objetos extraños a los motores del avión.

- (l) La resistencia de los márgenes de la plataforma de viraje en la pista debe poder soportar el tránsito ocasional de los aviones para los que está prevista sin inducir daños estructurales al avión o a los vehículos de apoyo en tierra que puedan operar en el margen de pista.

RAC 14.207 Franjas de pista

(Ver CCA 14.207(f), (h), (k), (o), (p))

Generalidades

- (a) La pista y cualquier zona asociada de parada deben estar comprendidas dentro de una franja.

Longitud de las franjas de pista

- (b) Toda franja se debe extender antes del umbral y más allá del extremo de la pista o de la zona de parada hasta una distancia de por lo menos:

- (1) 60 m cuando el número de clave sea 2, 3 ó 4;
- (2) 60 m cuando el número de clave sea 1 y la pista sea de vuelo por instrumentos; y,

(3)30 m cuando el número de clave sea 1 y la pista sea de vuelo visual.

Anchura de las franjas de pista.

(c) Siempre que sea posible, toda franja que comprenda una pista para aproximaciones de precisión se debe extender lateralmente hasta una distancia de por lo menos:

Para aeródromos nuevos construidos a partir de marzo de 2016

- (1) 140 m cuando el número de clave sea 3 ó 4; y,
- (2) 70 m cuando el número de clave sea 1 ó 2;

Para aeródromos existentes antes de marzo de 2016

- (1) 75 m cuando el número de clave sea 3 ó 4; y (*ver nota)
- (2) 40 m cuando el número de clave sea 1 ó 2

A cada lado del eje de la pista y de su prolongación a lo largo de la franja.

(d) Toda franja que comprenda una pista para aproximaciones que no sean de precisión deben extenderse lateralmente hasta una distancia de por lo menos:

Para aeródromos nuevos construidos a partir de marzo de 2016

- (1) 140 m cuando el número de clave sea 3 ó 4; y,
- (2) 70 m cuando el número de clave sea 1 ó 2;

Para aeródromos existentes antes de marzo de 2016

- (1) 75 m cuando el número de clave sea 3 ó 4; y (*ver nota)
- (2) 40 m cuando el número de clave sea 1 ó 2

A cada lado del eje de la pista y de su prolongación a lo largo de la franja.

(e) Toda franja que comprenda una pista de vuelo visual debe extenderse a cada lado del eje de la pista y de su

prolongación a lo largo de la franja, hasta una distancia de por lo menos:

- (1) 75 m cuando el número de clave sea 3 ó 4;
- (2) 40 m cuando el número de clave sea 2; y
- (3) 30 m cuando el número de clave sea 1.

***Nota: Para efectos de restricción de obstáculos en aeródromos claves 3 y 4, la superficie de transición iniciará a partir de los 140 m del centro de pista**

Objetos en las franjas de pista. (Ver CCA 14.207(f))

(f) Todo objeto situado en la franja de una pista y que pueda constituir un peligro para los aviones, deben considerarse como un obstáculo y eliminarse, siempre que sea posible, en el caso de desagües en la franja ver CCA 14.207(f).

(g) Con excepción de las ayudas visuales requeridas para fines de navegación aérea o de seguridad operacional de las aeronaves y que deban estar emplazadas en franjas de pista y satisfagan los requisitos sobre frangibilidad pertinentes que aparecen en la sub parte E de esta RAC 14, no se debe permitir ningún objeto fijo en la parte de la franja de una pista de aproximación de precisión delimitada por los bordes inferiores de las superficies de transición interna.

No se debe permitir ningún objeto móvil en esta parte de la franja de la pista mientras se utilice la pista para aterrizar o despegar.

Nivelación de las franjas de pista (Ver CCA 14.207(h)).

(h) La parte de una franja que comprenda una pista de vuelo por instrumentos, debe proveer, hasta una distancia de por lo menos:

- (1) 75 m cuando el número de clave sea 3 ó 4; y
- (2) 40 m cuando el número de clave sea 1 ó 2;

Del eje de la pista y de su prolongación, un área nivelada en atención a los aviones a que está destinada la pista en el caso de que un avión se salga de ella.

(i) La parte de una franja de una pista de vuelo visual debe proveer, hasta una distancia de por lo menos

- (1) 75 m cuando el número de clave sea 3 ó 4;
- (2) 40 m cuando el número de clave sea 2; y
- (3) 30 m cuando el número de clave sea 1;

Desde el eje de la pista y de su prolongación, un área nivelada destinada a los aviones para los que está prevista la pista, en el caso de que un avión se salga de la misma.

(j) La superficie de la parte de la franja lindante con la pista, margen o zona de parada debe estar al mismo nivel que la superficie de la pista, margen o zona de parada.

(k) La parte de una franja situada por lo menos 30 m antes del comienzo de una pista debe prepararse contra la erosión producida por el chorro de los motores, a fin de proteger los aviones que aterrizan de los peligros que representan los bordes expuestos, (Ver CCA 14.207(k)). Cuando estas áreas tengan superficies pavimentadas, las mismas deben poder soportar el paso ocasional de aviones críticos para el diseño del pavimento de la pista.

Pendiente de las franjas de pista. (Ver CCA 14.207(o))

(l) Pendientes longitudinales:

Las pendientes longitudinales a lo largo de la porción de una franja que ha de nivelarse, no deben exceder del:

- (1) 1,5% cuando el número de clave sea 4;
- (2) 1,75% cuando el número de clave sea 3; y
- (3) 2% cuando el número de clave sea 1 ó 2.

(m) Cambios de pendientes longitudinales:

Los cambios de pendiente en la parte de una franja que haya de nivelarse deben ser lo más graduales posible, debiendo evitar los cambios bruscos o las inversiones repentinas de pendiente.

(n) Pendientes transversales:

(1) Las pendientes transversales en la parte de una franja que haya de nivelarse deben ser adecuadas para impedir la acumulación de agua en la superficie, pero no deben exceder del:

- (i) 2,5% cuando el número de clave sea 3 ó 4; y
- (ii) 3% cuando el número de clave sea 1 ó 2;

Excepto que, para facilitar el drenaje, la pendiente de los primeros 3 m hacia afuera del borde de la pista, margen o zona de parada debe ser negativa, medida en el sentido de alejamiento de la pista, pudiendo llegar hasta el 5%.

(o) Las pendientes transversales en cualquier parte de una franja más allá de la parte que ha de nivelarse no debe exceder de una pendiente ascendente del 5%, medida en el sentido de alejamiento de la pista.

Resistencia de las franjas de pista. (Ver CCA 14.207(p))

(p) La parte de una franja que comprenda una pista de vuelo por instrumentos debe prepararse o construirse, hasta una distancia de por lo menos:

- (1) 75 m cuando el número de clave sea 3 ó 4; y
- (2) 40 m cuando el número de clave sea 1 ó 2;

Del eje y de su prolongación, de manera que se reduzcan al mínimo los peligros provenientes de las diferencias de carga admisible, respecto a los aviones para los que se ha previsto la pista, en el caso de que un avión se salga de la misma.

(q) La parte de una franja que contenga una pista de vuelo visual debe prepararse o construirse hasta una distancia de por lo menos.

- (1) 75 m cuando el número de clave sea 3 ó 4;
- (2) 40 m cuando el número de clave sea 2; y
- (3) 30 m cuando el número de clave sea 1;

Del eje y de su prolongación, de manera que se reduzcan al mínimo los peligros provenientes de la diferencia de las cargas admisibles, respecto a los aviones para los que está prevista la pista, en el caso de que un avión se salga de la misma.

RAC 14.209 Áreas de seguridad de extremo de pista.

(Ver CCA 14.209(a), (b), (e), (f), (j))

Generalidades

(a) Se debe proveer un área de seguridad de extremo de pista en cada extremo de una franja de pista cuando:

- (1) el número de clave sea 3 ó 4; y
- (2) el número de clave sea 1 ó 2 y la pista sea de aterrizaje por instrumentos.

En el Apéndice 1 de la RAC14.253, se da orientación sobre las áreas de seguridad de extremo de pista.

Dimensiones de las áreas de seguridad de extremo de pista. (Ver CCA 14.209(b))

(b) El área de seguridad de extremo de pista se debe extender desde el extremo de una franja de pista hasta por lo menos 90 m cuando.

- el número de clave sea 3 ó 4; y
- el número de clave sea 1 ó 2 y la pista sea de aterrizaje por instrumentos.

De instalarse un sistema de parada, la longitud antes mencionada puede reducirse basándose en la especificación del diseño del sistema, lo que está sujeto a la aceptación de la AHAC.

(c) La anchura del área de seguridad de extremo de pista debe ser por lo menos el doble de la anchura de la pista correspondiente.

(d) Cuando sea posible, la anchura del área de seguridad de extremo de pista debe ser igual a la anchura de la parte nivelada de la franja de pista correspondiente.

Objetos en las áreas de seguridad de extremo de pista.

(Ver CCA 14.209(e))

(e) Todo objeto situado en un área de seguridad de extremo de pista, que pueda poner en peligro a los aviones, debe considerarse como obstáculo y eliminarse, siempre que sea posible.

Eliminación de obstáculos y nivelación en las áreas de seguridad de extremo de pista. (Ver CCA 14.209(f))

(f) Un área de seguridad de extremo de pista debe presentar una superficie despejada y nivelada para los aviones que la pista está destinada a servir, en el caso de que un avión efectúe un aterrizaje demasiado corto o se salga del extremo de la pista.

Pendientes de las áreas de seguridad de extremo de pista.

(g) Las pendientes de un área de seguridad de extremo de pista deben ser tales que ninguna parte de dicha área penetre en las superficies de aproximación o de ascenso en el despegue.

Pendientes longitudinales.

(h) Las pendientes longitudinales de un área de seguridad de extremo de pista no deben sobrepasar una inclinación descendente del 5%. Los cambios de pendiente longitudinal deben ser lo más graduales posible, debiendo evitar los cambios bruscos o las inversiones repentinas de pendiente.

Pendientes transversales.

- (i) Las pendientes transversales de un área de seguridad de extremo de pista no deben sobrepasar una inclinación, ascendente o descendente, del 5%. Las transiciones entre pendientes diferentes deben ser lo más graduales posible.

Resistencia de las áreas de seguridad de extremo de pista. (Ver CCA 14.209(j))

- (j) Un área de seguridad de extremo de pista debe estar preparada o construida de modo que reduzca el riesgo de daño que pueda correr un avión que efectúe un aterrizaje demasiado corto o que se salga del extremo de la pista, intensifique la deceleración del avión y facilite el movimiento de los vehículos de salvamento y extinción de incendios según se requiere en RAC 14.319(k).

RAC 14.211 Zona libre de obstáculos.

(Ver CCA 14.211(a), (d), (f))

Cuando sea necesario proveer una zona libre de obstáculos, ésta debe cumplir con las siguientes características:

Emplazamiento de las zonas libres de obstáculos

- (a) El origen de la zona libre de obstáculos debe estar en el extremo del recorrido de despegue disponible.

Longitud de las zonas libres de obstáculos

- (b) La longitud de la zona libre de obstáculos no debe exceder de la mitad de la longitud del recorrido de despegue disponible.

Anchura de las zonas libres de obstáculos

- (c) La zona libre de obstáculos debe extenderse lateralmente, a cada lado de la prolongación del eje de la pista, hasta

una distancia de por lo menos:

- i. 75 m para las pistas de vuelo por instrumentos; y,
- ii. La mitad de la anchura de la franja de pista para las pistas de vuelo visual.

Pendientes de las zonas libres de obstáculos:

- (d) El terreno de una zona libre de obstáculos no debe sobresalir de un plano inclinado con una pendiente ascendente de 1,25%, siendo el límite inferior de este plano una línea horizontal que:

- (1) es perpendicular al plano vertical que contenga el eje de la pista; y,
- (2) pasa por un punto situado en el eje de la pista, al final del recorrido de despegue disponible.

- (e) Se deben evitar los cambios bruscos de pendientes hacia arriba cuando la pendiente de una zona libre de obstáculos sea relativamente pequeña o cuando la pendiente media sea ascendente. Cuando existan estas condiciones, en la parte de la zona libre de obstáculos comprendida en la distancia de 22,5 m o la mitad de la anchura de la pista, de ambas la mayor, a cada lado de la prolongación del eje, las pendientes, los cambios de pendiente y la transición de la pista a la zona libre de obstáculos, deben ajustarse, de manera general, a los de la pista con la cual esté relacionada dicha zona.

Objetos en las zonas libres de obstáculos.

- (f) Un objeto situado en una zona libre de obstáculos, que pueda poner en peligro a los aviones en vuelo debe considerarse como obstáculo y eliminarse.

RAC 14.213 Zona de parada.

(Ver CCA 14.213(a), (c), (d))

Cuando sea necesario proveer una zona de parada, ésta debe cumplir con las siguientes características:

Anchura de las zonas de parada:

- (a) Las zonas de parada deben tener la misma anchura que la pista con la cual esté asociada.

Pendientes de las zonas de parada:

- (b) Las pendientes y cambios de pendientes en las zonas de parada y la transición de una pista a una zona de parada, deben cumplir las especificaciones que figuran en el RAC 14.201 (m), (n), (o), (q), (r), (s), para la pista con la cual esté asociada la zona de parada, con las siguientes excepciones:

- (1) no es necesario aplicar a la zona de parada las limitaciones que se dan en el RAC 14.201 (n) del 0,8% de pendiente en el primero y el *último cuarto* de la longitud de la pista; y,
- (2) en la unión de la zona de parada y la pista, así como a lo largo de dicha zona, el grado máximo de variación de pendiente puede ser de 0,3% por cada 30 m (radio mínimo de curvatura de 10 000 m) cuando el número de clave de la pista sea 3 ó 4.

Resistencia de las zonas de parada:

- (c) Las zonas de parada deben prepararse o construirse de manera que, en el caso de un despegue interrumpido, puedan soportar el peso de los aviones para los que estén previstas, sin ocasionar daños estructurales a los mismos.

Superficie de las zonas de parada:

- (d) La superficie de las zonas de parada pavimentadas se debe construir de modo que sus características de rozamiento sean iguales o mejores que las de la pista correspondiente.

RAC 14.215 Área de funcionamiento de radio altímetro.

(Ver CCA 14.215(d))

Generalidades

- (a) El área de funcionamiento de un radio altímetro se debe situar en el área anterior al umbral de una pista de aproximación de precisión, debe mantener las siguientes características:

Longitud del área.

- (b) El área de funcionamiento de un radio altímetro debe extenderse antes del umbral por una distancia de 300 m como mínimo.

Anchura del área.

- (c) El área de funcionamiento de un radio altímetro debe extenderse lateralmente, a cada lado de la prolongación del eje de la pista, hasta una distancia de 60 m, salvo que, si hay circunstancias especiales que lo justifiquen, la distancia se puede reducir a 30 m como mínimo cuando un estudio aeronáutico conforme lo determina el RAC 139, indique que dicha reducción no afecta a la seguridad de las operaciones de la aeronave.

Cambios de la pendiente longitudinal.

- (d) En el área de funcionamiento de un radio altímetro, deben evitarse los cambios de pendiente o reducirse a un mínimo. Cuando no puedan evitarse los cambios de pendiente, los mismos deben ser tan graduales como fuese posible y deben evitarse los cambios abruptos o inversiones repentinas de la pendiente. El régimen de cambio entre dos pendientes consecutivas no deben exceder de 2% en 30 m.

RAC 14.217 Calles de rodaje

(Ver CCA 14.217(a), (c), (d), (e), (f), (g), (k), (l), (n), (o), (t))

Generalidades

Los requerimientos sobre los tipos de calles de rodaje deben ser cumplidos salvo se indique de otra forma por la AHAC.

- (a) Deben proveerse calles de rodaje para permitir el movimiento seguro y rápido de las aeronaves en la superficie.
- (b) Deben disponerse de suficientes calles de rodaje de entrada y salida para dar rapidez al movimiento de los aviones hacia la pista y desde ésta y preverse calles de salida rápida en los casos de gran densidad de tráfico.
- (c) El diseño de una calle de rodaje será tal que, cuando el puesto de pilotaje de los aviones para los que está prevista permanezca sobre las señales de eje de dicha calle de rodaje, la distancia libre entre la rueda exterior del tren principal del avión y el borde de la calle de rodaje no sea inferior a la indicada en la siguiente tabla:

OMGWS				
	Hasta 4.5 m (exclusive)	Desde 4.5 m hasta 6 m (exclusive)	Desde 6 m hasta 9 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 15 m (exclusive)
Distancia libre	1.50 m	2.25 m	3 m ^{a,b} o 4 m ^c	4 m

a En tramos rectos.

b En tramos curvos, si la calle de rodaje está prevista para aviones con base de ruedas inferior a 18 m.

c En tramos curvos, si la calle de rodaje está prevista para aviones con base de ruedas igual o superior a 18 m.

Anchura de las calles de rodaje

- (d) La parte rectilínea de una calle de rodaje debe tener una anchura no inferior a la indicada en la tabla siguiente:

OMGWS				
	Hasta 4.5 m (exclusive)	Desde 4.5 m hasta 6 m (exclusive)	Desde 6 m hasta 9 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 15 m (exclusive)
Anchura de la calle de rodaje	7.5 m	10.5 m	15 m	23 m

Curvas de las calles de rodaje

- (e) Los cambios de dirección de las calles de rodaje no deben ser muy numerosos ni pronunciados, en la medida de lo posible. Los radios de las curvas deben ser compatibles con la capacidad de maniobra y las velocidades de rodaje normales de los aviones para los que dicha calle de rodaje esté prevista. El diseño de la curva debe ser tal que cuando el puesto de pilotaje del avión permanezca sobre las señales de eje de calle de rodaje, la distancia libre entre las ruedas principales exteriores y el borde de la calle de rodaje no sea inferior a las especificadas en el RAC 14.217 (c).

En la Figura C-2 se indica una forma de ensanchar las calles de rodaje para obtener la distancia libre entre ruedas y borde especificada.

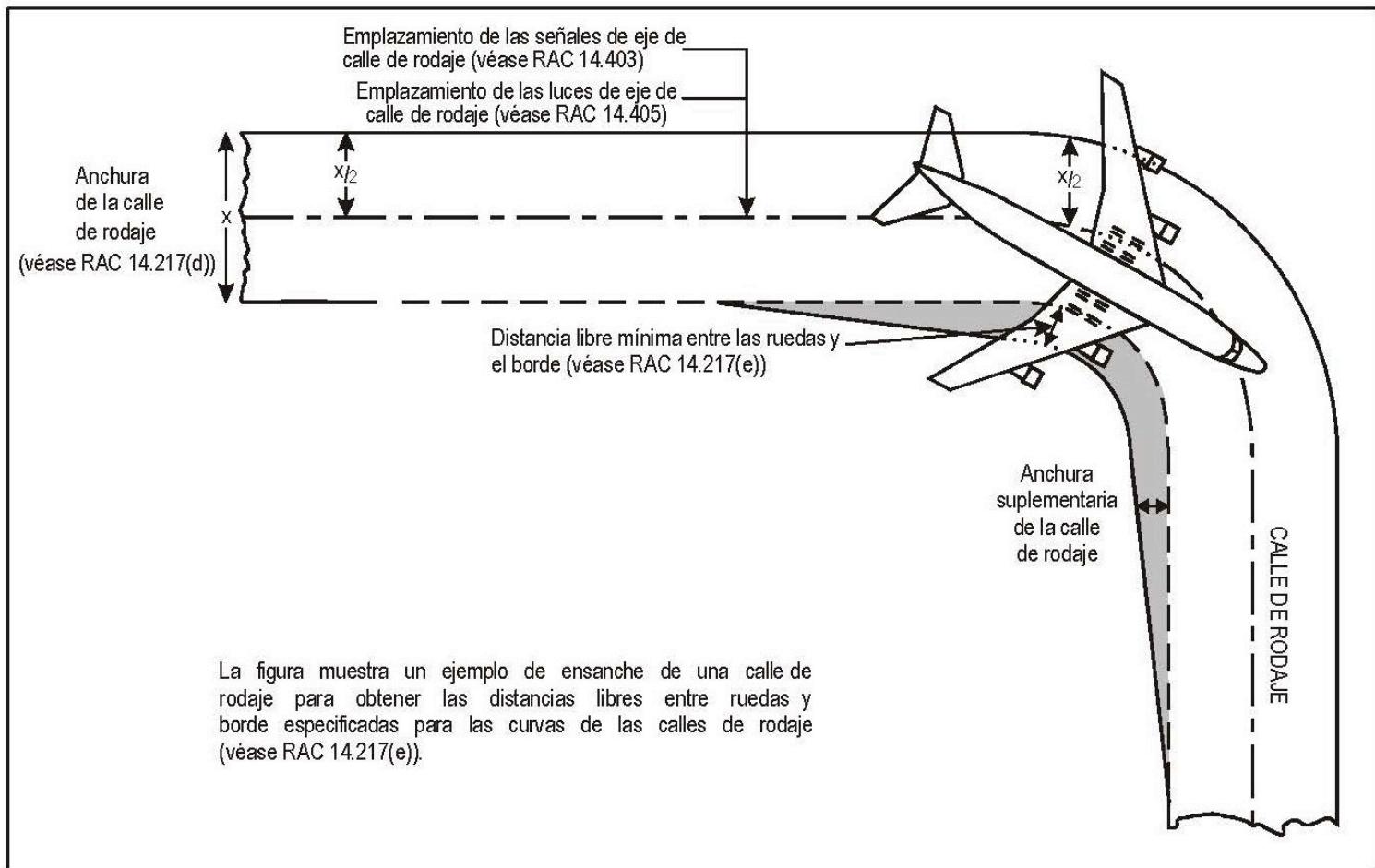


Figura C-2. Curva de calle de rodaje

Uniones e intersecciones

- (f) Con el fin de facilitar el movimiento de los aviones, deben proveerse superficies de enlace en las uniones e intersecciones de las calles de rodaje con pistas, plataformas y otras calles de rodaje. El diseño de las superficies de enlace deben asegurar que se conservan las distancias mínimas libres entre ruedas y borde especificadas en el RAC 14.217(c). cuando los aviones maniobran en las uniones o intersecciones.

Distancias mínimas de separación de las calles de rodaje

- (g) La distancia de separación entre el eje de una calle de rodaje, por una parte y el eje de una pista, el eje de una calle de rodaje paralela o un objeto, por otra parte, no debe ser inferior al valor adecuado que se indica en la Tabla C-1, aunque pueden permitirse operaciones con distancias menores de separación en aeródromos ya existentes si un estudio aeronáutico indicara que tales distancias de separación no influyen adversamente en la seguridad, ni de modo importante en la regularidad de las operaciones de los aviones.

Tabla C-1 Distancias mínimas de separación de las calles de rodaje

Letra de clave	Distancia entre el eje de una calle de rodaje y el eje de una pista (metros)								Distancia entre el eje de una calle de rodaje y el eje de otra calle de rodaje (metros)	Distancia entre el eje de una calle de rodaje que no sea calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y un objeto (metros)	Distancia entre el eje de una calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y el eje de otra calle de acceso (metros)	Distancia entre el eje de la calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y un objeto (metros)
	Pistas de vuelo por instrumentos Número de clave				Pistas de vuelo visual Número de clave							
	1	2	3	4	1	2	3	4				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
A	77,5	77,5	-	-	37,5	47,5	-	-	23	15,5	19,5	12
B	82	82	152	-	42	52	87	-	32	20	28,5	16,5
C	88	88	158	158	48	58	93	93	44	26	40,5	22,5
D	-	-	166	166	-	-	101	101	63	37	59,5	33,5
E	-	-	172,5	172,5	-	-	107,5	107,5	76	43,5	72,5	40
F	-	-	180	180	-	-	115	115	91	51	87,5	47,5

Nota 1. Las distancias de separación que aparecen en las columnas (2) a (9) representan combinaciones comunes de pistas y calles de rodaje. (Ver CCA 14.217(g))

Nota 2. Las distancias de las columnas (2) a (9) no garantizan una distancia libre suficiente detrás de un avión en espera para que pase otro avión en una calle de rodaje paralela. (Ver CCA 14.217(g))

Pendientes de las calles de rodaje

(h) **Pendiente longitudinal:** La pendiente longitudinal de una calle de rodaje no debe exceder de:

- (1) 1,5% cuando la letra de clave sea C, D, E o F; y,
- (2) 3% cuando la letra de clave sea A o B.

(i) **Cambios de pendiente longitudinal:** Cuando no se pueda evitar un cambio de pendiente en una calle de rodaje, la transición de una pendiente a otra debe efectuarse mediante una superficie cuya curvatura no exceda del:

- (1) 1% por cada 30 m (radio mínimo de curvatura de 3,000 m) cuando la letra de clave sea C, D, E o F; y,
- (2) 1% por cada 25 m (radio mínimo de curvatura de 2,500 m) cuando la letra de clave sea A o B.

Distancia visible:

(j) Cuando no se pueda evitar un cambio de pendiente en una calle de rodaje el cambio debe ser tal que, desde cualquier punto situado a:

- (1) 3 m sobre la calle de rodaje, pueda verse toda su superficie hasta una distancia de por lo menos 300 m, cuando la letra de clave sea C, D, E o F;
- (2) 2 m sobre la calle de rodaje, pueda verse toda su superficie hasta una distancia de por lo menos 200 m, cuando la letra de clave sea B; y,
- (3) 1,5 m sobre la calle de rodaje, pueda verse toda su superficie hasta una distancia de por lo menos 150 m, cuando la letra de clave sea A.

Pendientes transversales:

(k) Las pendientes transversales de una calle de rodaje deben ser suficientes para impedir la acumulación de agua en la superficie, pero no deben exceder del, (Ver CCA 14.217(k)):

- (1) 1,5% cuando la letra de clave sea C, D, E o F; y
- (2) 2% cuando la letra de clave sea A o B.

Resistencia de las calles de rodaje

(l) La resistencia de una calle de rodaje debe ser por lo menos igual a la de la pista activa, teniendo en cuenta que una calle de rodaje está sometida a mayor intensidad de tránsito y mayores esfuerzos que la pista activa, como resultado del movimiento lento o situación estacionaria de los aviones. (Ver CCA 14.217(l))

Superficie de las calles de rodaje

(m) La superficie de una calle de rodaje no debe tener irregularidades que puedan ocasionar daños a la estructura de los aviones.

(n) La superficie de las calles de rodaje pavimentadas deben construirse o repavimentarse de modo que las características de rozamiento de la superficie sean idóneas. (Ver CCA 14.217(n)).

Calles de salida rápida

La siguiente norma detalla los requisitos propios de las calles de salida rápida, Los requisitos de carácter general de las calles de rodaje se aplican asimismo a este tipo de calles de rodaje, Ver la figura C-3. (Ver CCA 14.217(o))

(o) Las calles de salida rápida deben calcularse con un radio de curva de viraje de por lo menos:

- (1) 550 m cuando el número de clave sea 3 ó 4; y,
- (2) 275 m cuando el número de clave sea 1 ó 2; a fin de que sean posibles velocidades de salida, con pistas mojadas, de:
- (3) 93 km/h cuando el número de clave sea 3 ó 4; y,
- (4) 65 km/h cuando el número de clave sea 1 ó 2.

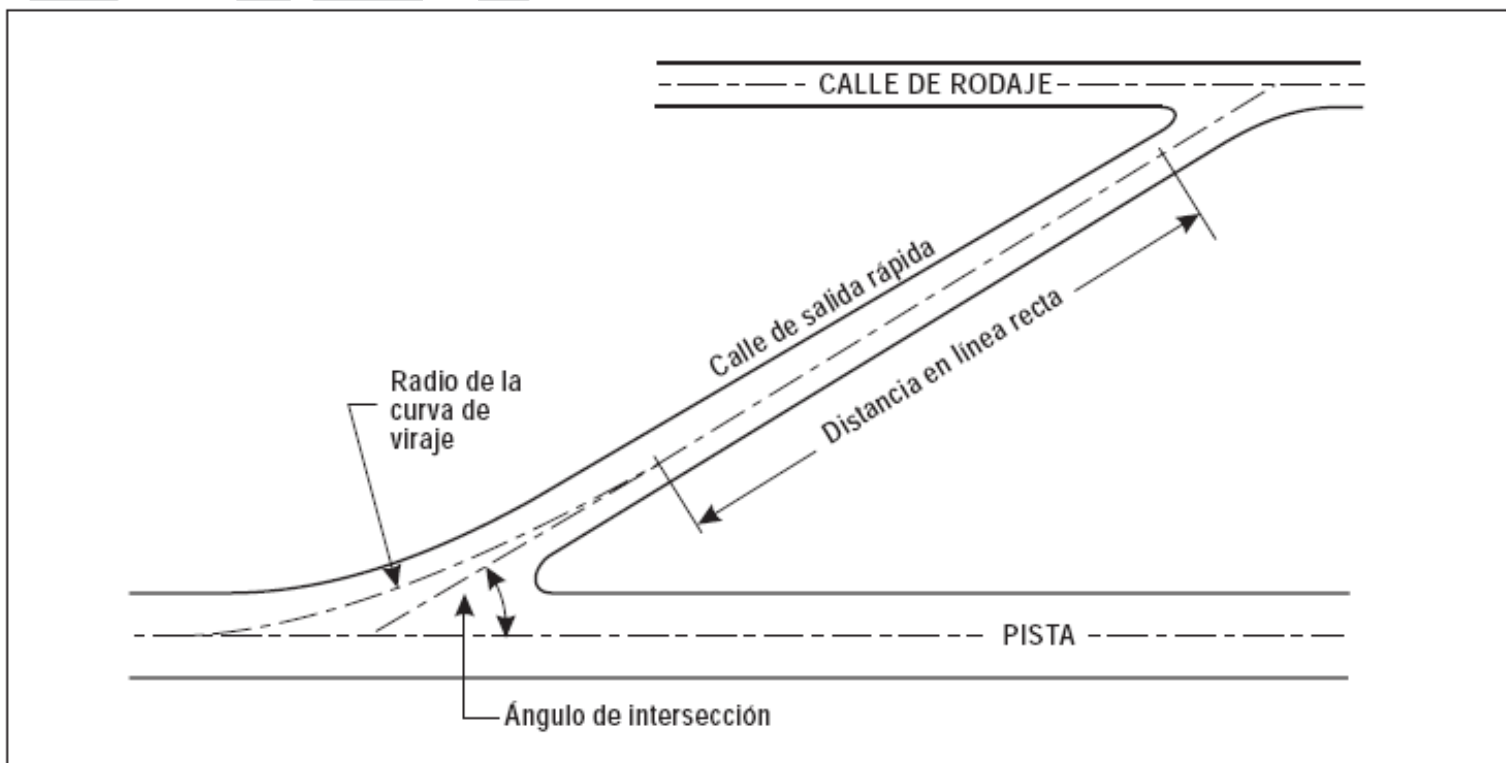


Figura C-3 Calle de salida rápida

(p) El radio de la superficie de enlace en la parte interior de la curva de una calle de salida rápida debe ser suficiente para proporcionar un ensanche de la entrada de la calle de rodaje, a fin de facilitar que se reconozca la entrada y el viraje hacia la calle de rodaje.

(q) Una calle de salida rápida debe incluir una recta, después de la curva de viraje, suficiente para que una aeronave que esté saliendo pueda detenerse completamente con un margen libre de toda intersección de calle de rodaje.

(r) El ángulo de intersección de una calle de salida rápida con la pista no debe ser mayor de 45° ni menor de 25° , pero preferentemente debe ser de 30° .

Calles de rodaje en puentes

(s) La anchura de la parte del puente de rodaje que pueda sostener a los aviones, medida perpendicularmente al eje de la calle de rodaje, no debe ser inferior a la anchura del área nivelada de la franja prevista para dicha calle de rodaje, salvo que se utilice algún método probado de contención lateral que no sea peligroso para los aviones a los que se destina la calle de rodaje.

(t) Deben proveerse accesos para que los vehículos de salvamento y extinción de incendios para que puedan intervenir en ambas direcciones dentro del tiempo de respuesta especificado respecto al avión más grande para el que se ha previsto el puente de la calle de rodaje. (Ver CCA 14.217(t)).

(u) El puente debe construirse sobre una sección recta de una calle de rodaje con una sección recta en cada extremo del mismo para facilitar que los aviones puedan alinearse al aproximarse al puente.

RAC 14.219 Márgenes de las calles de rodaje

(Ver CCA 14.219)

(a) Los tramos rectilíneos de las calles de rodaje que sirvan a pistas de letra de clave C, D, E o F deben tener márgenes que se extiendan simétricamente a ambos lados de la calle de rodaje, de modo que la anchura total de la calle de rodaje y sus márgenes en las partes rectilíneas no sea menor de:

- (1) 44 m cuando la letra de clave sea F;
- (2) 38 m cuando la letra de clave sea E;
- (3) 34 m cuando la letra de clave sea D; y
- (4) 25 m cuando la letra de clave sea C.

En las curvas, uniones e intersecciones de las calles de rodaje en que se proporcione pavimento adicional, la anchura de los márgenes no debe ser inferior a la correspondiente a los tramos rectilíneos adyacentes de la calle de rodaje.

(b) La superficie de los márgenes de las calles de rodaje destinadas a ser utilizadas por aviones equipados con turbinas, deben prepararse de modo que resista a la erosión y no dé lugar a la ingestión de materiales sueltos de la superficie por los motores de los aviones.

RAC 14.221 Franjas de las calles de rodaje

(Ver CCA 14.221, (c), (d), (f))

Generalidades:

(a) Cada calle de rodaje, excepto las calles de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave, deben estar situada dentro de una franja.

Anchura de las franjas de las calles de rodaje:

(b) Cada franja de calle de rodaje debe extenderse simétricamente a ambos lados del eje de la calle de rodaje y en toda la longitud de ésta hasta la distancia con respecto al eje especificado en la columna 11 de la Tabla C-1, por lo menos.

Objetos en las franjas de las calles de rodaje:

(c) La franja de la calle de rodaje debe estar libre de objetos que puedan poner en peligro a los aviones en rodaje.

Nivelación de las franjas de las calles de rodaje:

(d) La parte central de una franja de calle de rodaje debe proporcionar una zona nivelada a una distancia del eje de la calle de rodaje no inferior a la indicada en la siguiente tabla:

- 1) 10,25 m cuando la OMGWS sea de hasta 4,5 m (exclusive);
- 2) 11 m cuando la OMGWS sea desde 4,5 m hasta 6 m (exclusive);
- 3) 12,50 m cuando la OMGWS sea desde 6 m hasta 9 m (exclusive);
- 4) 18,50 m cuando la OMGWS sea desde 9 m hasta 15 m (exclusive), cuando la letra de clave sea D;
- 5) 19 m cuando la OMGWS sea de 9 m hasta 15 m (exclusive), cuando la letra de clave sea E; y
- 6) 22 m cuando la OMGWS sea de 9 m hasta 15 m (exclusive), cuando la clave de letra sea F.

Pendientes de las franjas de las calles de rodaje:

(e) La superficie de la franja situada al borde de una calle de rodaje o del margen correspondiente, si se provee, debe estar al mismo nivel que éstos y su parte nivelada no debe tener una pendiente transversal ascendente que exceda del:

- (1) 2,5% para las franjas de las calles de rodaje cuando la letra de clave sea C, D, E o F; y,
- (2) 3% para las franjas de las calles de rodaje cuando la letra de clave sea A o B;

La pendiente ascendente se mide utilizando como referencia la pendiente transversal de la calle de rodaje contiguo y no la horizontal. La pendiente transversal

descendente no debe exceder del 5%, medido con referencia a la horizontal.

(f) Las pendientes transversales de cada parte de la franja de una calle de rodaje, más allá de la parte nivelada, no deben exceder una pendiente ascendente o descendente del 5% medida hacia afuera de la calle de rodaje.

RAC 14.223 Apartaderos de espera, puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios y puntos de espera en la vía de vehículos

(Ver CCA 14.223(f))

Generalidades:

(a) Cuando haya una gran densidad de tránsito deben proveerse uno o más apartaderos de espera.

(b) Se debe establecer uno o más puntos de espera de la pista:

- (1) en la calle de rodaje, en la intersección de la calle de rodaje y una pista; y,
- (2) en la intersección de una pista con otra pista cuando la primera pista forma parte de una ruta normalizada para el rodaje.

(c) Se debe establecer un punto de espera de la pista en una calle de rodaje cuando el emplazamiento o la alineación de la calle de rodaje sea tal que las aeronaves en rodaje o vehículos puedan infringir las superficies limitadoras de obstáculos o interferir en el funcionamiento de las radioayudas para la navegación.

(d) Se debe establecer un punto de espera intermedio en una calle de rodaje en cualquier punto que no sea un punto de espera de la pista, cuando sea conveniente definir un límite de espera específico.

(e) Se debe establecer un punto de espera en la vía de vehículos en la intersección de una vía de vehículos con una pista.

Emplazamiento:

(f) La distancia entre un apartadero de espera, un punto de espera de la pista establecido en una intersección de calle de rodaje/pista o un punto de espera en la vía de vehículos y el eje de una pista se debe ajustar a lo indicado en la Tabla C-2 y, en el caso de una pista para aproximaciones de precisión, debe ser tal que una aeronave o un vehículo que esperan no interfieran con el funcionamiento de las radioayudas para la navegación ni penetren la superficie de transición interna.

(g) A una elevación superior a 700 m (2,300 ft), la distancia de 90 m que se especifica en la Tabla 3-2, para una pista de aproximación de precisión de número de clave 4, debe aumentarse del modo que se indica a continuación:

(1) hasta una elevación de 2,000 m (6,600 ft), 1 m por cada 100 m (330 ft) en exceso de 700 m (2,300 ft);

(h) Si la elevación de un apartadero de espera, de un punto de espera de la pista, o de un punto de espera en la vía de vehículos, es superior a la del umbral de la pista, en el caso de pistas de aproximación de precisión cuyo número de clave sea 4, la distancia que se indica en la Tabla C-2 debe aumentarse otros 5 m por cada metro de diferencia de elevación entre la del apartadero o punto de espera y la del umbral.

(i) El emplazamiento de un punto de espera de la pista, establecido de conformidad con RAC 14.223 (c), debe ser tal que la aeronave o vehículo en espera no infrinja la zona despejada de obstáculos, la superficie de aproximación, la superficie de ascenso en el despegue ni el área crítica/sensible del ILS/MLS, ni interfiera en el funcionamiento de las radioayudas para la navegación.

Tabla C-2. Distancias mínimas entre el eje de la pista y un apartadero de espera, un punto de espera de la pista o punto de espera en la vía de vehículos

Tipo de pista	Número de clave			
	1	2	3	4
Aproximación visual	30 m	40 m	75 m	75 m
Aproximación que no es de precisión	40 m	40 m	75 m	75 m
Aproximación de precisión de Categoría I	60 m ^b	60 m ^b	90 m ^{a,b}	90 m ^{a,b,c}
Aproximación de precisión de Categorías II y III	—	—	90 m ^{a,b}	90 m ^{a,b,c}
Despegue	30 m	40 m	75 m	75 m

(a) Si la elevación del apartadero de espera, del punto de espera de la pista o del punto de espera en la vía de vehículos es inferior a la del umbral de la pista, la distancia puede disminuirse 5 m por cada metro de diferencia entre el apartadero o punto de espera y el umbral, a condición de no penetrar la superficie de transición interna.

(b) Puede ser necesario aumentar esta distancia en el caso de las pistas de aproximación de precisión, a fin de no

interferir con las radioayudas para la navegación, en particular, con las instalaciones relativas a trayectoria de planeo y localizadores. (Vea además RAC 14. 223(f)).

Nota 1. La distancia de 90 m para el número de clave 3 ó 4 se basa en aeronaves con un empenaje de 20 m de altura, una distancia entre la proa y la parte más alta del empenaje de 52.7 m y una altura de la proa de 10 m en espera, a un ángulo de 45° más con respecto al eje

de la pista, encontrándose fuera de la zona despejada de obstáculos y sin tenerla en cuenta para el cálculo de la OCA/H.

Nota 2. La distancia de 60 m para el número de clave 2 se basa en una aeronave con un empenaje de 8 m de altura, una distancia entre la proa y la parte más alta del empenaje de 24.6 m y una altura de la proa de 5.2 m en espera, a un ángulo de 45° o más con respecto al eje de la pista, encontrándose fuera de la zona despejada de obstáculos.

Nota. Para el número de clave 4, donde la anchura del borde interior de la superficie de aproximación interna sea de más de 120 m, puede ser necesaria una distancia de más de 90 m para garantizar que una aeronave en espera este fuera de la zona despejada de obstáculos. Por ejemplo, una distancia de 100 m se basa en aeronaves con un empenaje de 24 m de altura, una distancia entre la proa y la parte más alta del empenaje de 62.2 m y una altura de la proa de 10 m en espera, a un ángulo de 45° o más con respecto al eje de la pista, encontrándose fuera de la zona despejada de obstáculos.

RAC 14.225 Plataformas

(Ver CCA 14.225(f))

Generalidades:

(a) Deben proveerse plataformas donde sean necesarias para que el embarque y desembarque de pasajeros, carga o correo, así como las operaciones de servicio a las aeronaves puedan hacerse sin obstaculizar el tránsito del aeródromo.

Extensión de las plataformas:

(b) El área total de las plataformas debe ser suficiente para permitir el movimiento rápido del tránsito de aeródromo

en los períodos de densidad máxima prevista.

Resistencia de las plataformas:

(c) Toda parte de la plataforma debe poder soportar el tránsito de las aeronaves que hayan de utilizarla, teniendo en cuenta que algunas porciones de la plataforma esta sometidas a mayor intensidad de tránsito y mayores esfuerzos que la pista como resultado del movimiento lento o situación estacionaria de las aeronaves.

Pendientes de las plataformas:

(d) Las pendientes de una plataforma, comprendidas las de una calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronaves, deben ser suficientes para impedir la acumulación de agua en la superficie, pero sus valores deben mantenerse lo más bajos que permitan los requisitos de drenaje.

(e) En un puesto de estacionamiento de aeronaves, la pendiente máxima no debe exceder del 1%.

Márgenes de separación en los puestos de estacionamiento de aeronave:

(f) Un puesto de estacionamiento de aeronaves debe proporcionar los siguientes márgenes mínimos de separación entre la aeronave que entre o salga del puesto y cualquier edificio, aeronave en otro puesto de estacionamiento u otros objetos adyacentes:

Letra de clave	Margen
A	3 m
B	3 m
C	4.5 m
D	7.5 m
E	7.5 m
F	7.5 m

De presentarse circunstancias especiales que lo justifiquen, estos márgenes pueden reducirse en los puestos de

estacionamiento de aeronaves con la proa hacia adentro, cuando la letra de clave sea D, E o F:

- (1) entre el edificio terminal, incluido cualquier puente fijo de pasajeros y la proa de la aeronave; y,
- (2) en cualquier parte del puesto de estacionamiento equipado con guía azimutal proporcionada por algún sistema de guía de atraque visual.

RAC 14.227 Puesto de estacionamiento aislado para aeronaves

(a) Dentro del diseño y construcción se debe designar un puesto o áreas de estacionamiento aislado para aeronaves, el área o áreas debe ser adecuadas para el estacionamiento de una aeronave que se sepa o se sospeche que está siendo objeto de interferencia ilícita, o que por otras razones necesita ser aislada de las actividades normales del aeródromo. La ubicación de estas áreas debe ser de conocimiento de la torre de control del aeródromo.

(b) El puesto de estacionamiento aislado para aeronaves debe estar ubicado a la máxima distancia posible, pero en ningún caso a menos de 100 m de los otros puestos de estacionamiento, edificios o áreas públicas, etc. Debe tenerse especial cuidado en asegurar que el puesto de estacionamiento no esté ubicado sobre instalaciones subterráneas de servicio, tales como gas y combustible de aviación y, dentro de lo posible, cables eléctricos o de comunicaciones.

SUBPARTE D RESTRICCIÓN Y ELIMINACIÓN DE OBSTÁCULOS

RAC 14.301 Superficie limitadora de obstáculos (Ver CCA 14.301, (a), (c), (f), y la Figura D-1)

(a) **Superficie horizontal externa.** (Ver CCA 14.301(a))

(b) **Superficie cónica.**

(1) **Descripción.** - Superficie cónica. Una superficie de pendiente ascendente y hacia fuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.

(2) **Características.** - Los límites de la superficie cónica deben comprender:

- (i) un borde inferior que coincide con la periferia de la superficie horizontal interna; y,
- (ii) un borde superior situado a una altura determinada sobre la superficie horizontal interna.

(3) La pendiente de la superficie cónica se debe medir en un plano vertical perpendicular a la periferia de la superficie horizontal interna correspondiente.

(c) **Superficie horizontal interna.** (Ver CCA 14.301(c))

(1) **Descripción.** - Superficie horizontal interna. Superficie situada en un plano horizontal sobre un aeródromo y sus alrededores.

(2) **Características.** - El radio o límites exteriores de la superficie horizontal interna se deben medir desde el punto o puntos de referencia que se fijen para este fin.

(3) La altura de la superficie horizontal interna corresponde a 45 m por encima del punto de referencia para la elevación que se fije con este fin.

(d) **Superficie de aproximación**

(1) **Descripción.** - Superficie de aproximación. Plano inclinado o combinación de planos anteriores al umbral.

(2) **Características.** Los límites de la superficie de aproximación deben ser:

- (i) Un borde interior de longitud especificada, horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de pista y situado a una distancia determinada antes del umbral;
- (ii) Dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente en un ángulo determinado respecto a la prolongación del eje de pista;
- (iii) Un borde exterior paralelo al borde interior; y,
- (iv) Las superficies mencionadas varían cuando se realizan aproximaciones con desplazamiento lateral, con desplazamiento o en curva.

Específicamente, los dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente en un ángulo determinado respecto a la prolongación del eje de la derrota con desplazamiento lateral, con desplazamiento o en curva.

- (3) La elevación del borde interior debe ser igual a la del punto medio del umbral correspondiente.
- (4) La pendiente o pendientes de la superficie de aproximación deben medirse en el plano vertical que contenga al eje de pista y continuar conteniendo al eje de toda derrota con desplazamiento lateral o en curva. (Ver la Figura D-2)

(e) Superficie de aproximación interna

- (1) **Descripción-** Superficie de aproximación interna: Porción rectangular de la superficie de aproximación inmediatamente anterior al umbral.
- (2) **Características.** Los límites de la superficie de aproximación interna deben ser:
 - (i) un borde interior que coincide con el emplazamiento del borde interior de la superficie de aproximación pero que posee una longitud propia determinada;
 - (ii) dos lados que parten de los extremos del borde interior y se extienden paralelamente al plano vertical que contiene el eje de pista; y,

- (iii) un borde exterior paralelo al borde interior.

(f) Superficie de transición.

(1) **Descripción-** Superficie de transición. Superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la franja y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia fuera hasta la superficie horizontal interna.

(2) **Características.** Los límites de una superficie de transición deben ser:

- (i) un borde inferior que comienza en la intersección del borde de la superficie de aproximación con la superficie horizontal interna y que se extiende siguiendo el borde de la superficie de aproximación hasta el borde interior de la superficie de aproximación y desde allí, por toda la longitud de la franja, paralelamente al eje de pista; y,
- (ii) un borde superior situado en el plano de la superficie horizontal interna.

(3) La elevación de un punto en el borde inferior debe ser:

- (i) a lo largo del borde de la superficie de aproximación igual a la elevación de la superficie de aproximación en dicho punto; y,
- (ii) a lo largo de la franja, igual a la elevación del punto más próximo sobre el eje de la pista o de su prolongación.

(4) La pendiente de la superficie de transición se debe medir en un plano vertical perpendicular al eje de la pista.

***Nota:** Para efectos de restricción de obstáculos en aeródromos claves 3 y 4, la superficie de transición iniciará a partir de los 140 m del centro de pista

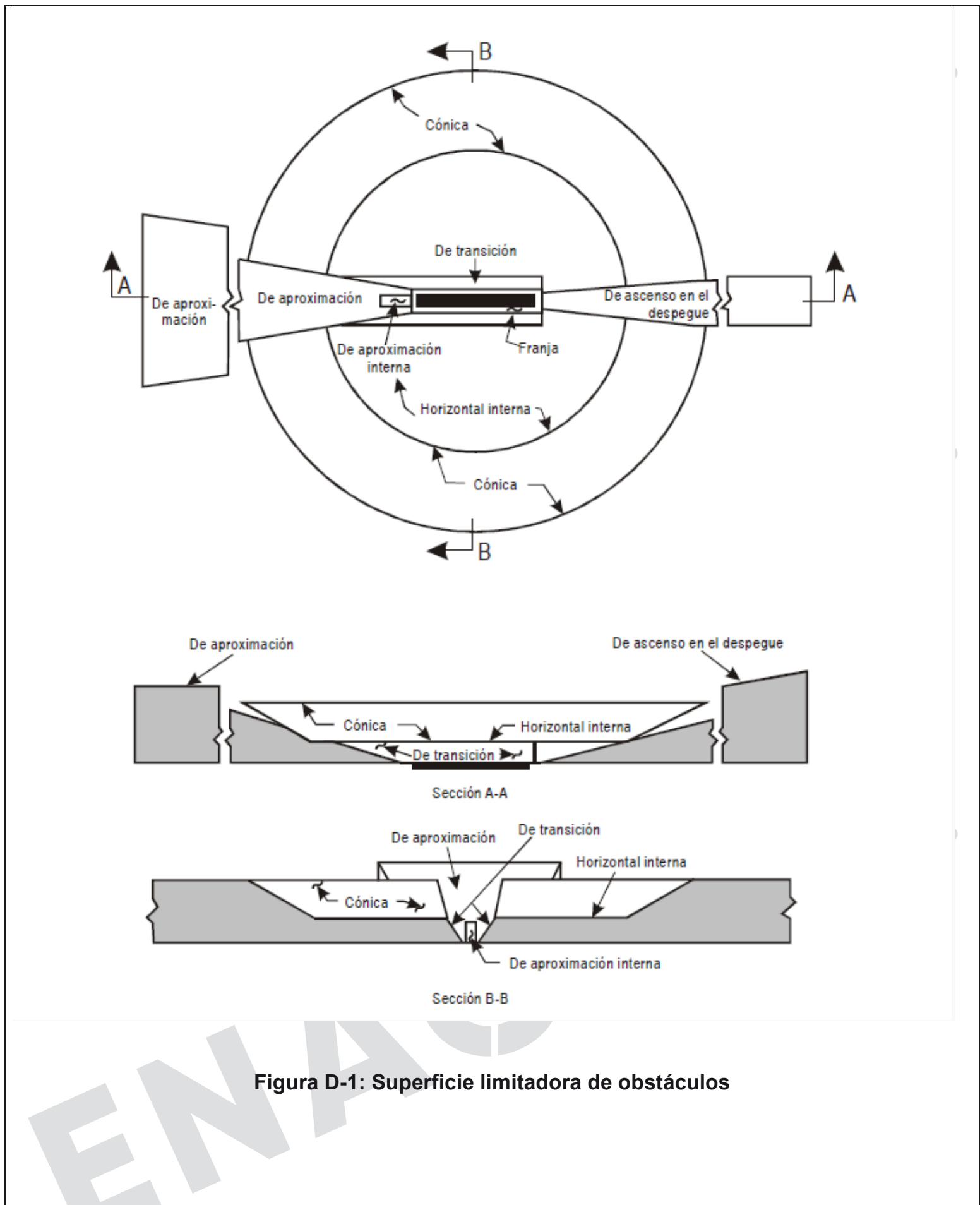


Figura D-1: Superficie limitadora de obstáculos

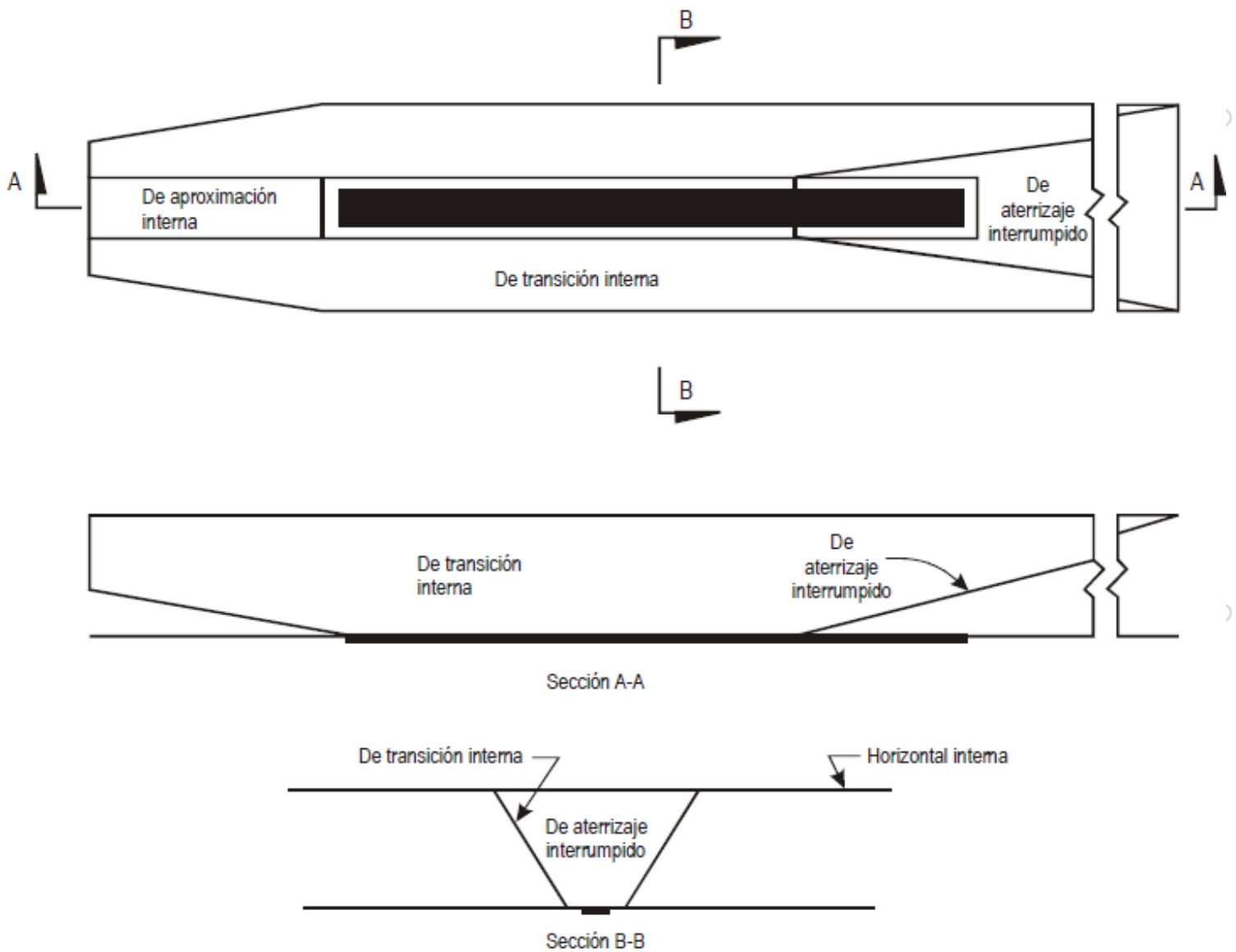


Figura D-2: Superficies limitadoras de obstáculos de aproximación interna, de transición interna y de aterrizaje interrumpido

(g) Superficie de transición interna:

- (1) **Descripción.**- Superficie de transición interna. Superficie similar a la superficie de transición, pero más próxima a la pista. La finalidad de la superficie de transición interna es servir de superficie limitadora de obstáculos para las ayudas a la navegación, las aeronaves y otros vehículos que deban hallarse en las proximidades de la pista. De esta superficie sólo deben sobresalir los objetos frangibles. La función de la superficie de transición definida en RAC 14.301 (f) (1) es la de servir en todos los casos de superficie limitadora de obstáculos para los edificios, entre otros.

(2) **Características.** Los límites de la superficie de transición interna deben ser:

- (i) Un borde inferior que comience al final de la superficie de aproximación interna y que se extienda a lo largo del lado de la superficie de aproximación interna hasta el borde interior de esta superficie; desde allí a lo largo de la franja paralela al eje de pista hasta el borde interior de la superficie de aterrizaje interrumpido y desde allí hacia arriba a lo largo del lado de la superficie de aterrizaje interrumpido hasta el punto donde el lado corta la superficie horizontal interna; y,

(ii) Un borde superior situado en el plano de la superficie horizontal interna.

(3) La elevación de un punto en el borde inferior debe ser:

(i) a lo largo del lado de la superficie de aproximación interna y de la superficie de aterrizaje interrumpido, igual a la elevación de la superficie considerada en dicho punto; y,

(ii) a lo largo de la franja, igual a la elevación del punto más próximo sobre el eje de pista o de su prolongación.

Como consecuencia de RAC 14. 301(g) (3) (ii), La superficie de transición interna a lo largo de la franja debe ser curva si el perfil de la pista es curvo o debe ser plana si el perfil de la pista es rectilíneo. La intersección de la superficie de transición interna con la superficie horizontal interna debe ser también una línea curva o recta dependiendo del perfil de la pista.

(4) La pendiente de la superficie de transición interna se debe medir en un plano vertical perpendicular al eje de pista.

(h) Superficie de aterrizaje interrumpido

(1) **Descripción.**- Superficie de aterrizaje interrumpido. Plano inclinado situado a una distancia especificada después del umbral, que se extiende entre las superficies de transición internas.

(2) **Características.**- Los límites de la superficie de aterrizaje interrumpido deben ser:

(i) un borde interior horizontal y perpendicular al eje de pista, situado a una distancia especificada después del umbral;

(ii) dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente en un ángulo

determinado del plano vertical que contiene el eje de pista; y,

(iii) un borde paralelo al borde interior y situado en el plano de la superficie horizontal interna.

(3) La elevación del borde interior debe ser igual a la del eje de pista en el emplazamiento del borde interior.

(4) La pendiente de la superficie de aterrizaje interrumpido se debe medir en el plano vertical que contenga el eje de la pista.

(i) Superficie de ascenso en el despegue

(1) **Superficie de ascenso en el despegue.** Plano inclinado u otra superficie especificada situada más allá del extremo de una pista o de la zona libre de obstáculos.

(2) **Características.** Los límites de la superficie de ascenso en el despegue deben ser:

(i) un borde interior, horizontal y perpendicular al eje de pista situado a una distancia especificada más allá del extremo de la pista o al extremo de la zona libre de obstáculos, cuando la hubiere y su longitud excede a la distancia especificada;

(ii) dos lados que parten de los extremos del borde interior y que divergen uniformemente, con un ángulo determinado respecto a la derrota de despegue, hasta una anchura final especificada, manteniendo, después dicha anchura a lo largo del resto de la superficie de ascenso en el despegue; y,

(iii) un borde exterior horizontal y perpendicular a la derrota de despegue especificada.

(3) La elevación del borde interior debe ser igual a la del punto más alto de la prolongación del eje de pista entre el extremo de ésta y el borde interior; o a la del punto más alto sobre el suelo en el eje de la zona libre de obstáculos, cuando exista ésta.

(4) En el caso de una trayectoria de despegue rectilínea la pendiente de la superficie de ascenso en el despegue se debe medir en el plano vertical que contenga el eje de pista.

(5) En el caso de una trayectoria de despegue en la que intervenga un viraje, la superficie de ascenso en el despegue debe ser una superficie compleja que contenga las normales horizontales a su eje; la pendiente de eje debe ser igual que la de la trayectoria de vuelo de despegue rectilínea.

RAC 14.303 Requisitos de la limitación de obstáculos

(Ver CCA 14.303, (a), (b), (c), (d))

(a) Pistas de vuelo visual

(1) En las pistas de vuelo visual se deben establecer las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

- (i) superficie cónica;
- (ii) superficie horizontal interna;
- (iii) superficie de aproximación; y,
- (iv) superficie de transición.

(2) Las alturas y pendientes de las superficies no deben ser superiores, ni sus otras dimensiones inferiores, a las que se especifican en la Tabla D-1.

(3) No se debe permitir la presencia de nuevos objetos ni ampliar los existentes por encima de una superficie de aproximación o de una superficie de transición, excepto cuando en opinión de la AHAC y respaldado en un estudio aeronáutico el nuevo objeto o su ampliación este apantallado por un objeto existente e inamovible.

(4) No se debe permitir la presencia de nuevos objetos ni ampliar los existentes por encima de una superficie cónica de la superficie horizontal interna, excepto cuando en opinión de la AHAC el nuevo objeto estuviera apantallado por otro objeto existente e inamovible, o se determine tras un estudio aeronáutico,

que el objeto no compromete la seguridad, ni afecta de manera importante las operaciones de los aviones.

(5) En la medida de lo posible se debe eliminar los objetos existentes por encima de cualquiera de las superficies indicadas en RAC 14.303 (a) (1), excepto cuando en opinión de la AHAC el nuevo objeto estuviera apantallado por otro objeto existente e inamovible, o se determine tras un estudio aeronáutico, que el objeto no compromete la seguridad, ni afecta de manera importante las operaciones de los aviones.

(6) Al estudiar las propuestas de nuevas construcciones se debe tener en cuenta la posible construcción, en el futuro, de una pista de aproximación por instrumentos y la consiguiente necesidad de contar con superficies limitadoras de obstáculos.

(b) Pistas para aproximación que no son de precisión.

(1) En las pistas de vuelo visual se deben establecer las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

- (i) superficie cónica;
- (ii) superficie horizontal interna;
- (iii) superficie de aproximación; y,
- (iv) superficie de transición.

(2) Las alturas y pendientes de las superficies no deben ser superiores, ni sus otras dimensiones inferiores, a las que se especifican en la Tabla D-1., excepto en el caso de la sección horizontal de la superficie de aproximación (Ver RAC 14.303 (b)(3))

(3) La superficie de aproximación debe ser horizontal a partir del punto en el que la pendiente de 2,5% corta:

- (i) un plano horizontal a 150 m por encima de la elevación del umbral; o,
- (ii) el plano horizontal que pasa por la parte superior de cualquier objeto que determine el límite de franqueamiento de obstáculos; (OCA/H);

Tomando el que sea más alto.

Tabla D-1 Dimensiones y pendientes de las superficies Limitadoras de Obstáculos										
PISTAS DE ATERRIZAJE										
Superficie y Dimensiones ^a (1)	CLASIFICACION DE PISTAS								Aproximación de precisión Numero de clave	
	Aproximación visual Numero de clave				Aproximación que no sean de precisión Numero de clave				Categoría I	Categoría II o III
	1 (2)	2 (3)	3 (4)	4 (5)	1,2 (6)	3 (7)	4 (8)	1,2 (9)	3,4 (10)	3,4 (11)
CONICA										
Pendiente	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Altura	35 m	55 m	75 m	100 m	60 m	75 m	100 m	60 m	100 m	100 m
HORIZONTAL INTERNA										
Altura	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m
Radio	2000 m	2500 m	4000 m	4000 m	3500 m	4000 m	4000 m	3500 m	4000 m	4000 m
APROXIMACION INTERNA										
Anchura	-	-	-	-	-	-	-	90 m	120 m ^c	120 m ^c
Distancia desde el lumbral	-	-	-	-	-	-	-	60 m	60 m	60 m
Longitud	-	-	-	-	-	-	-	900 m	900 m	900 m
Pendiente	-	-	-	-	-	-	-	2.5%	2%	2%
APROXIMACION										
Longitud de borde interior	60 m	80 m	150 m	150 m	140 m	280 m	280 m	140 m	280 m	280 m
Distancia desde el lumbral	30 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m
Divergencia (cada lado)	10%	10%	10%	10%	15%	15%	15%	15%	15%	15%
Primera Sección										
Longitud	1600 m	2500 m	3000 m	3000 m	2500 m	3000 m	3000 m	3000 m	3000 m	3000 m
Pendiente	5%	4%	3.33 %	2.5%	3.33 %	2%	2%	2.5%	2%	2%
Segunda Sección										
Longitud	-	-	-	-	-	3600 m ^b	3600 m ^b	1200 m ^b	3600 m ^b	3600 m ^b
Pendiente	-	-	-	-	-	2.5%	2.5%	3%	2.5%	2.5%
Sección Horizontal										
Longitud	-	-	-	-	-	8400 m ^b	8400 m ^b	-	8400 m ^b	8400 m ^b
Longitud Total	-	-	-	-	-	15000 m	15000 m	15000 m	15000 m	15000 m
DE TRANSICION										
Pendiente	20%	20%	14.3 %	14.3 %	20%	14.3 %	14.3 %	14.3%	14.3%	14.3%
DE TRANSICION INTERNA										
Pendiente	-	-	-	-	-	-	-	40%	33.3%	33.3%
Superficie de Aterrizaje interrumpido										
Longitud de Borde interior	-	-	-	-	-	-	-	90 m	120 m ^e	120 m ^e
Distancia del Lumbral	-	-	-	-	-	-	-	- ^c	1800 m ^d	1800 m ^d
Divergencia (a cada lado)	-	-	-	-	-	-	-	10%	10%	10%
Pendiente	-	-	-	-	-	-	-	4%	3.33%	3.33%

^a Salvo que se indique de otro modo, todas las dimensiones se miden horizontalmente.

^b Longitud variable (Ver RAC 14.303 (b)(3) o RAC 14.303 (c)(5))

^c Distancia hasta el extremo de la franja.

^d O distancia hasta el extremo de pista, si esta distancia es menor

^e Cuando la letra de clave sea F ((columna 3) de la tabla A-1), la anchura se aumenta a 140 m. Salvo en los aeródromos con capacidad para aviones de letra de clave F equipados con aviónica digital que tienen mandos de dirección para mantener una ruta establecida durante una maniobra de “motor y al aire”.

(4) No se debe permitir la presencia de nuevos objetos ni ampliar los existentes por encima de una superficie de aproximación, dentro de la distancia de 3000 m del borde interior o por encima de una superficie de transición, excepto cuando en opinión de la AHAC y respaldado en un estudio aeronáutico el nuevo objeto o su ampliación este apantallado por un objeto existente e inamovible.

(5) No se debe permitir nuevos objetos ni ampliar los existentes por encima de una superficie de aproximación, a partir de un punto situado más allá de 3000 m del borde interno o por encima de una superficie cónica o de la superficie horizontal interna, excepto cuando en opinión de la AHAC el objeto este apantallado por otro objeto existente e inamovible; o se determine tras un estudio aeronáutico, que el objeto no compromete la seguridad, ni pueda afectar de modo importante la regularidad de las operaciones de los aviones.

(6) En la medida de lo posible se debe eliminar los objetos existentes por encima de cualquiera de las superficies prescritas en RAC 14.303(b) (1), excepto cuando en opinión de la AHAC el objeto estuviera apantallado por otro objeto existente e inamovible, o se determine tras un estudio aeronáutico, que el objeto no compromete la seguridad, ni puede afectar de modo importante la regularidad de las operaciones de los aviones.

(c) Pistas para aproximaciones de precisión,

(1) Respecto a las pistas para aproximaciones de precisión de Categoría I, se deben establecer las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

- (i) superficie cónica;
- (ii) superficie horizontal interna;

- (iii) superficie de aproximación; y,
- (iv) superficie de transición.

(2) La AHAC puede establecer además, las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

- (i) superficie de aproximación interna;
- (ii) superficie de transición interna; y,
- (iii) superficie de aterrizaje interrumpido.

(3) Respecto a las pistas de aproximaciones de precisión de Categoría II o Categoría III se deben establecer las siguientes superficies limitadoras de obstáculos.

- (i) Superficie cónica;
- (ii) superficie horizontal interna;
- (iii) superficie de aproximación y superficie de aproximación interna;
- (iv) superficies de transición;
- (v) superficies de transición internas; y,
- (vi) superficies de aterrizaje interrumpido.

(4) Las alturas y pendientes de las superficies no deben ser superiores, ni sus otras dimensiones inferiores, a las que se especifican en la Tabla D-1, excepto en el caso de la sección horizontal de la superficie de aproximación (ver el RAC 14.303(c) (5)).

(5) La superficie de aproximación debe ser horizontal a partir del punto en el que la pendiente de 2,5 % corta:

- (i) un plano horizontal a 150 m por encima de la elevación del umbral; o,
- (ii) el plano horizontal que pasa por la parte superior de cualquier objeto que determine el límite de franqueamiento de obstáculos;

Tomando el que sea mayor.

(6) No se debe permitir objetos fijos por encima de la superficie de aproximación interna, de la superficie de transición interna o de la superficie de aterrizaje

interrumpido, con excepción de los objetos frangibles que, por su función, deben estar situados en la franja. No se debe permitir objetos móviles sobre estas superficies durante la utilización de la pista para aterrizajes.

(7) No se debe permitir la presencia de nuevos objetos ni ampliar los existentes por encima de una superficie de aproximación, o de una superficie de transición, excepto cuando, en opinión de la AHAC, el nuevo objeto o el objeto ampliado este apantallado por un objeto existente e inamovible.

(8) No se debe permitir la presencia de nuevos objetos ni ampliar los existentes por encima de una superficie cónica de la superficie horizontal interna, excepto cuando en opinión de la AHAC el objeto estuviera apantallado por otro objeto existente e inamovible, o se determine tras un estudio aeronáutico, que el objeto no compromete la seguridad, ni afecta de manera importante las operaciones de los aviones

(9) En la medida de lo posible se debe eliminar los objetos existentes que sobresalen por encima de la superficie de aproximación, de la superficie de transición, de la superficie cónica y de la superficie horizontal interna, excepto cuando en opinión de la AHAC el objeto estuviera apantallado por otro objeto existente e inamovible, o se determine tras un estudio aeronáutico, que el objeto no compromete la seguridad, ni afecta de manera importante las operaciones de los aviones.

(d) Pistas destinadas al despegue.

(1) En las pistas destinadas al despegue se deben establecer las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

(i) superficie de ascenso en el despegue;

(2) Las dimensiones de las superficies no deben ser inferiores a las que se especifican en la Tabla D-2 salvo que puede adoptarse una longitud menor para la superficie de ascenso en el despegue cuando dicha longitud sea compatible con las medidas reglamentarias adoptadas para regular el vuelo de salida de los aviones.

(3) Se deben de analizar las características operacionales de las aeronaves para los que dicha pista está prevista, para determinar si es conveniente reducir la pendiente establecida en la Tabla D-2, cuando se hayan de tener en cuenta condiciones críticas de operación, Si se reduce la pendiente establecida en la tabla D-2, se debe realizar el correspondiente ajuste en la longitud del área de ascenso en el despegue, para proporcionar protección hasta una altura de 300 m.

(4) No se debe permitir la presencia de nuevos objetos ni ampliar los existentes por encima de una superficie de ascenso en despegue, excepto cuando, en opinión de la AHAC, el nuevo objeto o el objeto ampliado este apantallado por un objeto existente e inamovible.

(5) Si ningún objeto llega a la superficie de ascenso en el despegue de 2% (1:50) de pendiente, se debe limitar la presencia de nuevos objetos a fin de preservar la superficie libre de obstáculos existentes o una superficie que tenga una pendiente de 1,6 % (1:62,5).

(6) En la medida de lo posible se debe eliminar los objetos existentes que sobresalgan por encima de una superficie de ascenso en despegue, excepto cuando en opinión de la AHAC un objeto este apantallado por otro objeto existente e inamovible, o se determine tras un estudio aeronáutico, que el objeto no compromete la seguridad, ni afecta de manera importante las operaciones de los aviones.

Tabla D-2 Dimensiones y pendientes de las superficies limitadoras de obstáculos			
PISTAS DESTINADAS AL DESPEGUE			
Superficie y dimensiones ^a (1)	Numero clave		
	1 (1)	2 (2)	3 o 4 (3)
DE ASCENSO EN EL DESPEGUE			
Longitud del borde interior	60 m	80 m	180 m
Distancia desde el extremo de la pista ^b	30 m	60 m	60 m
Divergencia (a cada lado)	10%	10%	12.5%
Anchura final	380 m	580 m	1200 m 1800 m ^c
Longitud	1600 m	2500 m	15000 m
Pendiente ^d	5%	4%	2%
<i>a. Salvo que se indique de otro modo todas las dimensiones se miden horizontalmente</i>			
<i>b. Superficie de ascenso en el despegue comienza en el extremo de la zona libre de obstáculos si la longitud de esta excede de la distancia especificada.</i>			
<i>c. 1800 m cuando la derrota prevista incluya cambios de rumbo mayores de 15° en las operaciones en IMC o en VMC durante la noche.</i>			
<i>d. Cuando las condiciones locales sean muy distintas de las condiciones de la atmosfera tipo al nivel del mar, puede ser aconsejable reducir la pendiente especificada anteriormente. La importancia de esta reducción depende de la diferencia entre las condiciones locales y de las condiciones de la atmosfera tipo al nivel del mar, así como de las características de performance y de los requisitos de operación de los aviones para los que dicha pista está prevista</i>			

RAC 14.305 Objetos situados fuera de las superficies limitadoras de obstáculos

(Ver CCA 14.305(a), (b))

(a) Los levantamientos de construcciones, más allá de los límites de las superficies limitadoras de obstáculos, que se eleven por encima de las altura establecidas por la AHAC para cualquier aeródromo, deben cumplir con lo establecido Artículo 27 y 28 del Reglamento a la Ley de Aeronáutica Civil Decreto No. 55-2004 del 19 de mayo del 2004 y todas los proyectos de construcción dentro de las áreas de influencia definidas por la AHAC deberán ser enviados de previo a su construcción a la AHAC para su aprobación.

(b) Los levantamientos de construcciones, más allá de los límites de las superficies limitadoras de obstáculos deben contar con un estudio aeronáutico que establezca los efectos de tales construcciones en la operación de los aviones.

(c) En las áreas distintas de las reguladas por las superficies limitadoras de obstáculos deben considerarse como obstáculos por lo menos los objetos que se eleven hasta una altura de 150 m o más sobre el terreno, a no ser que un estudio especial aeronáutico demuestre que no constituye ningún peligro para los aviones. En dicho estudio se debe tener en cuenta la naturaleza de las operaciones y distinguir entre operaciones diurnas y nocturnas.

RAC 14.307 Otros Objetos.

(Ver CCA 14.307(b))

(a) Los objetos que no sobresalgan por encima de las superficies de aproximación pero que sin embargo puedan comprometer el emplazamiento o el funcionamiento óptimo de las ayudas visuales o las ayudas no visuales deben eliminarse en la medida de lo posible.

(b) Dentro de los límites de la superficie horizontal interna y cónica deben considerarse como obstáculos y eliminarse

siempre que sea posible, todo aquello que la AHAC, tras realizar un estudio aeronáutico señale que puede constituir un peligro para los aviones que se encuentren en el área de movimiento o en vuelo.

SUBPARTE E – AYUDAS VISUALES PARA LA NAVEGACION

RAC 14.401 Indicadores y dispositivos de señalización.

(Ver CCA 14.401(d))

(a) indicadores de la dirección del viento.

Aplicación

- (1) Un aeródromo debe estar equipado con uno o más indicadores de la dirección del viento.

Emplazamiento

- (2) Se debe instalar un indicador de la dirección del viento de manera que sea visible desde las aeronaves en vuelo, o desde el área de movimiento, y de modo que no sufra los efectos de perturbaciones del aire producidas por objetos cercanos.

Características:

- (3) El indicador de la dirección del viento debe tener forma de cono truncado y estar hecho de tela, su longitud debe ser por lo menos de 3,6 m, y su diámetro, en la base mayor, por lo menos de 0,9 m. Debe estar construido de modo que indique claramente la dirección del viento en la superficie y dé idea general de su velocidad. El color o colores deben escogerse para que el indicador de la dirección del viento pueda verse e interpretarse claramente desde una altura de por lo menos 300 m teniendo en cuenta el fondo sobre el cual se destaque. De ser posible, debe usarse un solo color, preferiblemente el blanco o el anaranjado. Si

hay que usar una combinación de dos colores para que el cono se distinga bien sobre fondos cambiantes, debe preferirse que dichos colores fueran rojo y blanco, anaranjado y blanco, o negro y blanco, y deben estar dispuestos en cinco bandas alternadas, de las cuales la primera y la última deben ser del color más oscuro.

- (4) El emplazamiento por lo menos de uno de los indicadores de la dirección del viento debe señalarse por medio de una banda circular de 15 m de diámetro y 1,2 m de ancho. Esta banda debe estar centrada alrededor del soporte del indicador y debe ser de un color elegido para que haya contraste, de preferencia blanco.

- (5) En un aeródromo destinado al uso nocturno debe disponerse por lo menos la iluminación de un indicador de la dirección del viento.

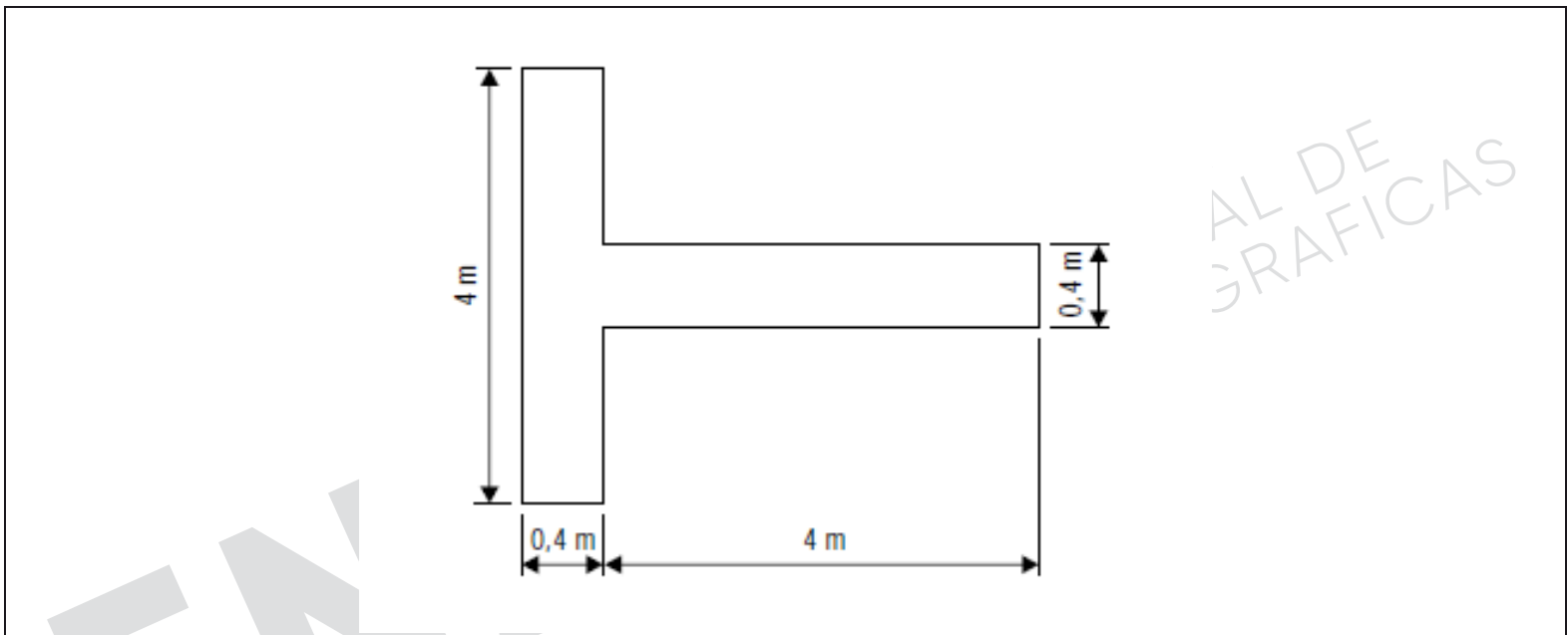
(b) Indicador de la dirección de aterrizaje

Emplazamiento:

- (1) Cuando se provea un indicador de la dirección de aterrizaje, se debe emplazar el mismo en un lugar destacado del aeródromo.

Características:

- (2) El indicador de la dirección de aterrizaje debe ser en forma de "T".
- (3) La forma y dimensiones mínimas de la "T" de aterrizaje debe ser las que se indican en la Figura E-1. El color de la "T" de aterrizaje ser blanco o anaranjado eligiéndose el color que contraste mejor con el fondo contra el cual el indicador debe destacarse. Cuando se requiera para el uso nocturno, la "T" de aterrizaje debe estar iluminada, o su contorno delineado mediante luces blancas.



E-1 Indicador de la dirección de aterrizaje

(c) Lámparas de señales.

Aplicación:

- (1) En la torre de control de cada aeródromo controlado se debe disponer de una lámpara de señales.

Características:

- (2) La lámpara de señales deben poder producir señales de los colores rojo, verde y blanco, y:
 - (i) poder dirigirse, manualmente, al objetivo deseado;
 - (ii) producir una señal en un color cualquiera, seguida de otra en cualquiera de los dos colores restantes; y,
 - (iii) transmitir un mensaje en cualquiera de los tres colores, utilizando el código Morse, a una velocidad de cuatro palabras por minuto como mínimo.

Si se elige la luz verde debe utilizarse el límite restringido de dicho color, como se especifica en el Apéndice 1, 2.1.2.

- (3) La abertura del haz debe ser no menor de 1° ni mayor de 3°, con intensidad luminosa despreciable en los valores superiores a 3°. Cuando la lámpara de señales esté destinada a emplearse durante el día, la intensidad de la luz de color no debe ser menor de 6 000 cd.

(d) Paneles de señalización y área de señales.

Emplazamiento del área de señales

- (1) El área de señales debe estar situada de modo que sea visible desde todos los ángulos de azimut por encima de un ángulo de 10° sobre la horizontal, visto de una altura de 300 m.

Características del área de señales

- (2) El área de señales debe ser una superficie cuadrada llana, horizontal, por lo menos de 9 m de lado.
- (3) Se debe escoger el color del área de señales para que contraste con los colores de los paneles de señalización utilizados y debe estar rodeado de un borde blanco de 0.3 m de ancho por lo menos

RAC 14.403 Señales.

(Ver CCA 14.403(a), (b), (d), (h), (i), (j), (l), (m), (n), (p), (q))

(a) Generalidades**Interrupción de las señales de pista:**

- (1) En una intersección de dos (o más) pistas, conserva sus señales la pista más importante, con la excepción de las señales de faja lateral de pista, y se interrumpen las señales de las otras pistas. Las señales de faja lateral de la pista más importante pueden continuarse o interrumpirse en la intersección.
- (2) El orden de importancia de las pistas a efectos de conservar sus señales debe ser el siguiente:
 - 1° — pista para aproximaciones de precisión;
 - 2° — pista para aproximaciones que no son de precisión; y
 - 3° — pista de vuelo visual.
- (3) En la intersección de una pista y una calle de rodaje se debe conservar las señales de la pista y se interrumpirán las señales de la calle de rodaje; excepto que las señales de faja lateral de pista pueden interrumpirse.

Colores y perceptibilidad:

- (4) Las señales de pista deben ser blancas.
- (5) Las señales de calle de rodaje, las señales de plataforma de viraje en la pista y las señales de los puestos de estacionamiento de aeronaves deben ser amarillas.
- (6) Las líneas de seguridad en las plataformas deben ser de un color visible que contraste con el utilizado para las señales de puestos de estacionamiento de aeronaves.
- (7) En los aeródromos donde se realizan operaciones nocturnas, las señales de la superficie de los pavimentos deben ser de material reflectante diseñado para mejorar la visibilidad de las señales.

Calles de rodaje sin pavimentar:

- (8) Las calles de rodaje sin pavimentar deben estar provistas, siempre que sea posible, de las señales prescritas para las calles de rodaje pavimentadas.

(b) Señal designadora de pista**Aplicación:**

- (1) Los umbrales de una pista pavimentada deben tener señales designadoras de pista.
- (2) En los umbrales de una pista sin pavimentar deben disponerse, en la medida de lo posible, de señales designadoras de pista.

Emplazamiento:

- (3) Una señal designadora de pista se debe emplazar en el umbral de pista de conformidad con las indicaciones de la Figura E-2.

Características:

- (4) Una señal designadora de pista consiste en un número de dos cifras y en las pistas paralelas este número es acompañado de una letra. En el caso de pista única, de dos pistas paralelas y de tres pistas paralelas, el número de dos cifras debe ser el entero más próximo a la décima parte del azimut magnético del eje de la pista, medido en el sentido de las agujas del reloj a partir del norte magnético, visto en la dirección de la aproximación. Cuando se trate de cuatro o más pistas paralelas, una serie de pistas adyacentes se deben designar por el número entero más próximo por defecto a la décima parte del azimut magnético, y la otra serie de pistas adyacentes se debe designar por el número entero más próximo por exceso a la décima parte del azimut magnético. Cuando la regla anterior dé un número de una sola cifra, ésta debe ir precedida de un cero.

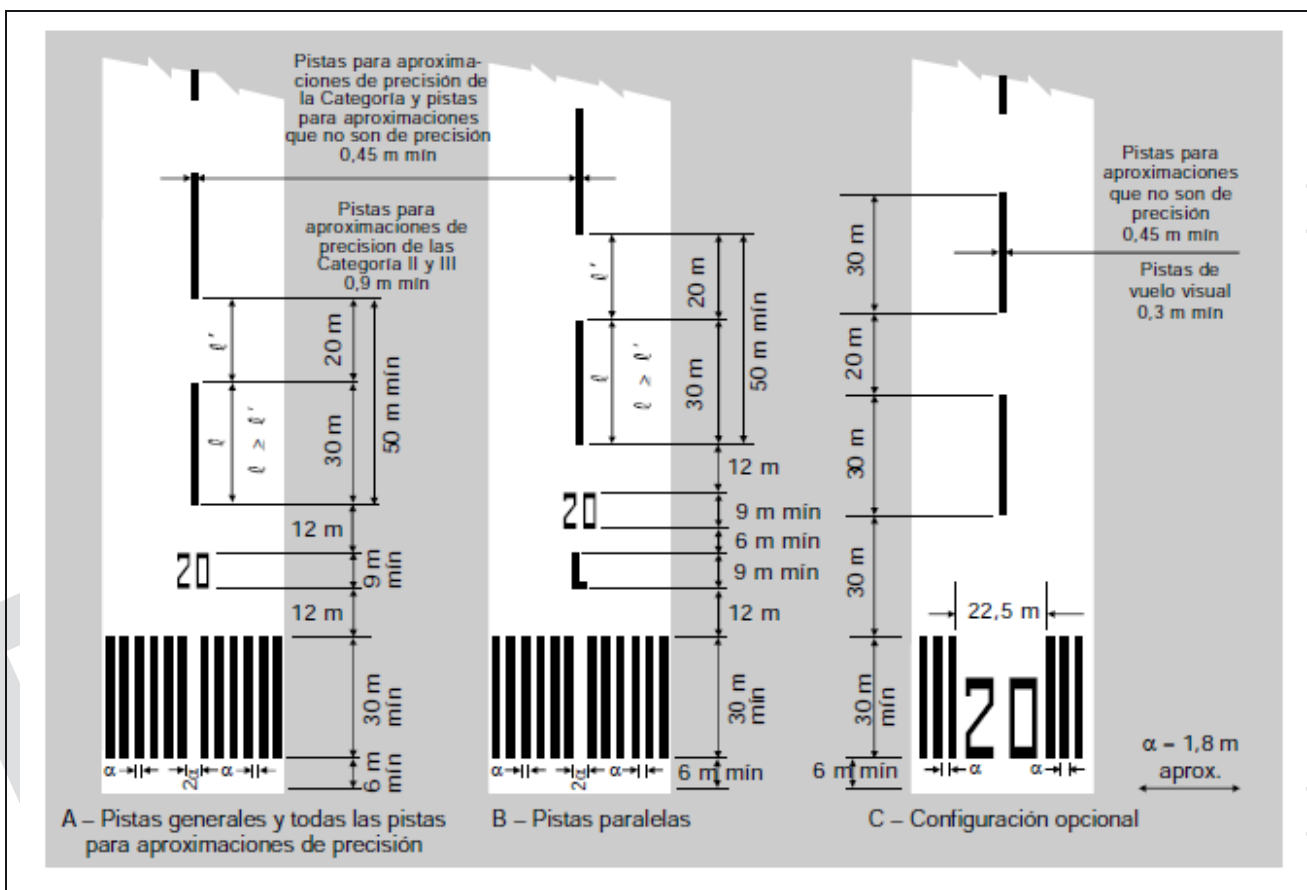


Figura E-2. Señales de designación de pista, de eje y de umbral

Figura E-2. Señales de designación de pista, de eje y de umbral

(5) En el caso de pistas paralelas, cada número designador de pista debe ir acompañado de una letra, como sigue, en el orden que aparecen de izquierda a derecha al verse en la dirección de aproximación:

- (i) para dos pistas paralelas: “L” “R”;
- (ii) para tres pistas paralelas: “L” “C” “R”;
- (iii) para cuatro pistas paralelas: “L” “R” “L” “R”;
- (v) para cinco pistas paralelas: “L” “C” “R” “L” “R” o “L” “R” “L” “C” “R”; y,
- (iv) para seis pistas paralelas: “L” “C” “R” “L” “C” “R”.

(6) Los números y las letras deben tener la forma y proporciones indicadas en la Figura D-3. Sus dimensiones no deben ser inferiores a las indicadas en dicha figura, pero cuando se incorporen números a las señales de umbral, las dimensiones deben ser mayores, con el fin de llenar satisfactoriamente los espacios entre las fajas de señales de umbral.

(c) Señal de eje de pista

- (1) **Aplicación:** Se debe disponer de una señal de eje de pista en una pista pavimentada.
- (2) **Emplazamiento:** Las señales de eje de pista se deben disponer a lo largo del eje de la pista entre las señales designadoras de pista, tal como se indica en la Figura

D-2, excepto cuando se interrumpan en virtud de lo establecido en el RAC 14. 402 (a)(1).

(3) **Características:** Una señal de eje de pista debe consistir en una línea de trazos uniformemente espaciados. La longitud de un trazo más la del intervalo no debe ser menor de 50 m ni mayor de 75 m. La longitud de cada trazo debe ser por lo menos igual a la longitud del intervalo, o de 30 m, tomándose la que sea mayor.

(4) La anchura de los trazos no debe ser menor de:

- (i) 0,90 m en las pistas para aproximación de precisión de Categorías II y III;
- (ii) 0,45 m en pistas para aproximaciones que no sean de precisión cuyo número de clave sea 3 ó 4, y en pistas para aproximaciones de precisión de Categoría I; y,
- (iii) 0,30 m en pistas para aproximaciones que no sean de precisión cuyo número de clave sea 1 o 2, y en pistas de vuelo visual.

(d) **Señal de umbral**

Aplicación:

(1) Se debe disponer una señal de umbral en las pistas pavimentadas de vuelo por instrumentos y en las pistas pavimentadas de vuelo visual cuyo número de clave sea 3 ó 4 y estén destinadas al transporte aéreo comercial internacional.

(2) Se debe disponer de una señal de umbral en las pistas pavimentadas de vuelo visual cuyo número de clave sea 3 o 4 y no estén destinadas al transporte aéreo comercial internacional.

(3) En los umbrales de una pista no pavimentada deben disponerse, en la medida de lo posible, una señal de umbral.

Emplazamiento

(4) Las fajas de señal de umbral deben empezar a 6 m del umbral.

Características:

(5) Una señal de umbral de pista consiste en una configuración de fajas longitudinales de dimensiones uniformes, dispuestas simétricamente con respecto al eje de la pista, según se indica en la Figura D-2 (A) y (B) para una pista de 45 m de anchura. El número de fajas debe estar de acuerdo con la anchura de la pista, del modo siguiente:

Anchura de la pista	Número de fajas
18 m	4
23 m	6
30 m	8
45 m	12
60 m	16

Salvo que en las pistas para aproximaciones que no sean de precisión y en pistas de vuelo visual de 45 m o más de anchura, las fajas pueden ser como se indica en la Figura D-2 (C).

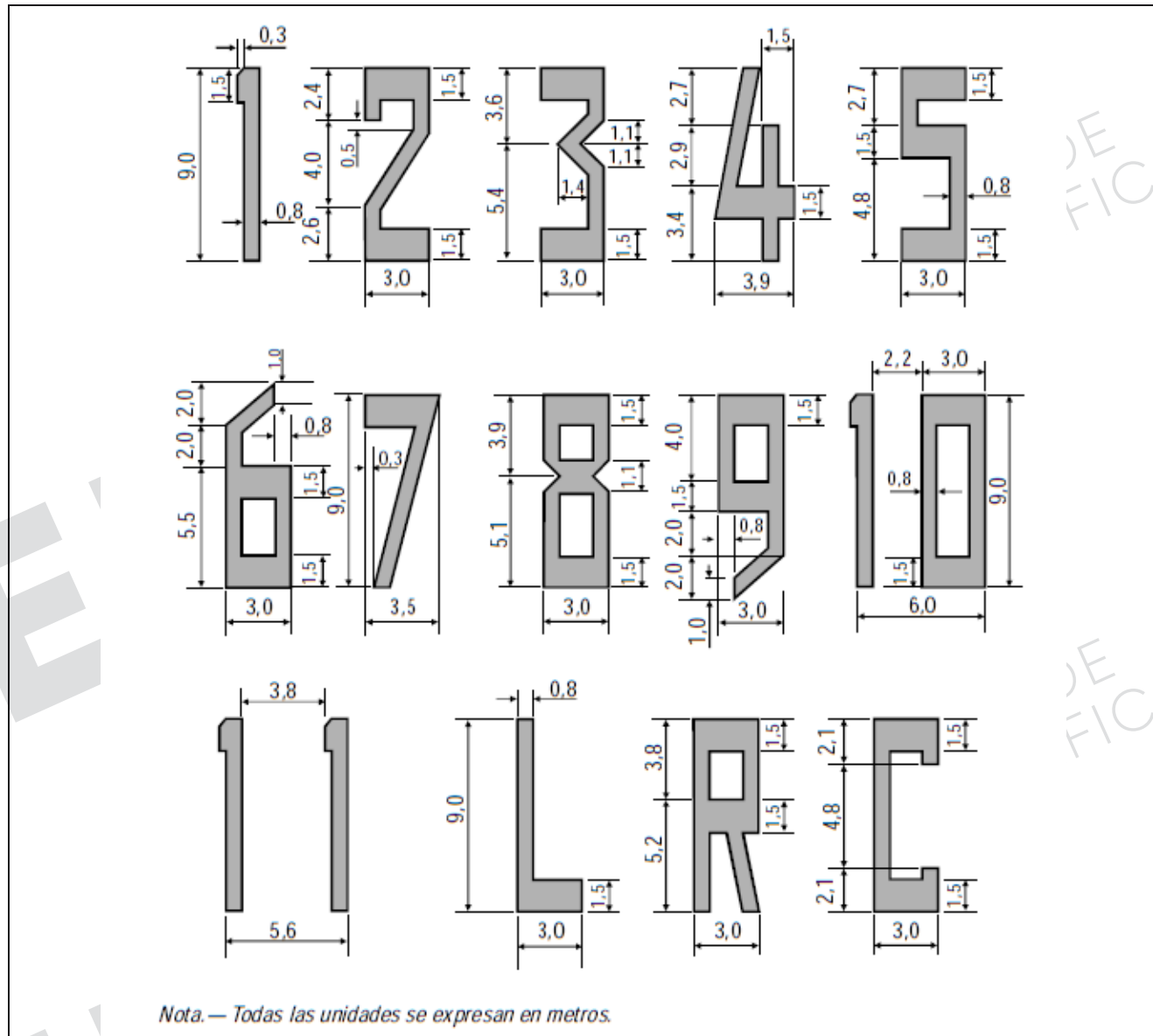


Figura E-3. Forma y proporciones de los números y letras de las señales designadoras de pista

(6) Las fajas se deben extender lateralmente hasta un máximo de 3 m del borde de la pista, o hasta una distancia de 27 m a cada lado del eje de la pista, eligiéndose de estas dos posibilidades la que dé la menor distancia lateral. Cuando la señal designadora de pista esté situada dentro de la señal del umbral, debe haber tres fajas como mínimo a cada lado del eje de la pista. Cuando la señal designadora de pista esté situada más allá de la señal de umbral, las fajas se deben extender lateralmente, a través de la pista. Las fajas deben tener por lo menos 30 m de longitud y 1,80 m aproximadamente de ancho, con una separación entre ellas de 1,80 m aproximadamente; pero en el caso de que las fajas se extiendan lateralmente, a través de una

pista, se deben utilizar un espaciado doble para separar las dos fajas más próximas al eje de la pista y cuando la señal designadora esté situada dentro de la señal de umbral, este espacio debe ser de 22,5 m.

Faja transversal:

(7) Cuando el umbral esta desplazado del extremo de la pista o cuando el extremo de la pista no forme ángulo recto con el eje de la misma, debe añadirse una faja transversal a la señal de umbral, según se indica en la Figura E-4 (B).

(8) Una faja transversal no debe tener menos de 1,80 m de ancho.

Flechas:

- (9) Cuando el umbral de pista está desplazado permanentemente se debe poner flechas, de conformidad con la Figura E-4 (B), en la parte de la pista delante del umbral desplazado.
- (10) Cuando el umbral de pista está temporalmente desplazado de su posición normal, se debe señalar como se muestra en la Figura E-4 (A) o E-4 (B), y se debe cubrir todas las señales situadas antes del umbral desplazado con excepción de las de eje de pista, que se deben convertir en flechas.

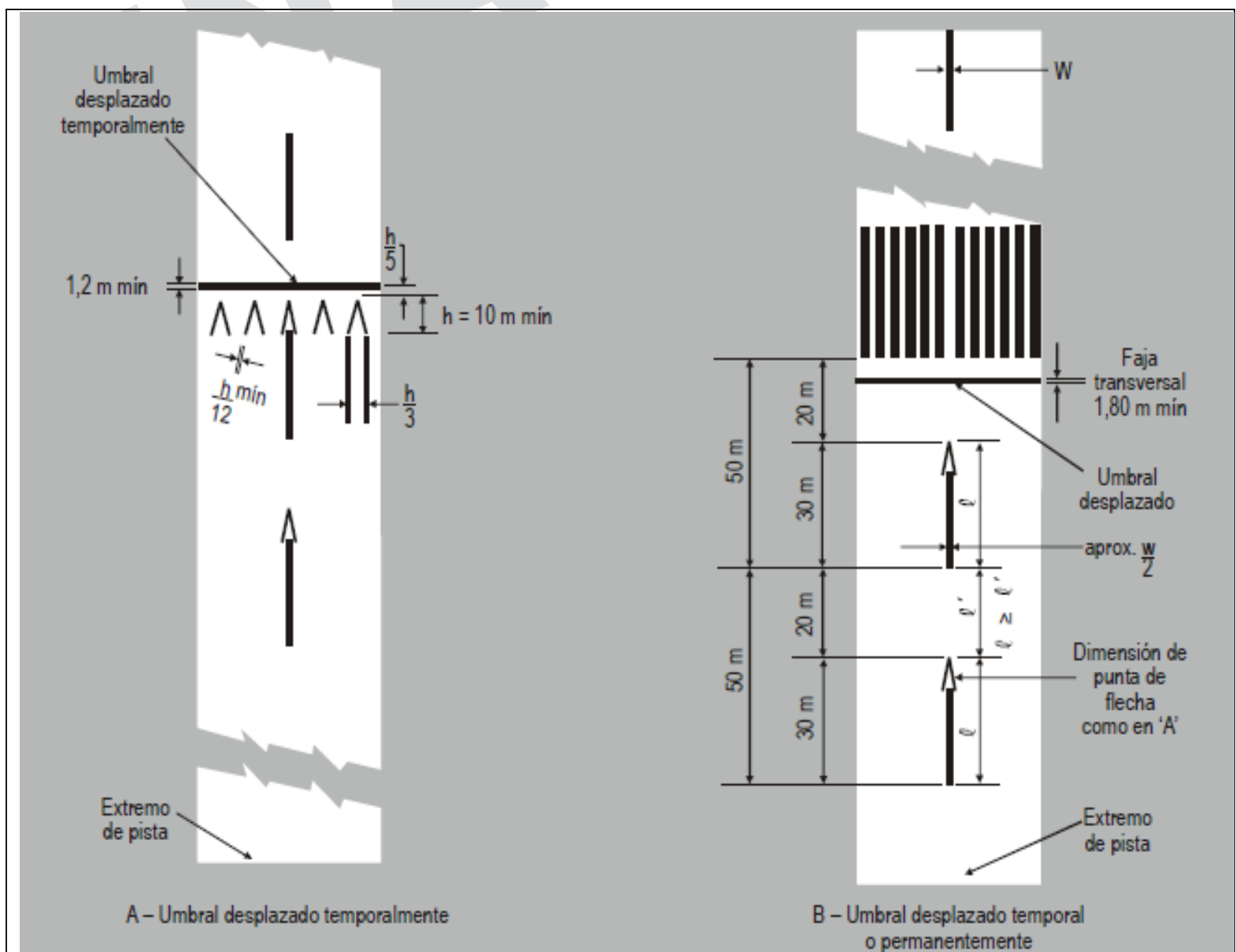


Figura E-4. Señales de umbral desplazado

(e) Señal de punto de visada

Aplicación:

- (1) Se debe proporcionar una señal de punto de visada en cada extremo de aproximación de las pistas pavimentadas de vuelo por instrumentos cuyo número de clave sea 2, 3 ó 4.
- (2) Se debe proporcionar una señal de punto de visada en cada extremo de aproximación:
 - (i) de las pistas pavimentadas de vuelo visual cuyo número de clave sea 3 ó 4;
 - (ii) de las pistas pavimentadas de vuelo por instrumentos cuyo número de clave sea 1;

Cuando sea necesario aumentar la perceptibilidad del punto de visada.

Emplazamiento:

- (3) La señal de punto de visada debe comenzar en un lugar cuya distancia con respecto al umbral es la indicada en la columna apropiada de la Tabla E-1, excepto que, en una pista con sistema visual indicador de pendiente de

aproximación, el comienzo de la señal coincida con el origen de la pendiente de aproximación visual.

- (4) La señal de punto de visada debe consistir en dos fajas bien visibles. Las dimensiones de las fajas y el espaciado lateral entre sus lados internos se ajustan a las disposiciones estipuladas en la columna apropiada de la Tabla E-1. Cuando se proporcione una zona de toma de contacto, el espaciado lateral entre las señales es el mismo que el de la señal de la zona de toma de contacto.

(f) Señal de zona de toma de contacto

Aplicación:

- (1) Se debe disponer una señal de zona de toma de contacto en la zona de toma de contacto de una pista pavimentada para aproximaciones de precisión cuyo número de clave sea 2, 3 ó 4.
- (2) Se debe proporcionarse una señal de zona de toma de contacto en la zona de toma de contacto de las pistas pavimentadas para aproximaciones que no sean de precisión ni de vuelo por instrumentos, cuando el número de clave de la pista sea 3 o 4 y sea conveniente aumentar la perceptibilidad de la zona de toma de contacto.

Tabla E-1 Emplazamiento y dimensiones de la señal de punto de visada				
Emplazamiento y dimensiones	Distancia disponible para aterrizaje			
	Menos de 800 m	800 m hasta 1 200 m (exclusive)	1 200 m hasta 2 400 m (exclusive)	2 400 m y más
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Distancia entre el umbral y el comienzo de la señal	150 m	250 m	300 m	400 m
Longitud de la faja ^a	30-45 m	30-45 m	45-60 m	45-60 m
Anchura de la faja	4 m	6 m	6-10 m ^b	6-10 m ^b
Espacio lateral entre los lados internos de las fajas	6 m ^c	9 m ^c	18-22,5 m	18-22,5 m
a. Está previsto utilizar las dimensiones mayores, dentro de la gama especificada, cuando se necesite una mayor visibilidad.				
b. El espacio lateral puede variar dentro de los límites indicados, a efectos de minimizar la contaminación de la señal por los depósitos de caucho.				
c. Se han calculado estas cifras mediante referencia a la anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal, que constituye el elemento 2 de la clave de referencia de aeródromo en la sub parte A, Tabla A-1.				

Emplazamiento y características:

(3) Una señal de zona de toma de contacto debe consistir en pares de señales rectangulares dispuestas simétricamente con respecto al eje de la pista; y el número de pares de señales es el que se indica a continuación, teniendo en cuenta la distancia de aterrizaje disponible, y teniendo en cuenta la distancia entre umbrales cuando la señal deba colocarse en ambos sentidos de aproximación de una pista, a saber:

Distancia de aterrizaje disponible o distancia entre umbrales	Pares de señales
menos de 900 m	1
de 900 a 1 200 m exclusive	2
de 1 200 a 1 500 m exclusive	3
de 1 500 a 2 400 m exclusive	4
2 400 m o más	6

(4) Una señal de zona de toma de contacto se debe ajustar a una de las dos configuraciones indicadas en la Figura E-5. Para la configuración que se muestra en la Figura E-5 (A), las señales deben tener por lo menos 22,5 m de largo por 3 m de ancho. En cuanto a la configuración de la Figura E-5 (B), cada faja de señal no debe medir menos de 22,5 m de largo por 1,8 m de ancho, con un espaciado de 1,5 m entre fajas adyacentes. El espaciado lateral entre los lados internos de los rectángulos debe ser igual al de la señal de punto de visada cuando exista. Cuando no haya una señal de punto de visada, el espaciado lateral entre los lados internos de los rectángulos deben corresponder al espaciado lateral especificado en relación con la señal de punto de visada en la Tabla E-1 (columnas 2, 3, 4 ó 5, según sea apropiado). Los pares de señales se deben disponer con espaciados longitudinales de 150 m a partir del umbral, salvo que los pares de señales de zona de toma de contacto que coincidan con una señal de punto de visada o estén situados a 50 m o menos de ésta, se debe eliminar de la configuración.

(5) En las pistas de aproximación que no es de precisión en que el número de clave es 2, se debe proporcionar un par adicional de fajas de señales de zona de toma de contacto, a una distancia de 150 m del comienzo de la señal de punto de visada.

(g) Señal de faja lateral de pista

Aplicación:

- (1) Se debe disponer de una señal de faja lateral de pista entre los umbrales de una pista pavimentada cuando no haya contraste entre los bordes de la pista y los márgenes o el terreno circundante.
- (2) En todas las pistas para aproximaciones de precisión se debe disponer de una señal de faja lateral de pista, independientemente del contraste entre los bordes de la pista y los márgenes o el terreno circundante.

Emplazamiento:

- (3) Una señal de faja lateral de pista debe consistir en dos fajas, dispuestas una a cada lado a lo largo del borde de la pista, de manera que el borde exterior de cada faja coincida con el borde de la pista, excepto cuando la pista tenga más de 60 m de ancho, en cuyo caso las fajas debe estar dispuestas a 30 m del eje de la pista.
- (4) Cuando hay una plataforma de viraje en la pista, las señales de faja lateral de pista deben continuarse entre la pista y la plataforma de viraje en la pista.

Características:

- (5) Una señal de faja lateral de pista debe tener una anchura total de 0,90 m como mínimo en las pistas con anchura de 30 m o más y por lo menos de 0,45 m en las pistas más estrechas.

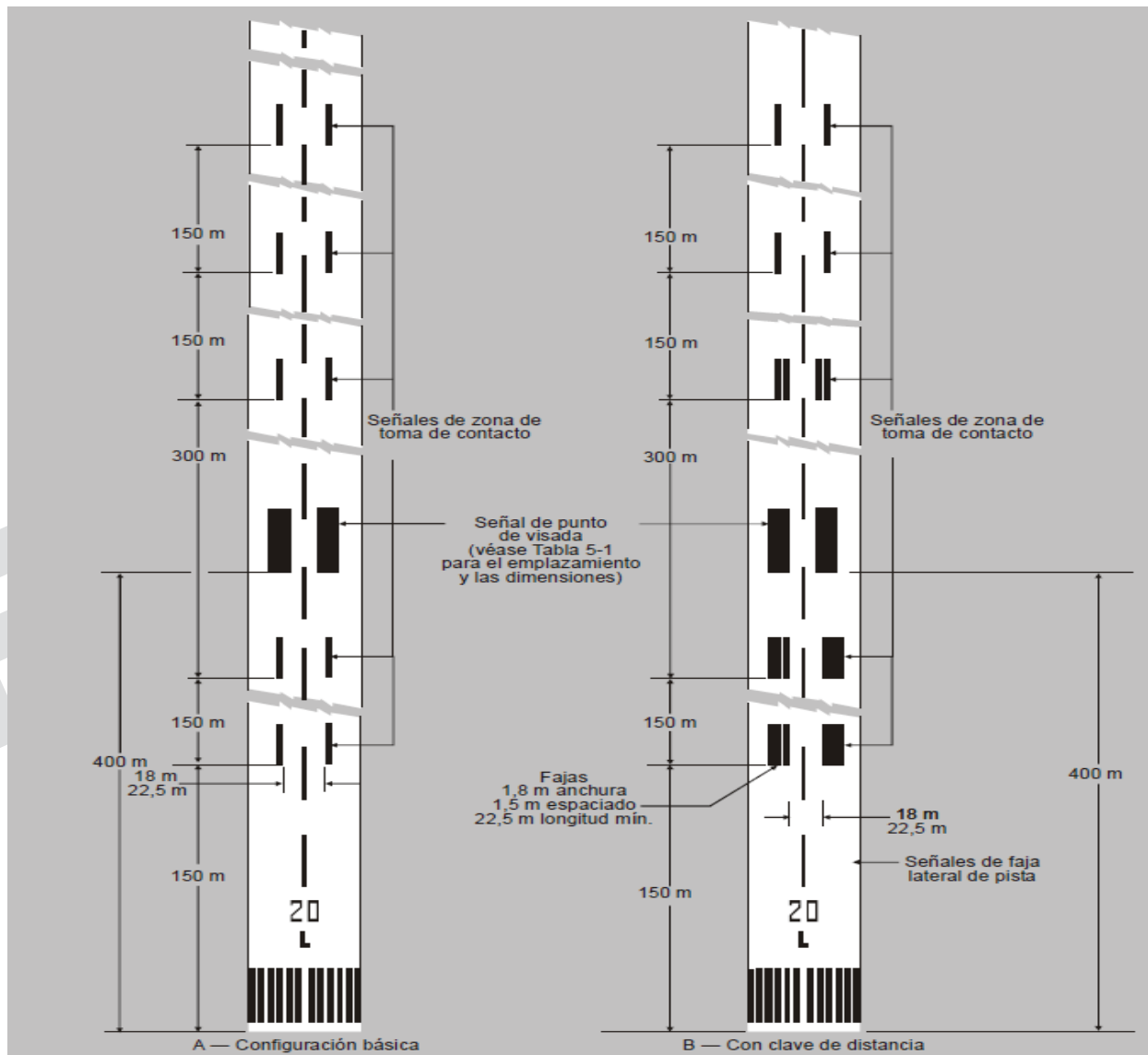


Figura E-5. Señales de punto de visada y de zona de toma de contacto (Ilustradas para una pista de 2 400 m de longitud o más)

(h) Señal de eje de calle de rodaje

Aplicación:

- (1) Se debe disponer señales de eje en calles de rodaje, y plataformas pavimentadas cuando su número de clave sea 3 ó 4, de manera que suministren guía continua entre el eje de la pista y los puestos de estacionamiento de aeronaves.
- (2) Deben disponerse señales de eje de calle de rodaje en calles de rodaje, y plataformas pavimentadas cuando el número de clave sea 1 ó 2, de manera que suministren guía continua entre el eje de la pista y los puestos de estacionamiento de aeronaves.

- (3) Se debe disponer de una señal de eje de calle de rodaje en una pista pavimentada que forme parte de una ruta normalizada para el rodaje y:
 - (i) no haya señales de eje de pista; o,
 - (ii) la línea de eje de calle de rodaje no coincida con el eje de la pista.
- (4) Cuando sea necesario para indicar la proximidad de un punto de espera de la pista, debe ponerse una señal mejorada de eje de calle de rodaje.
- (5) Cuando se instalen señales mejoradas de eje de calle de rodaje, se debe instalar una en cada intersección de una calle de rodaje con una pista.

Emplazamiento:

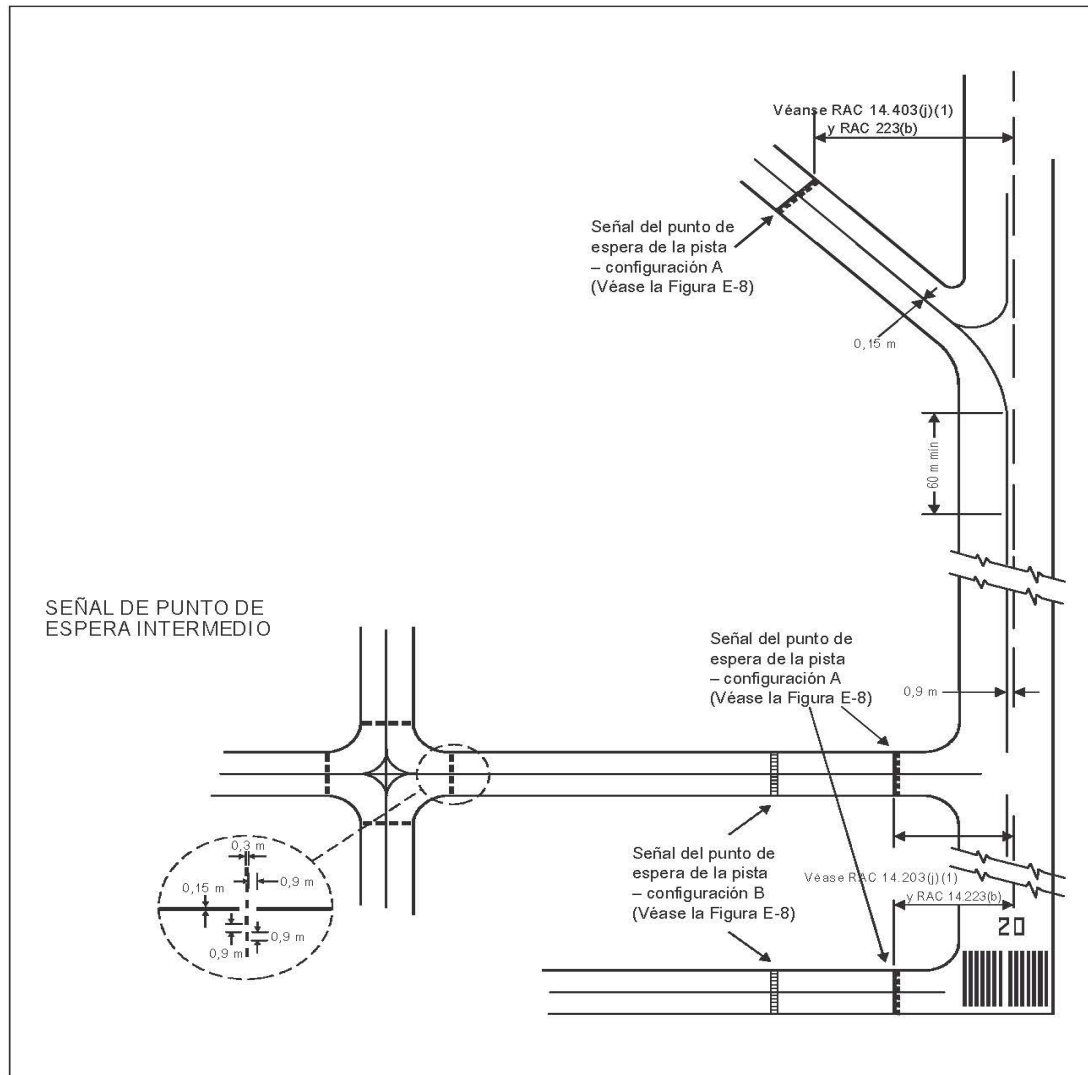
- (6) En un tramo recto de calle de rodaje la señal de eje de calle de rodaje debe estar situada sobre el eje. En una curva de calle de rodaje, la señal de eje debe conservar la misma distancia desde la parte rectilínea de la calle de rodaje hasta el borde exterior de la curva. (Ver RAC 14.217(f) y la Figura E-2)
- (7) En una intersección de una pista con una calle de rodaje que sirva como salida de la pista, la señal de eje de calle de rodaje debe formar una curva para unirse con la señal de eje de pista, según se indica en las Figuras E-6 y E-26. La señal de eje de calle de rodaje debe prolongarse paralelamente a la señal del eje de pista, en una distancia de 60 m por lo menos, más allá del punto de tangencia cuando el número de clave sea 3 ó 4, y una distancia de 30 m por lo menos cuando el número de clave sea 1 ó 2.
- (8) Cuando se dispone de una señal de eje de calle de rodaje en una pista de conformidad con el RAC 14.403(h)(3) la señal debe emplazarse en el eje de la calle de rodaje designada.
- (9) Cuando se Instale:
- una señal mejorada de eje de calle de rodaje se debe extender desde la configuración A de punto de espera de la pista (como se define en la Figura E-6, Señales de calle de rodaje) hasta una distancia de 47 m en el sentido para alejarse de la pista. Véase la Figura E-7, a).
 - Si la señal mejorada de eje de calle de rodaje interseca otra señal de punto de espera de la pista, tal como para una pista de aproximación de precisión de Categoría II o III, que está situada dentro de una distancia de

47 m de la primera señal de punto de espera de la pista, la señal mejorada de eje de calle de rodaje se debe interrumpir 0,9 m antes y después de la señal intersecada de punto de espera de la pista. La señal mejorada de eje de calle de rodaje debe continuar más allá de la señal intersecada de punto de espera de la pista durante, por lo menos, tres segmentos de línea de trazo discontinuo o 47 m desde el principio hasta el final, de ambas distancias, la que sea mayor. Véase la Figura E-7, b).

- Si la señal mejorada de eje de calle de rodaje continúa a través de una intersección calle de rodaje/calle de rodaje que está situada dentro de una distancia de 47 m de la señal de punto de espera de la pista, la señal mejorada de eje de calle de rodaje se debe interrumpir 1,5 m antes y después del punto en que el eje de la calle de rodaje intersecada cruza la señal mejorada de eje de calle de rodaje. La señal mejorada de eje de calle de rodaje debe continuar más allá de la intersección calle de rodaje/calle de rodaje durante, por lo menos, tres segmentos de línea de trazo discontinuo o 47 m desde el principio hasta el final, de ambas distancias la que sea mayor. Véase la Figura E-7, c).

- Cuando dos ejes de calle de rodaje converjan en o antes de la señal de punto de espera de la pista, la línea interior de trazo discontinuo no debe tener una longitud de menos de 3 m. Véase la Figura E-7, d).

- Cuando haya dos señales opuestas de punto de espera de la pista y la distancia entre las señales sea inferior a 94 m, las señales mejoradas de eje de calle de rodaje se debe extender durante toda esta distancia. Las señales mejoradas de eje de calle de rodaje no se deben extender más allá de ninguna de las dos señales de punto de espera de la pista. Véase la Figura E-7, e).



**Figura E-6. Señales de calle de rodaje
(Indicadas junto con las señales básicas de pista)**

Características:

(10) La señal de eje de calle de rodaje debe tener 15 cm de ancho por lo menos y debe ser de trazo continuo, excepto donde corte a una señal de punto de espera de la pista o una señal de punto de espera intermedio, según se muestra en la Figura E-6.

(11) La señal mejorada de eje de calle de rodaje debe ser como en la Figura E-7.

(i) Señal de plataforma de viraje en la pista

Aplicación:

(1) Cuando se proporcione una plataforma de viraje en la pista, se debe suministrar una señal que sirva de guía continua de modo que permita a una aeronave completar un viraje de 180° y alinearse con el eje de la pista.

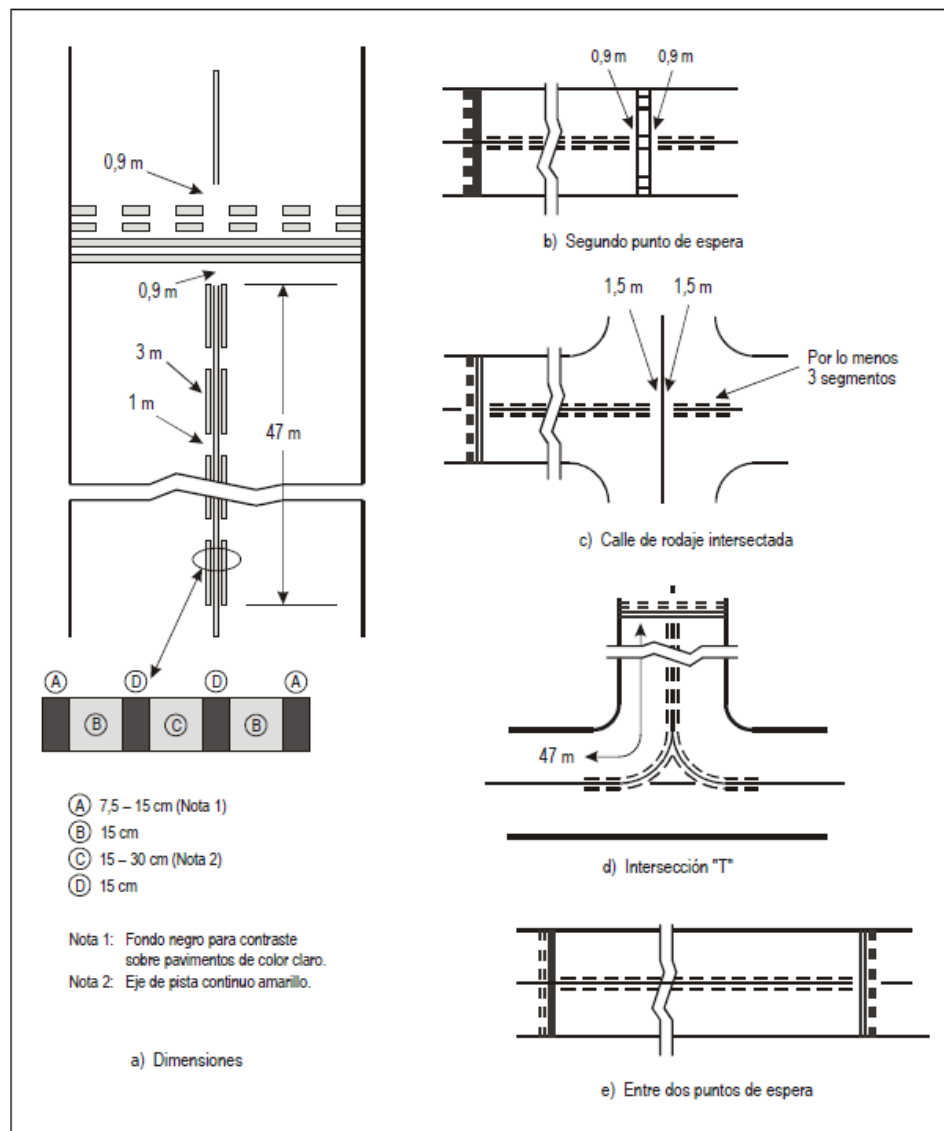


Figura E-7. Señal mejorada de eje de calle de rodaje

Emplazamiento:

- (2) La señal de plataforma de viraje en la pista debe ser en curva desde el eje de la pista hasta la plataforma de viraje. El radio de la curva debe ser compatible con la capacidad de maniobra y las velocidades de rodaje normales de las aeronaves para las cuales se destina la plataforma de viraje en la pista. El ángulo de intersección de la señal de plataforma de viraje en la pista con el eje de la pista no debe ser superior a 30°.
- (3) La señal de plataforma de viraje en la pista debe extenderse de forma paralela a la señal de eje de pista en una distancia de por lo menos 60 m más allá del punto tangente cuando el número de clave es 3 o 4, y

una distancia de por lo menos 30 m cuando el número de clave es 1 o 2.

- (4) La señal de plataforma de viraje en la pista debe guiar al avión de manera de permitirle recorrer un segmento recto de rodaje antes del punto en que debe realizar el viraje de 180°. El segmento recto de la señal de plataforma de viraje en la pista debe ser paralelo al borde exterior de la plataforma de viraje en la pista.
- (5) El diseño de la curva que permita al avión realizar un viraje de 180° debe basarse en un ángulo de control de la rueda de proa que no exceda los 45°.
- (6) El diseño de la señal de plataforma de viraje debe ser tal que, cuando el puesto de pilotaje del avión se

mantiene sobre la señal de plataforma de viraje en la pista, la distancia de separación entre las ruedas del tren de aterrizaje del avión y el borde de la plataforma de viraje en la pista no debe ser menor que la que se especifica en RAC 14. 205(f).

Características:

(7) La señal de plataforma de viraje en la pista debe tener como mínimo 15 cm de anchura y debe ser continua en su longitud.

(j) Señal de punto de espera de la pista

Aplicación y emplazamiento:

(1) Se debe disponer de una señal de punto de espera de la pista en todo punto de espera de la pista.

Características:

(2) En la intersección de una calle de rodaje con una pista de vuelo visual, de aproximación que no sea de precisión, o de despegue, la señal de punto de espera de la pista debe ser de la forma indicada en la Figura E-6, configuración A.

(3) Cuando se proporcione un solo punto de espera de la pista en la intersección de una calle de rodaje con una pista de aproximación de precisión de Categorías I, II o III, la señal de punto de espera de la pista debe ser de la forma indicada en la Figura E-6, configuración A. Cuando en dicha intersección se proporcionen dos o tres puntos de espera de la pista, la señal de punto de espera de la pista más cercana a la pista debe ser de la forma indicada en la Figura E-6, configuración A, y la señal más alejada de la pista debe ser de la forma indicada en la Figura E-6, configuración B.

(4) La señal de punto de espera de la pista que se instala en un punto de espera de la pista establecido de

conformidad RAC 14.223(c) es de la forma indicada en la Figura E-6, configuración A.

(5) Hasta el 26 de noviembre de 2026, las dimensiones de la señal de punto de espera de la pista serán las que se indican en la Figura E-8, configuración A1 (o A2) o B1 (o B2), según corresponda.

(6) A partir del 26 de noviembre de 2026, las dimensiones de las señales de punto de espera de la pista serán las que se indican en la Figura E-8, configuración A2 o B2, según corresponda.

(7) Donde se requiera que el punto de espera de la pista sea más visible, las dimensiones de la señal de punto de espera de la pista deben ser las indicadas en la configuración A2 o la configuración B2 de la Figura E-8, según corresponda.

(8) Cuando una señal de punto de espera de la pista de configuración B esté emplazada en una zona tal que su longitud exceda de 60 m, el término “CAT II” o “CAT III”, según corresponda, se debe marcar en la superficie en los extremos de la señal de punto de espera de la pista y a intervalos iguales de 45 m como máximo entre señales sucesivas. Las letras no deben tener menos de 1,8 m de altura y no deben estar a más de 0,90 m de la señal de punto de espera.

(9) La señal de punto de espera de la pista que se instala en una intersección de pista/pista debe ser perpendicular al eje de la pista que forma parte de la ruta normalizada para el rodaje. La configuración de la señal está indicada en la Figura E-8, configuración A2.

(k) Señal de punto de espera intermedio

Aplicación y emplazamiento:

(1) Cada punto de espera intermedio debe tener una señal de punto de espera intermedio.

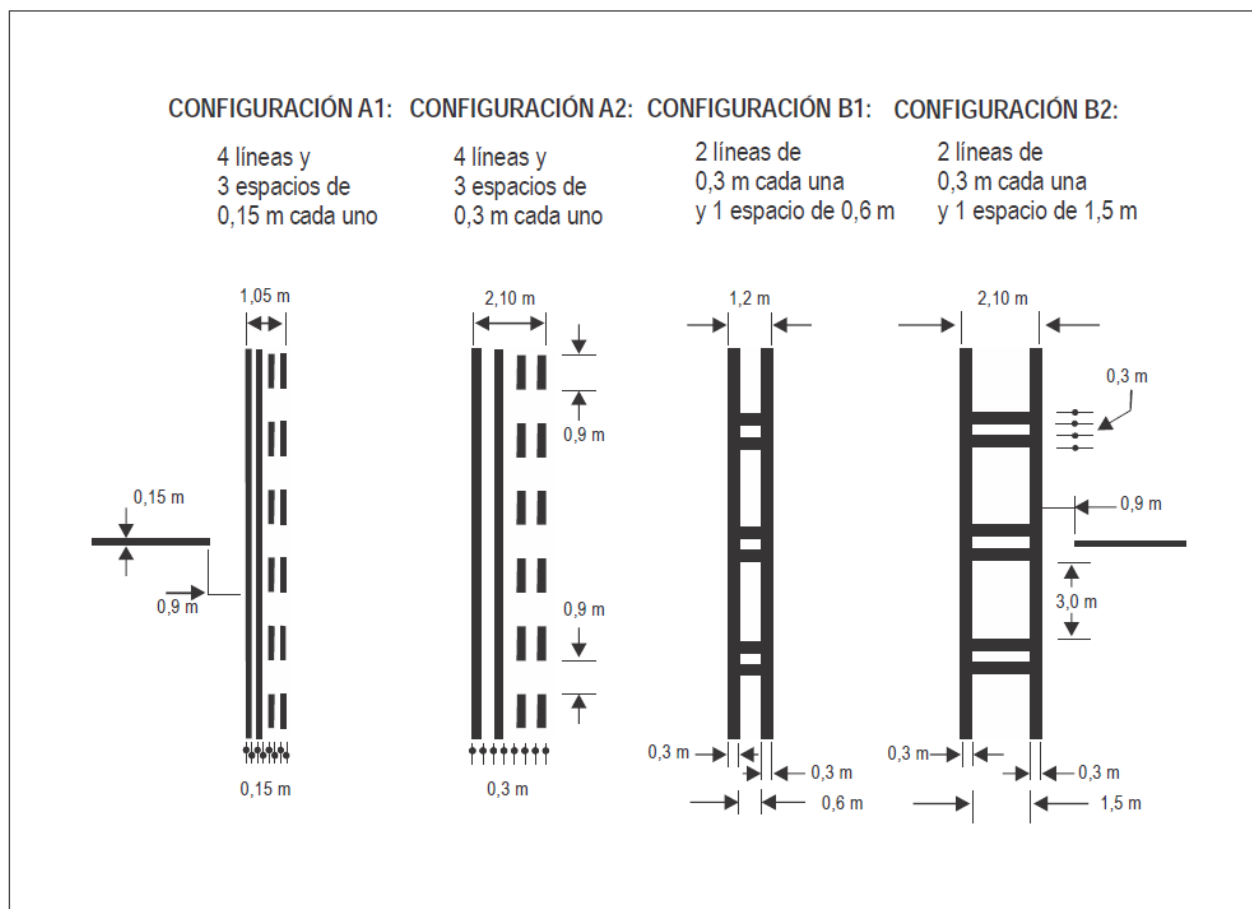


Figura E-8. Señales de punto de espera de la pista

Nota: Las configuraciones A1 y B1 no serán válidas después del 2026

(2) Cuando se emplace una señal de punto de espera intermedio en la intersección de dos calles de rodaje pavimentadas, se debe colocar a través de una calle de rodaje, a distancia suficiente del borde más próximo de la calle de rodaje que la cruce, para proporcionar una separación segura entre aeronaves en rodaje. La señal debe coincidir con una barra de parada o con las luces de punto de espera intermedio, cuando se suministren.

Características

(3) La señal de punto de espera intermedio consiste en una línea simple de trazos, tal como se indica en la Figura E-6.

(1) Señal de punto de verificación del VOR en el aeródromo

Aplicación:

(1) Cuando se establezca un punto de verificación del VOR en el aeródromo, se debe indicar mediante una señal y un letrero de punto de verificación del VOR.

(2) Selección del emplazamiento

Emplazamiento:

(3) Una señal de punto de verificación del VOR en el aeródromo se debe centrar sobre el lugar en que deba estacionarse una aeronave para recibir la señal VOR correcta.

Características:

(4) La señal de punto de verificación del VOR en el aeródromo consiste en un círculo de 6 m de diámetro marcado con una línea de 15 cm de anchura [Ver la Figura E-9 (A)].

(5) Cuando sea preferible que una aeronave se oriente en una dirección determinada, debe trazarse una línea que pase por el centro del círculo con el azimut deseado. Esta línea debe sobresalir 6 m del círculo, en la dirección del rumbo deseado, y terminar con una punta de flecha. La anchura de la línea debe ser de 15 cm [Ver la Figura E-9 (B)].

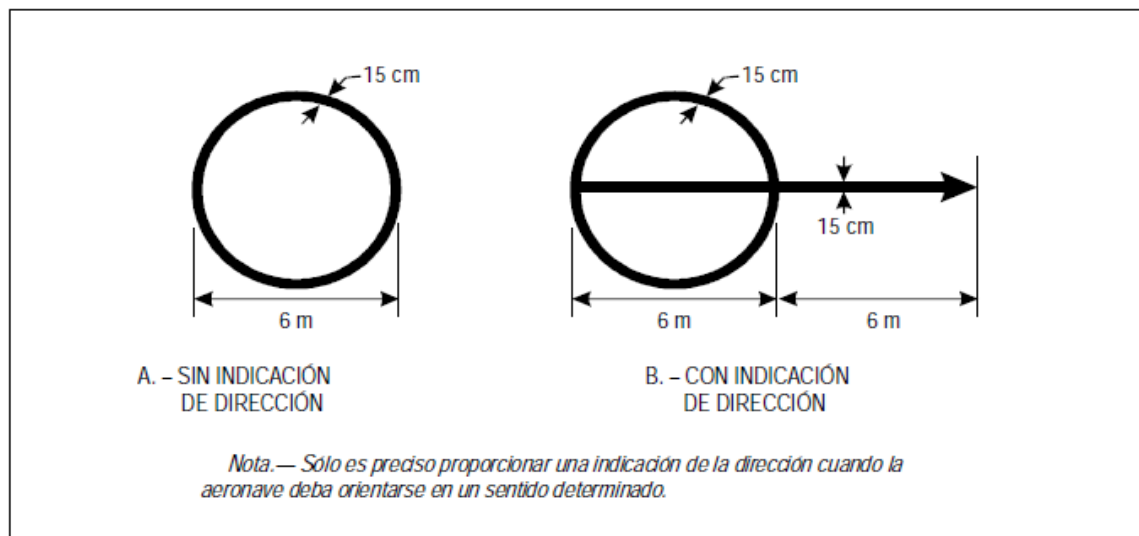


Figura E-9. Señal de punto de verificación del VOR en el aeródromo

(6) Las señales de punto de verificación del VOR en el aeropuerto deben ser preferiblemente de color blanco, pero deben diferenciarse del color utilizado para las señales de calle de rodaje.

(m) Señales de puesto de estacionamiento de aeronaves

Aplicación:

(1) Deben proporcionarse señales de puesto de estacionamiento de aeronaves para los lugares de estacionamiento designados en una plataforma pavimentada.

Emplazamiento:

(2) Las señales de puesto de estacionamiento de aeronaves en una plataforma pavimentada deben estar emplazadas de modo que proporcionen los márgenes indicados en RAC 14.225(f) respectivamente, cuando la rueda de proa siga la señal de puesto de estacionamiento.

Características:

(3) Las señales de puesto de estacionamiento de aeronaves deben incluir elementos tales como identificación del puesto, línea de entrada, barra de viraje, línea de viraje, barra de alineamiento, línea de parada y línea de salida,

según lo requiera la configuración de estacionamiento y para complementar otras ayudas de estacionamiento.

(4) Se debe emplazar una identificación de puesto de estacionamiento de aeronaves (letra o número) después del comienzo de la línea de entrada y a corta distancia de ésta. La altura de la identificación debe ser adecuada para que fuera legible desde el puesto de pilotaje de la aeronave que utilice el puesto de estacionamiento.

(5) Cuando en un puesto de estacionamiento de aeronaves haya dos juegos de señales coincidentes a fin de permitir un uso más flexible de la plataforma y resulte difícil identificar cuál es la señal de puesto de estacionamiento que ha de seguirse, o cuando la seguridad se viera menoscabada en el caso de seguirse la señal equivocada, debe añadirse a la identificación del puesto de estacionamiento la identificación de las aeronaves a las que se destina cada juego de señales.

(6) Las líneas de entrada, de viraje y de salida deben normalmente ser continuas en el sentido longitudinal y tener una anchura no menor de 15 cm. En los casos en que uno o más juegos de señales de puesto de estacionamiento estén superpuestos en una señal de puesto de estacionamiento, las previstas para las aeronaves con mayores exigencias deben ser continuas y las destinadas a las otras aeronaves deben ser discontinuas.

(7) Las partes curvas de las líneas de entrada, de viraje y de salida deben tener radios apropiados para el tipo de aeronave con mayores exigencias de todas las aeronaves para las cuales estén destinadas las señales.

(8) En los casos en que se desee que una aeronave circule en una dirección solamente, deben añadirse a las líneas de entrada y de salida flechas que señalen la dirección a seguir.

(9) En todo punto en el que se desee indicar la iniciación de cualquier viraje previsto, debe emplazarse una barra de viraje en ángulo recto con respecto a la línea de entrada, al través del asiento izquierdo del puesto de pilotaje. Esta barra debe tener una longitud y anchura no inferiores a 6 m y 15 cm respectivamente, e incluir una flecha para indicar la dirección del viraje.

(10) Si se requiere más de una barra de viraje o línea de parada, deben codificarse.

(11) Se debe emplazar una barra de alineamiento de modo que coincida con la proyección del eje de la aeronave en la posición de estacionamiento especificada y sea visible para el piloto durante la parte final de la maniobra de estacionamiento. Esta barra debe tener una anchura no inferior a 15 cm.

(12) Se debe emplazar una línea de parada en ángulo recto con respecto a la barra de alineamiento, al través del asiento izquierdo del puesto de pilotaje en el punto de parada previsto. Esta barra debe tener una longitud y anchura no inferiores a 6 m y 15 cm respectivamente.

(n) Líneas de seguridad en las plataformas

Aplicación:

(1) Se deben proporcionar líneas de seguridad en las plataformas pavimentadas según lo requieran las configuraciones de estacionamiento y las instalaciones terrestres.

Emplazamiento:

(2) Las líneas de seguridad de plataformas se deben emplazar de modo que definan la zona destinada al uso por parte de los vehículos terrestres y otros equipos de servicio de las aeronaves, etc., a efectos de proporcionar una separación segura con respecto a la aeronave.

Características:

(3) Las líneas de seguridad de plataforma deben incluir elementos tales como líneas de margen de extremo de ala y líneas de límite de calles de servicio, según lo requieran las configuraciones de estacionamiento y las instalaciones terrestres.

(4) Una línea de seguridad de plataforma debe ser continua en un sentido longitudinal y debe tener por lo menos 10 cm de anchura.

(o) Señal de punto de espera en la vía de vehículos

Aplicación:

(1) Se debe proveer de una señal de punto de espera en la vía de vehículos en todos los puntos de entrada de la vía de vehículos a la pista.

Emplazamiento:

(2) La señal de punto de espera en la vía de vehículos se debe emplazar a través de la vía en el punto de espera.

Características:

(3) La señal de punto de espera en la vía de vehículos debe ser conforme lo establecido en el reglamento de la Ley General de Tránsito vigente.

(p) Señal con instrucciones obligatorias

Aplicación:

- (1) Cuando no sea posible instalar un letrero con instrucciones obligatorias de conformidad con RAC 14.407(b)(1), se debe disponer de una señal con instrucciones obligatorias sobre la superficie del pavimento.
- (2) Cuando sea necesario desde el punto de vista de las operaciones, como en las calles de rodaje que superen los 60 m de anchura, o para ayudar a la prevención de incursiones en la pista, los letreros con instrucciones obligatorias deben complementarse con señales con instrucciones obligatorias.

Emplazamiento:

- (3) La señal con instrucciones obligatorias en calles de rodaje cuya clave sea A, B, C o D se debe colocar transversalmente en la calle de rodaje centrada en el eje y en el lado de espera de la señal de punto de espera de la pista, como se muestra en la Figura E-10 (A). La distancia entre el borde más próximo de esta señal y esta señal de punto de espera de la pista o la señal de eje de calle de rodaje no debe ser inferior a 1 m.
- (4) La señal con instrucciones obligatorias en calles de rodaje cuya clave sea E o F se debe colocar a ambos lados de la señal de eje de calle de rodaje y en el lado de espera de la señal de punto de espera en la pista, como se muestra en la Figura E-10 (B). La distancia entre el borde más próximo de esta señal y la señal de punto de espera de la pista o la señal de eje de calle de rodaje no debe ser inferior a 1 m.
- (5) Salvo cuando se requiera desde el punto de vista de las operaciones, las señales con instrucciones obligatorias no deben colocarse en las pistas.

Características:

- (6) Las señales con instrucciones obligatorias deben consistir en una inscripción en blanco sobre fondo

rojo. Con excepción de las señales de PROHIBIDA LA ENTRADA (NO ENTRY), la inscripción debe proporcionar información idéntica a la del letrero conexas con instrucciones obligatorias.

- (7) La señal de PROHIBIDA LA ENTRADA debe consistir en la inscripción NO ENTRY en blanco sobre fondo rojo.
- (8) Cuando el contraste entre la señal y la superficie del pavimento no sea suficiente, la señal con instrucciones obligatorias debe comprender un reborde apropiado, de preferencia blanco o negro.
- (9) La altura de los caracteres deben ser de 4 m en las inscripciones de código C, D, E o F y de 2 m en las de código A o B. Las inscripciones deben ajustarse a la forma y proporciones que se ilustran en el Apéndice 3.
- (10) El fondo debe ser rectangular y extenderse un mínimo de 0,5 m lateral y verticalmente más allá de los extremos de la inscripción.

(q) Señal de información:**Aplicación:**

- (1) Cuando la autoridad competente determine que no es práctico instalar un letrero de información en un lugar en el que normalmente se debe de instalar, entonces se debe proveer una señal de información en la superficie del pavimento.
- (2) Cuando las operaciones lo exijan, deben complementarse los letreros de información con señales de información.
- (3) Se debe instalar una señal de información (emplazamiento/dirección) antes de las intersecciones complejas en las pistas de rodaje, y después de las mismas, así como en los emplazamientos en los cuales

la experiencia operacional ha indicado que la adición de una señal de emplazamiento de calle de rodaje puede ayudar a la tripulación de vuelo en la navegación en tierra.

(4) Se debe instalar una señal de información (emplazamiento) en la superficie del pavimento a intervalos regulares a lo largo de las calles de rodaje de gran longitud.

Emplazamiento:

(5) La señal de información se debe instalar transversalmente en la superficie de la calle de rodaje o plataforma donde fuese necesaria y emplazarse de manera que pueda leerse desde el puesto de pilotaje de una aeronave que se aproxime.

Características:

(6) La señal de información consisten de:

- (i) una inscripción en amarillo con fondo negro, cuando reemplaza o complementa un letrero de emplazamiento; y,
- (ii) una inscripción en negro con fondo amarillo, cuando reemplaza o complementa un letrero de dirección o destino.

(7) Cuando el contraste entre el fondo de la señal y la superficie del pavimento es insuficiente, la señal debe incluir:

- (i) un borde negro con inscripciones en negro; y,
- (ii) un borde amarillo con inscripciones en amarillo.

(8) La altura de los caracteres debe ser de 4 m. Las inscripciones deben ser de la forma y proporciones que se indican en el Apéndice 3.

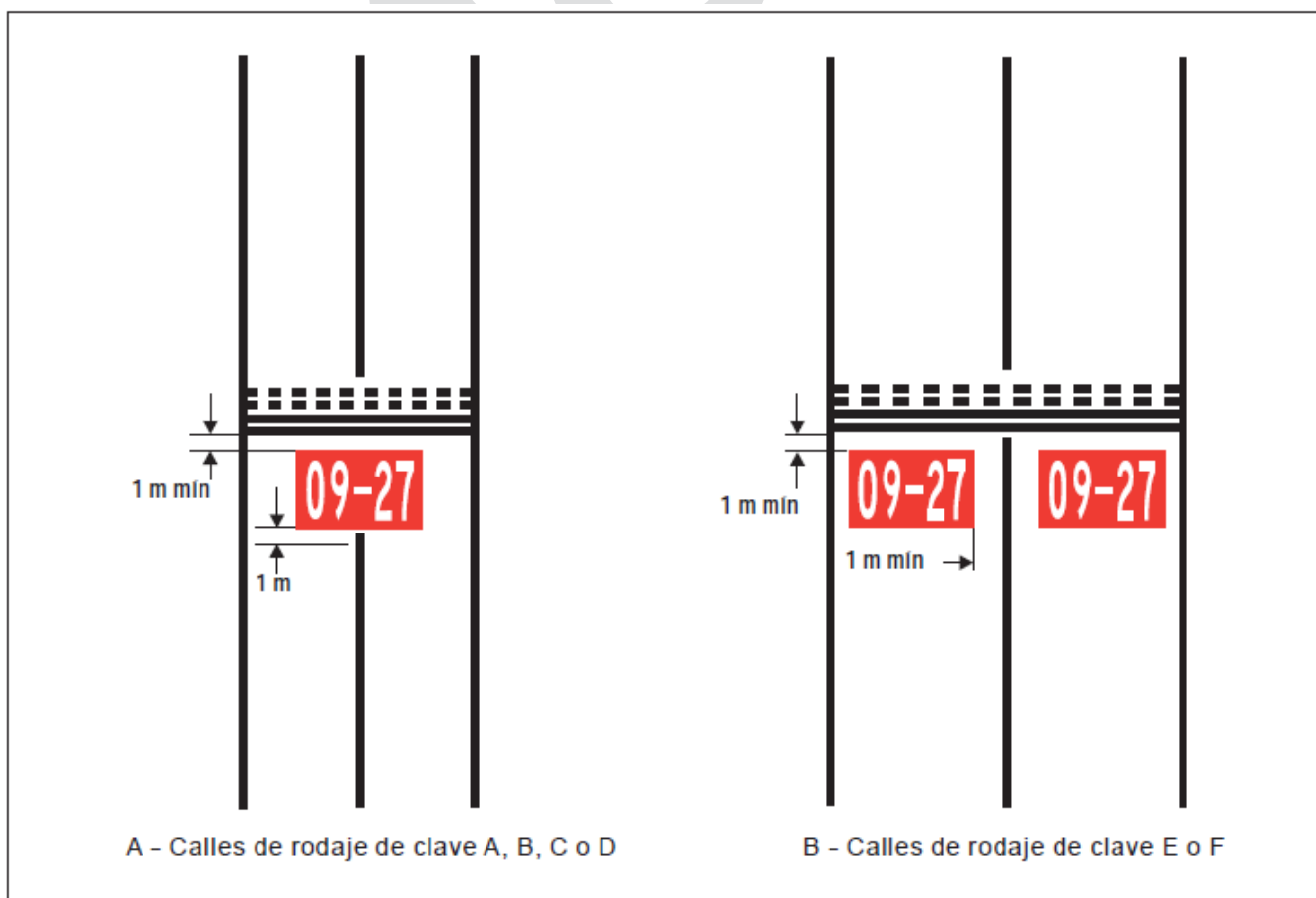


Figura E-10. Señal con instrucciones obligatorias

RAC 14.405 Luces.

(Ver CCA 14.405(a), (b), (c), (d), (e), (f), (g), (k), (l), (m), (n), (o), (q), (r), (t), (u), (v), (x), (y), (aa), (bb))

(a) Generalidades**Luces que pueden ser peligrosas para la seguridad de las aeronaves**

(1) Una luz no aeronáutica de superficie situada cerca de un aeródromo y que pudiera poner en peligro la seguridad de las aeronaves, se debe eliminar, encubrir o se debe modificar de forma que se suprima la causa de ese peligro.

Emisiones láser que pueden ser peligrosas para la seguridad de las aeronaves

(2) Para proteger la seguridad de las aeronaves de los efectos peligrosos de los emisores láser, deben establecerse alrededor de los aeródromos las siguientes zonas protegidas:

- (i) zona de vuelo sin rayos láser (LFFZ)
- (ii) zona de vuelo crítica de rayos láser (LCFZ)
- (iii) zona de vuelo sensible de rayos láser (LSFZ).

Luces que pueden causar confusión

(3) Una luz no aeronáutica de superficie que, por su intensidad, forma o color, pueda producir confusión o impedir la clara interpretación de las luces aeronáuticas de superficie, se debe extinguir, apantallar o modificar de forma que se suprima esa posibilidad. En particular, deben considerarse todas aquellas luces no aeronáuticas

de superficie visibles desde el aire que se encuentren dentro de las áreas que se enumeran a continuación:

(i) Pista de vuelo por instrumentos — número de clave 4:

Dentro de las áreas anteriores al umbral y posteriores al extremo de la pista, en una longitud de por lo menos 4 500 m desde el umbral y desde el extremo de la pista, y en una anchura de 750 m a cada lado de la prolongación del eje de pista.

(ii) Pista de vuelo por instrumentos — número de clave 2 ó 3:

Igual que en I), pero la longitud debe ser por lo menos de 3 000 m.

(iii) Pista de vuelo por instrumentos — número de clave 1; y pista de vuelo visual:

Dentro del área de aproximación.

Luces aeronáuticas de superficie que pueden ocasionar confusión a los marinos

En el caso de las luces aeronáuticas de superficie próximas a aguas navegables, es preciso cerciorarse de que no son motivo de confusión para los marinos.

Dispositivos luminosos y estructuras de soporte

En RAC 14.817 se ofrece información con respecto al emplazamiento de equipo e instalaciones en las zonas de operaciones.

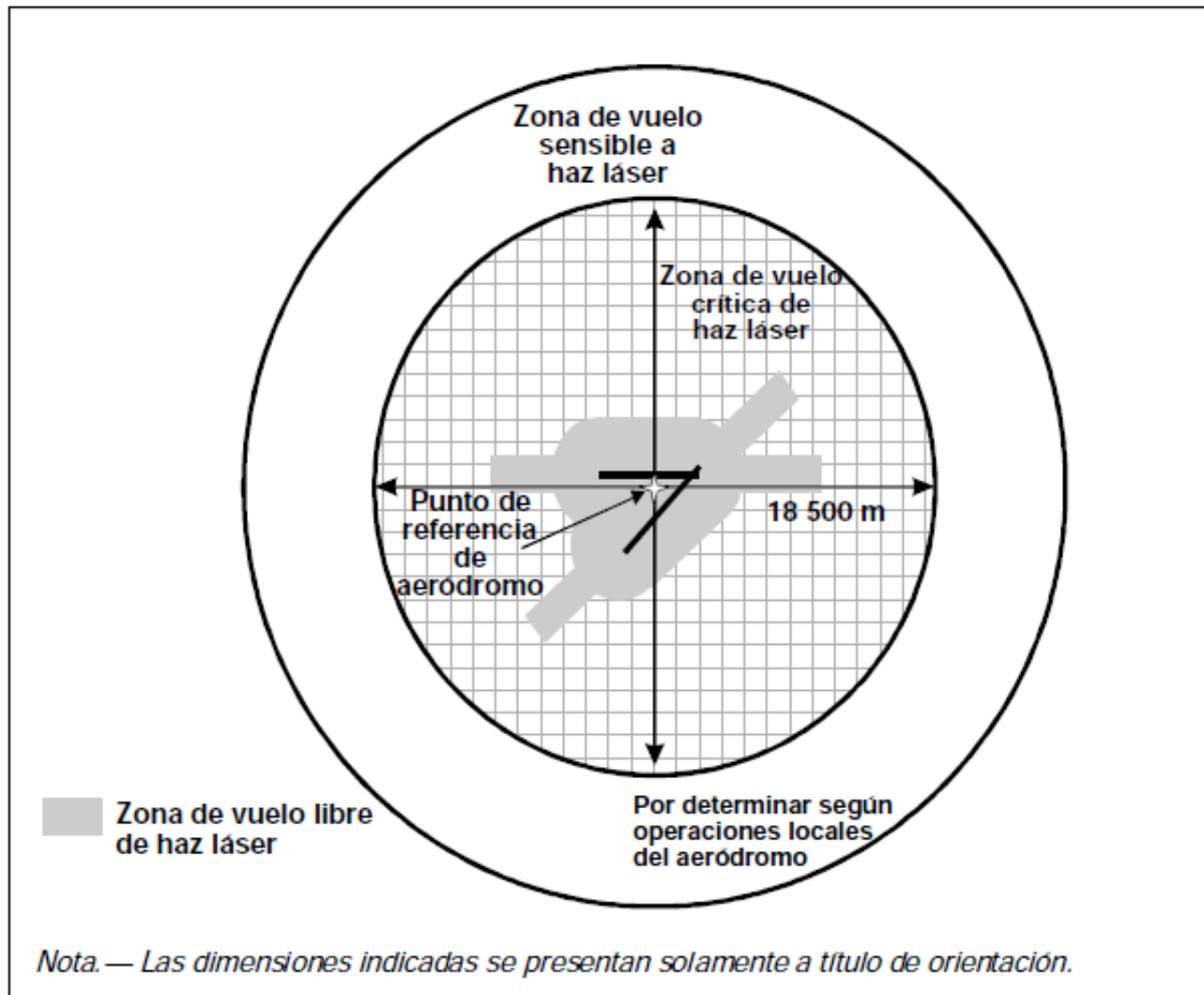


Figura E-11. Zonas de vuelo protegidas

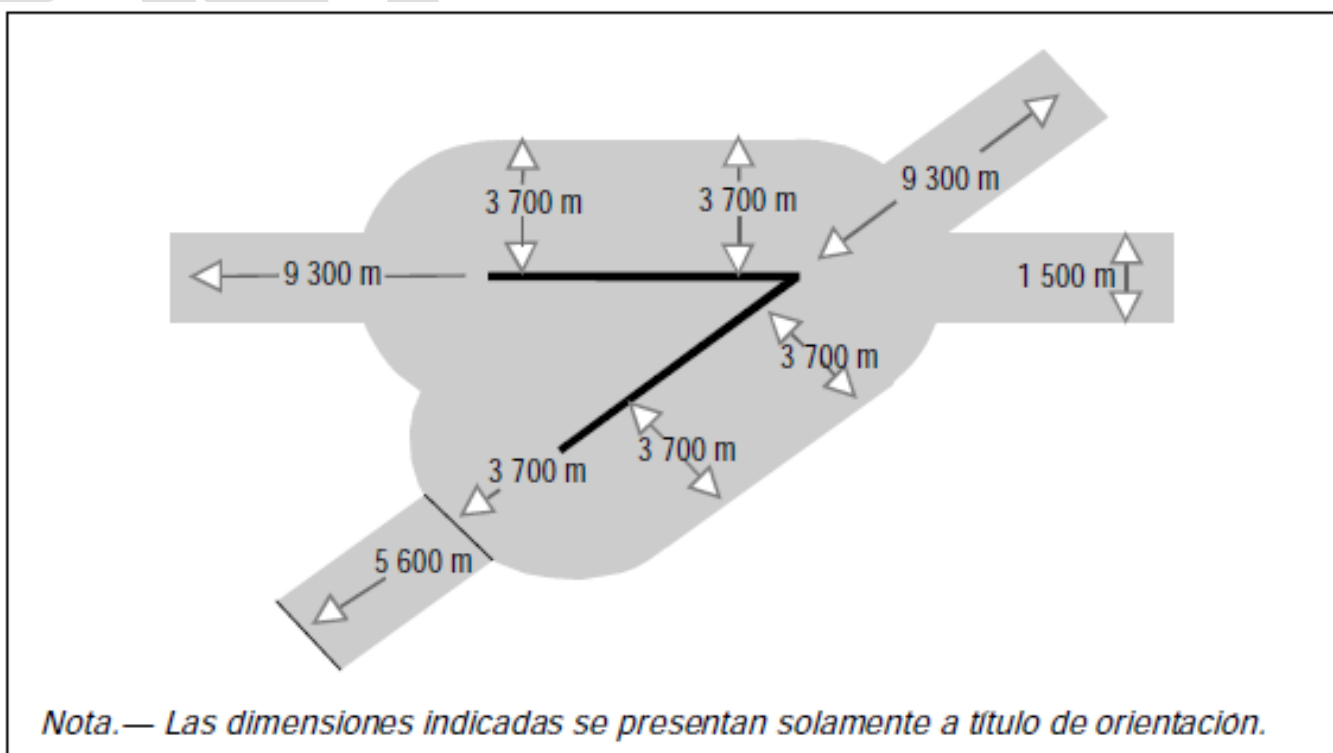


Figura E-12. Zona de vuelo sin rayos láser en pistas múltiples

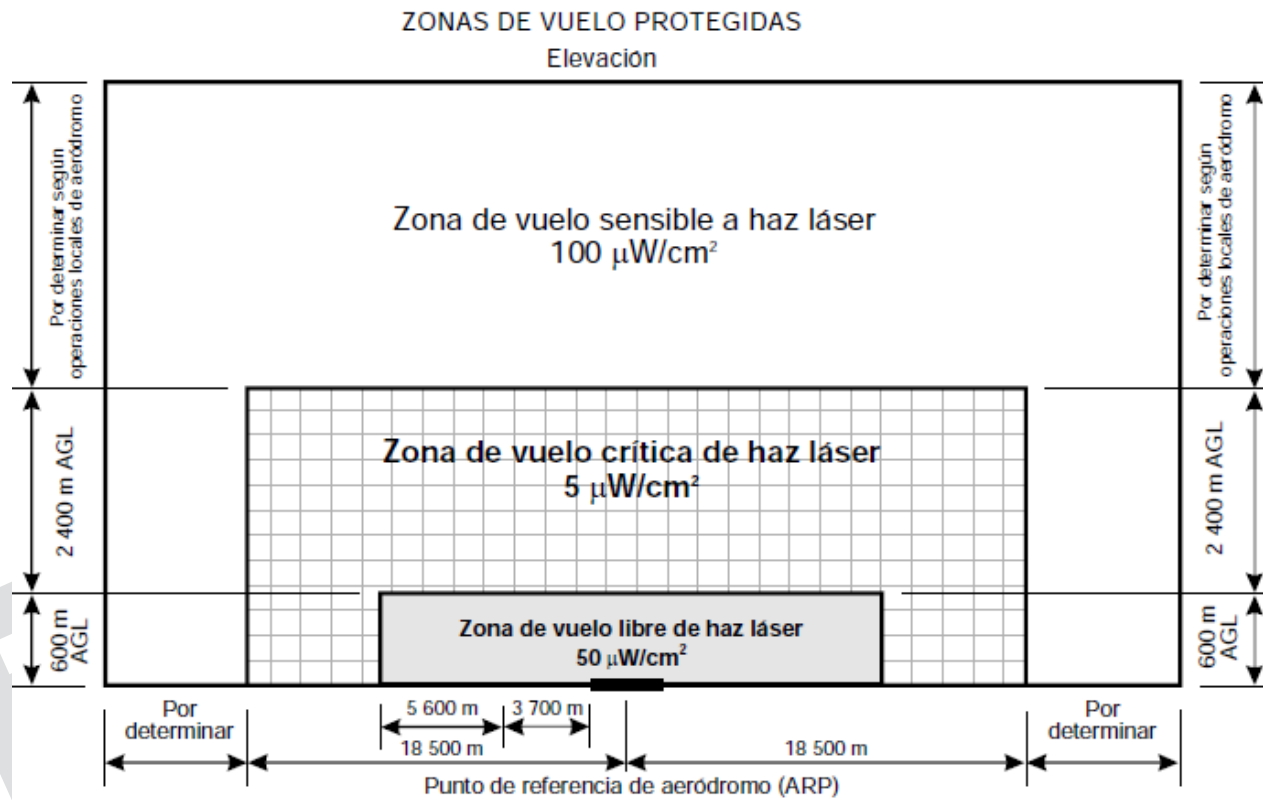


Figura E-13. Zonas de vuelo protegidas indicando los niveles máximos de irradiación para rayos láser visibles

Luces de aproximación elevadas

(4) Las luces de aproximación elevadas y sus estructuras de soporte deben ser frangibles salvo que, en la parte del sistema de iluminación de aproximación más allá de 300 m del umbral:

- (i) Cuando la altura de la estructura de soporte es de más de 12 m, el requisito de frangibilidad se debe aplicar a los 12 m superiores únicamente; y,
- (ii) Cuando la estructura de soporte está rodeada de objetos no frangibles, únicamente la parte de la estructura que se extiende sobre los objetos circundantes debe ser frangible.

(5) Cuando un dispositivo luminoso de luces de aproximación o una estructura de soporte no sean suficientemente visibles por sí mismos, se debe marcar adecuadamente.

Luces elevadas

(6) Las luces elevadas de pista, de zona de parada y de calle de rodaje deben ser frangibles. Su altura debe ser lo suficientemente baja para respetar la distancia de guarda de las hélices y barquillas de los motores de las aeronaves de reacción.

Luces empotradas

(7) Los dispositivos de las luces empotradas en la superficie de las pistas, zonas de parada, calles de rodaje y plataformas deben estar diseñados y dispuestos de manera que soporten el paso de las ruedas de una aeronave sin que se produzcan daños a la aeronave ni a las luces.

(8) La temperatura producida por conducción o por radiación en el espacio entre una luz empotrada y el

neumático de una aeronave no debe exceder de 160°C durante un período de 10 minutos de exposición.

Intensidad de las luces y su control

(9) La intensidad de la iluminación de pista debe ser adecuada para las condiciones mínimas de visibilidad y luz ambiente en que se trate de utilizar la pista, y compatible con la de las luces de la sección más próxima del sistema de iluminación de aproximación, cuando exista este último.

(10) Donde se instale un sistema de iluminación de gran intensidad, éste debe contar con reguladores de intensidad adecuados que permitan ajustar la intensidad de las luces según las condiciones que prevalezcan. Se debe proveer medios de reglaje de intensidad separados, u otros métodos adecuados, a fin de garantizar que, cuando se instalen, los sistemas siguientes puedan funcionar con intensidades compatibles:

- (i) sistema de iluminación de aproximación;
- (ii) luces de borde de pista;
- (iii) luces de umbral de pista;
- (iv) luces de extremo de pista;
- (v) luces de eje de pista;
- (vi) luces de zona de toma de contacto; y,
- (vii) luces de eje de calle de rodaje.

(11) En el perímetro y en el interior de la elipse que define el haz principal, Apéndice 2, Figuras A2-1 a A2-10, el valor máximo de la intensidad de la luz no debe ser superior a tres veces el valor mínimo de la intensidad de la luz medido de conformidad con el Apéndice 2, notas comunes de las Figuras A2-1 a A2-11, Nota 2.

(12) En el perímetro y en el interior del rectángulo que define el haz principal, Apéndice 2, Figuras A2-12 a A2-20, el valor máximo de la intensidad de la luz

no debe ser superior a tres veces el valor mínimo de la intensidad de la luz medido de conformidad con el Apéndice 2, notas comunes de las Figuras A2-12 a A2-21, Nota 2.

(b) Iluminación de emergencia

Aplicación:

(1) En un aeródromo provisto de iluminación de pista y sin fuente secundaria de energía eléctrica, se deben disponer de un número suficiente de luces de emergencia para instalarlas por lo menos en la pista primaria en caso de falla del sistema normal de iluminación.

Emplazamiento:

(2) Cuando se instalen en una pista luces de emergencia, estas deben, como mínimo, adaptarse a la configuración requerida para una pista de vuelo visual.

Características:

(3) El color de las luces de emergencia debe ajustarse a los requisitos relativos a colores para la iluminación de pista, si bien donde no sea factible colocar luces de color en el umbral ni en el extremo de pista, todas las luces pueden ser de color blanco variable o lo más parecidas posible a este color.

(c) Faros aeronáuticos

Aplicación:

(1) Los aeródromos previstos para ser utilizados de noche deben estar dotados de un faro de aeródromo o de un faro de identificación, cuando sea necesario para las operaciones.

(2) El requisito operacional se determina tomando en cuenta las necesidades del tránsito aéreo que utilice el aeródromo, de la perceptibilidad (visibilidad) del aeródromo con respecto a sus alrededores y de la instalación de otras ayudas visuales y no visuales útiles para localizar el aeródromo.

Faro de aeródromo

(3) Los aeródromos previstos para ser utilizados de noche deben estar dotados de un faro de aeródromo, cuando se cumplan una o más de las condiciones siguientes:

- (i) las aeronaves vuelen predominantemente con la ayuda de medios visuales;
- (ii) la visibilidad sea a menudo reducida; o,
- (iii) sea difícil localizar el aeródromo desde el aire debido a las luces circundantes o a la topografía.

Emplazamiento:

(4) El faro de aeródromo debe estar emplazado en el aeródromo o en su proximidad, en una zona de baja iluminación de fondo.

(5) El faro debe estar emplazado de modo que en las direcciones importantes no quede oculto por ningún objeto ni deslumbre al piloto durante la aproximación para aterrizar.

Características:

(6) El faro de aeródromo debe dar ya sea destellos de color alternados con destellos blancos, o destellos blancos solamente. La frecuencia del total de destellos debe ser de 20 a 30 por minuto. Cuando se usen destellos de color, estos deben ser verdes en los faros instalados en aeródromos terrestres y amarillos en los faros instalados en hidroaeródromos. Cuando se

trate de un aeródromo mixto (aeródromo terrestre e hidroaeródromo), los destellos de color deben tener las características colorimétricas correspondientes a la sección del aeródromo que se designe como instalación principal.

(7) La luz del faro se debe ver en todos los ángulos de azimut. La distribución vertical de la luz se debe extender hacia arriba, desde una elevación de no más de 1° hasta una elevación que la autoridad competente determine que es suficiente para dar orientación en la máxima elevación en que se trate de utilizar el faro, y la intensidad efectiva de los destellos no debe ser inferior a 2 000 cd.

Faro de identificación

Aplicación:

(8) Un aeródromo destinado a ser utilizado de noche que no pueda identificarse fácilmente desde el aire por las luces existentes u otros medios debe estar provisto de un faro de identificación.

Emplazamiento:

(9) El faro de identificación debe estar emplazado en el aeródromo en una zona de baja iluminación de fondo.

(10) El faro debe estar emplazado de modo que en las direcciones importantes no quede apantallado por ningún objeto ni deslumbre al piloto durante la aproximación para aterrizar.

Características:

(11) El faro de identificación de los aeródromos terrestres debe ser visible en cualquier ángulo de azimut. La distribución vertical de la luz se debe extender hacia arriba desde un ángulo no superior a 1° hasta un ángulo de elevación que la AHAC determine como suficiente

para proporcionar guía hasta la elevación máxima a la que se debe prever utilizar el faro, y la intensidad efectiva de los destellos no debe ser inferior a 2 000 cd.

(12) El faro de identificación debe emitir destellos verdes en aeródromos terrestres y destellos amarillos en hidroaeródromos.

(13) Los caracteres de identificación se deben transmitir en el código Morse internacional.

(14) La velocidad de emisión debe ser de seis a ocho palabras por minuto, y la duración correspondiente a los puntos Morse, de 0,15 a 0,20 s por cada punto.

(d) Sistemas de iluminación de aproximación

Aplicación:

(1) Aplicación:

A. — Pista de vuelo visual

En la medida de lo posible, se debe instalar un sistema sencillo de iluminación de aproximación tal como el que se especifica en RAC 14.405(d) (2) a RAC 14.405(d)(9), para servir a una pista de vuelo visual cuando el número de clave sea 3 ó 4 y destinada a ser utilizada de noche, salvo cuando la pista se utilice solamente en condiciones de buena visibilidad y se proporcione guía suficiente por medio de otras ayudas visuales.

B. — Pista para aproximaciones que no son de precisión

En la medida de lo posible, se debe de instalar un sistema sencillo de iluminación de aproximación, tal como el que se especifica RAC 14.405(d)(2)

a RAC 14.405(d)(9), para usarse en una pista para aproximaciones que no son de precisión, salvo cuando la pista se utilice solamente en condiciones de buena visibilidad y se proporcione guía suficiente por medio de otras ayudas visuales.

C. — Pista para aproximaciones de precisión de Categoría I

En la medida de lo posible, en una pista para aproximaciones de precisión de Categoría I se debe instalar un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I, tal como el que se especifica en RAC 14.405(d) (10) a RAC 14.405(d) (21).

D. — Pista para aproximaciones de precisión de Categoría II y III

En una pista para aproximaciones de precisión de Categoría II y III, se debe de instalar un sistema de iluminación de aproximación de precisión de las Categorías II o III, tal como se especifica en 22) a 39) de este inciso.

Sistema sencillo de iluminación de aproximación

Emplazamiento:

(2) El sistema sencillo de iluminación de aproximación consiste en una fila de luces, situadas en la prolongación del eje de la pista, que se extienda, en la medida de lo posible, hasta una distancia no menor de 420 m desde el umbral, con una fila de luces que formen una barra transversal de 18 ó 30 m de longitud a una distancia de 300 m del umbral.

(3) Las luces que formen la barra transversal deben estar, siempre que sea posible, en una línea recta horizontal,

perpendicular a la fila de luces de la línea central y bisecada por ella. Las luces de la barra transversal deben estar espaciadas de forma que produzcan un efecto lineal; excepto que cuando se utilice una barra transversal de 30 m pueda dejarse espacios vacíos a cada lado de la línea central. Estos espacios vacíos se deben mantener reducidos al mínimo necesario para satisfacer las necesidades locales y cada uno de ellos no debe exceder de 6 m.

(4) Las luces que forman la línea central se colocan a intervalos longitudinales de 60 m, salvo cuando se estime conveniente mejorar la guía proporcionada, en cuyo caso se pueden colocar a intervalos de 30 m. La luz situada más próxima a la pista se debe instalar ya sea a 60 m o a 30 m del umbral, según el intervalo longitudinal seleccionado para las luces de la línea central.

(5) Si no es materialmente posible disponer de una línea central que se extienda hasta una distancia de 420 m desde el umbral, esta línea debe extenderse hasta 300 m, de modo que incluya la barra transversal. Si esto no es posible, las luces de la línea central deben extenderse lo más lejos posible, y cada una de sus luces debe entonces consistir en una barreta de 3 m de longitud, por lo menos. Siempre que el sistema de aproximación tenga una barra transversal a 300 m del umbral, puede instalarse una barra transversal adicional a 150 m del umbral.

(6) El sistema se debe encontrar situado tan cerca como sea posible del plano horizontal que pasa por el umbral, de manera que:

(i) ningún objeto, salvo una antena azimut al ILS o MLS, sobresalga del plano de las luces de aproximación dentro de una distancia de 60 m a partir del eje del sistema; y,

(ii) ninguna luz, salvo la luz emplazada en la parte central de una barra transversal o de una barreta de eje (no en sus extremos), quede oculta para las aeronaves que realicen la aproximación.

Toda antena azimut al ILS o MLS que sobresalga del plano de las luces se considera como obstáculo y se debe señalar e iluminar en consecuencia.

Características:

(7) Las luces del sistema sencillo de iluminación de aproximación deben ser luces fijas y su color debe ser tal que garanticen que el sistema pueda distinguirse fácilmente de otras luces aeronáuticas de superficie, y de las luces no aeronáuticas en caso de haberlas. Cada una de las luces de la línea central debe consistir en:

(i) una sola luz; o bien

(ii) una barreta de por lo menos 3 m de longitud.

(8) Cuando estén instaladas en una pista de vuelo visual, las luces deben ser visibles desde todos los ángulos de azimut necesarios para el piloto durante el tramo básico y en la aproximación final. La intensidad de las luces debe ser adecuada en todas las condiciones de visibilidad y luz ambiente para los que se haya instalado el sistema.

(9) Cuando estén instaladas en una pista para aproximaciones que no sean de precisión, las luces deben ser visibles desde todos los ángulos de azimut necesarios para el piloto de una aeronave que en la aproximación final no se desvíe excesivamente de la trayectoria definida por la ayuda no visual. Las luces deben proyectarse para proporcionar guía, tanto de día como de noche, en las condiciones más desfavorables de visibilidad y luz ambiente para las que se pretenda que el sistema continúe siendo utilizable.

Sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I

Emplazamiento:

- (10) El sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I consiste en una fila de luces situadas en la prolongación del eje de pista, extendiéndose donde sea posible, hasta una distancia de 900 m a partir del umbral, con una fila de luces que formen una barra transversal de 30 m de longitud, a una distancia de 300 m del umbral de la pista.
- (11) Las luces que formen la barra transversal deben seguir, en la medida de lo posible, una línea recta horizontal, perpendicular a la fila de luces de la línea central y bisecada por ella. Las luces de barra transversal deben estar espaciadas de forma que produzcan un efecto lineal, pero pueden dejarse espacios vacíos a cada lado de la línea central. Estos espacios vacíos se deben mantener reducidos al mínimo necesario para satisfacer las necesidades locales y cada uno de ellos no debe exceder de 6 m.
- (12) Las luces que forman la línea central se deben situar a intervalos longitudinales de 30 m con la luz situada más próxima a la pista instalada a 30 m del umbral.
- (13) El sistema se debe encontrar situado tan cerca como sea posible del plano horizontal que pasa por el umbral, de manera que:
- (i) ningún objeto, salvo una antena azimutal ILS o MLS, sobresalga del plano de las luces de aproximación dentro de una distancia de 60 m a partir del eje del sistema; y,
 - (ii) ninguna luz, salvo la luz emplazada en la parte central de una barra transversal o de una barreta de línea central (no las luces de los extremos), debe

quedar oculta para las aeronaves que realicen la aproximación.

Toda antena azimutal ILS o MLS que sobresalga del plano de las luces se debe considerar como obstáculo y se deben señalar e iluminar en consecuencia.

Características:

- (14) Las luces de línea central y de barra transversal de un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I deben ser luces fijas de color blanco y variable. Cada una de las posiciones de luces de la línea central consisten en:
- (i) una sola luz en los 300 m internos de la línea central, dos luces en los 300 m intermedios de la línea central y tres luces en los 300 m externos de la línea central, para proporcionar información a distancia; o bien
 - (ii) una barreta.
- (15) Cuando pueda demostrarse el nivel de estado de funcionamiento de las luces de aproximación especificado como objetivo de mantenimiento en la sub parte D del RAC 139, cada posición de luz de línea central podría consistir en cualquiera de:
- (i) una sola luz; o,
 - (ii) una barreta
- (16) Las barretas deben tener por lo menos 4 m de longitud. Cuando las barretas estén formadas por luces que se aproximan a fuentes puntiformes, las luces deben estar espaciadas uniformemente a intervalos de no más de 1,5 m.
- (17) Si el eje está formada por las barretas que se describen en (14)(ii) o (15)(ii) anterior, cada una de ellas debe

suplementarse con una luz de destello, excepto cuando se considere que tales luces son innecesarias, teniendo en cuenta las características del sistema y la naturaleza de las condiciones meteorológicas.

(18) Cada una de las luces de destellos que se describen en el numeral (17) anterior, deben emitir dos destellos por segundo, comenzando por la luz más alejada del sistema y continuando en sucesión en dirección del umbral hasta la última luz. El circuito eléctrico se debe concebir de forma que estas luces puedan hacerse funcionar independientemente de las demás luces del sistema de iluminación de aproximación.

(19) Si las luces de línea central son como las que se describen en (14)(i) o (15)(i) anterior, además de la barra transversal a 300 m del umbral se deben instalar barras transversales adicionales de luces situadas a 150 m, 450 m, 600 m y 750 m del umbral. Las luces que formen cada barra transversal deben seguir, siempre que sea posible, una línea recta horizontal, perpendicular a la fila de luces de línea central y bisecada por ella. Las luces deben estar espaciadas de forma que produzcan un efecto lineal pero pueden dejarse espacios vacíos a cada lado de la línea central. Estos espacios vacíos se deben mantener reducidos al mínimo necesario para satisfacer las necesidades locales y cada uno de ellos no debe medir más de 6 m.

(20) Cuando las barras transversales adicionales descritas en (19) anterior se incorporen al sistema, los extremos exteriores de las barras transversales deben estar dispuestos en dos rectas paralelas a la fila de luces de línea central o que converjan para cortar el eje de la pista, a 300 m del umbral.

(21) Las luces se deben ajustar a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-1.

Sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categorías II y III

Emplazamiento:

(22) Cuando se instale, el sistema de iluminación de aproximación este debe consistir en una fila de luces situadas en la prolongación del eje de la pista, extendiéndose, donde sea posible, hasta una distancia de 900 m a partir del umbral de la pista. Además, el sistema debe tener dos filas laterales de luces, que se deben extender hasta 270 m a partir del umbral, y dos barras transversales, una a 150 m y la otra a 300 m del umbral, como se indica en la Figura E-14. Cuando pueda demostrarse el nivel de estado de funcionamiento de las luces de aproximación especificado como objetivo de mantenimiento en la sub parte D del RAC-139, el sistema puede tener dos filas laterales de luces que se deben extender hasta 240 m a partir del umbral, y dos barras transversales, una a 150 m y la otra a 300 m del umbral, como se indica en la Figura E-15.

(23) Las luces que forman la línea central se deben colocar a intervalos longitudinales de 30 m con las luces más cercanas a la pista colocadas a 30 m del umbral.

(24) Las luces que forman las filas laterales se deben colocar a cada lado de la línea central, con un espaciado longitudinal igual al que tienen las luces de línea central y con la primera luz instalada a 30 m del umbral. Cuando pueda demostrarse el nivel de estado de funcionamiento de las luces de aproximación especificado como objetivo de mantenimiento en la sub parte D del RAC 139, las luces que forman las filas laterales pueden colocarse a cada lado de la línea central, con un espaciado longitudinal de 60 m, estando la primera luz colocada a 60 m del umbral. El espaciado lateral (o vía) entre las luces de las filas laterales más cercanas no debe ser inferior a 18 m ni superior a 22,5 m y, con preferencia, debe ser de 18 m, pero en todo caso debe ser igual al de las luces de la zona de toma de contacto.

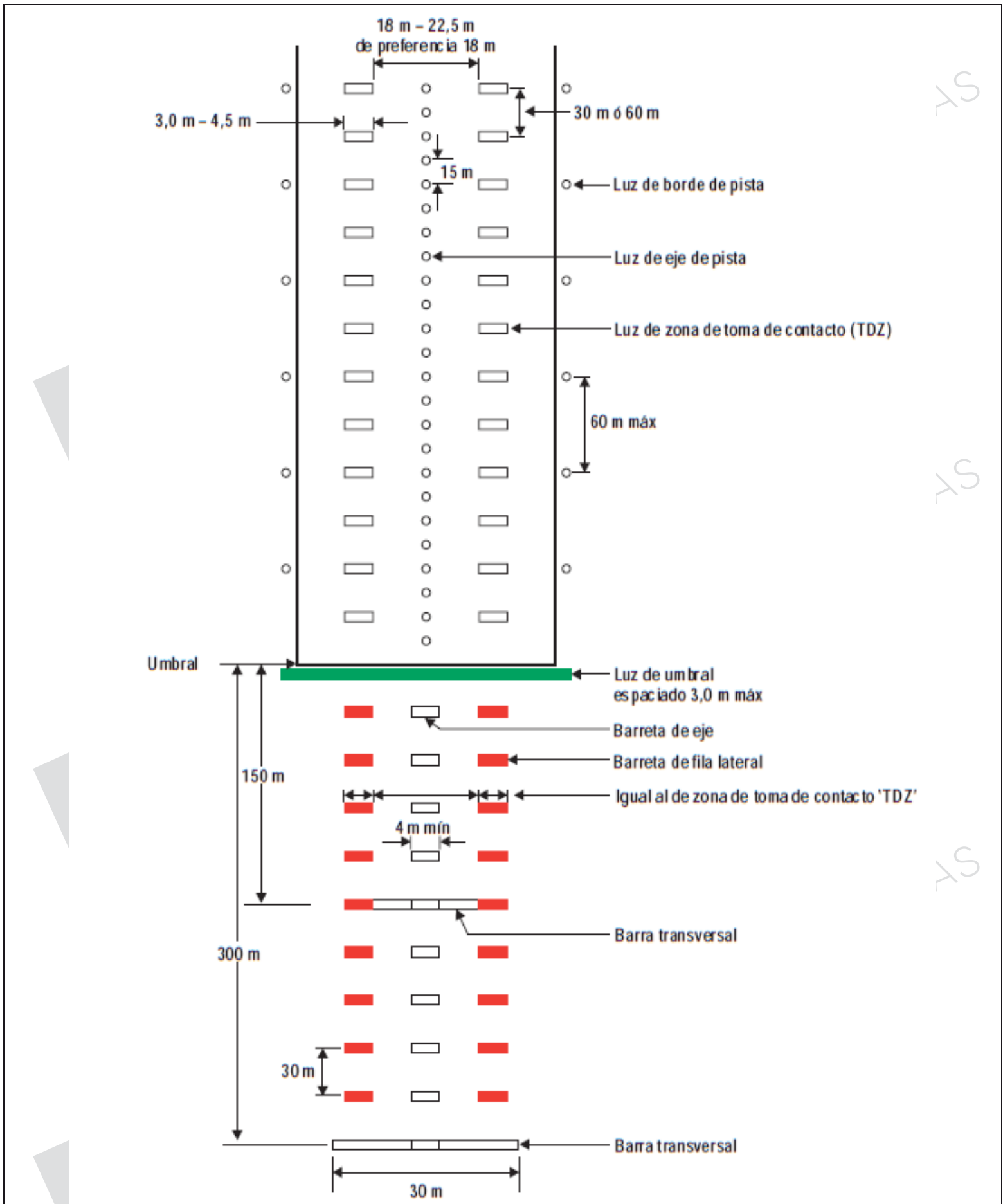


Figura E-14. Iluminación de pista y de los 300 m internos de la aproximación en las pistas para aproximaciones de precisión de Categorías II y III

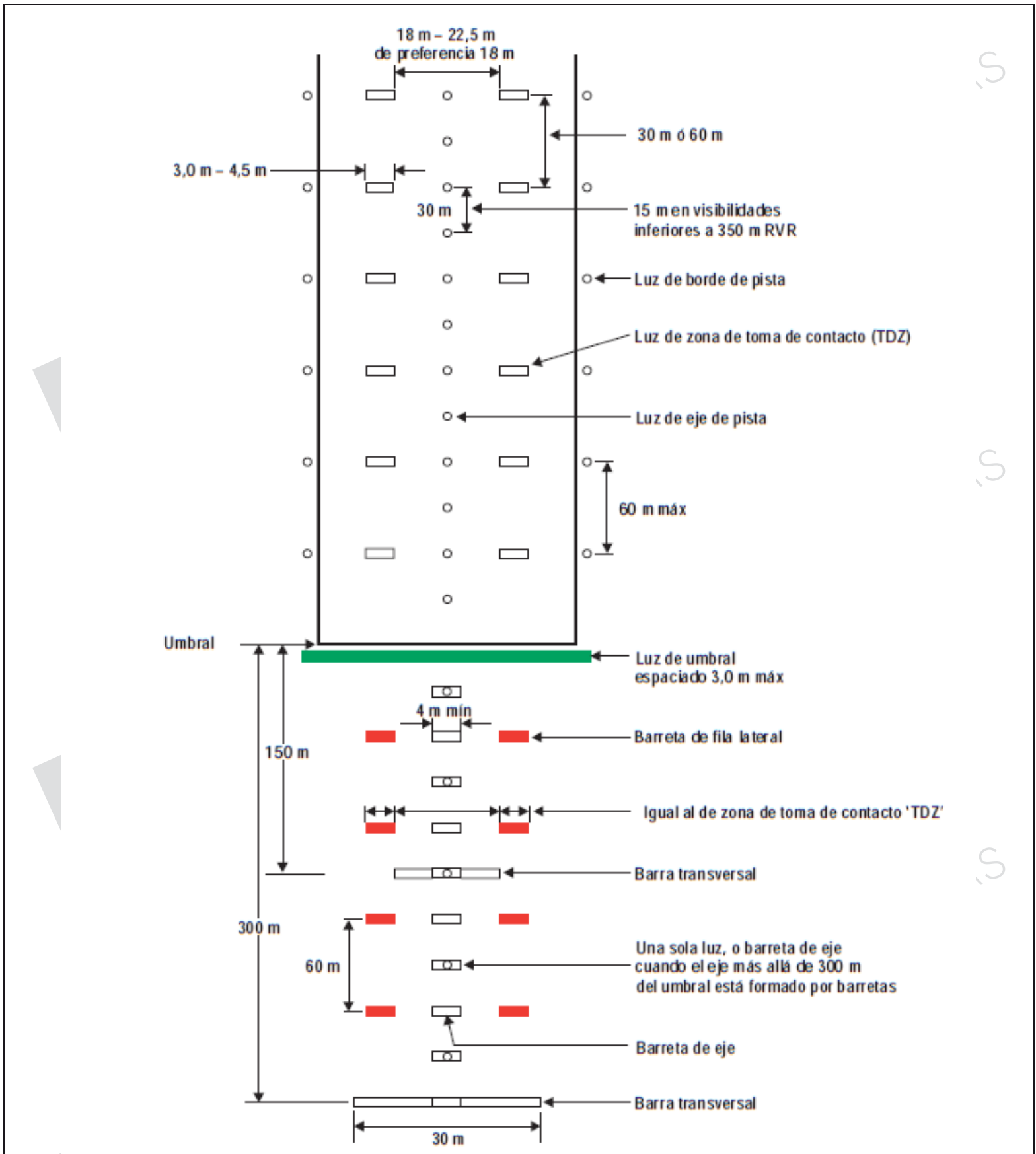


Figura E-15. Iluminación de pista y de los 300 m internos de la aproximación en las pistas para aproximaciones de precisión de Categorías II y III, cuando pueda demostrarse que se cumplen los niveles de funcionamiento de las luces especificados como objetivos de mantenimiento establecidos en la sub parte D del RAC 139

- (25) La barra transversal instalada a 150 m del umbral debe llenar los espacios vacíos entre las luces de línea central y las de las filas laterales.
- (26) La barra transversal instalada a 300 m del umbral se debe extender a ambos lados de las luces de línea central hasta una distancia de 15 m de la línea central.
- (27) Si las luces de línea central situadas a más de 300 m del umbral consisten en luces tales como las que se describen en RAC 14.405(d)(31)(ii) o (d)(32)(ii) siguientes, se debe disponer barras transversales adicionales de luces a 450 m, 600 m y 750 m del umbral.
- (28) Cuando las barras transversales adicionales descritas en RAC 14.405(d)(27) se incorporen al sistema, los extremos exteriores de las barras transversales deben estar dispuestos en dos rectas paralelas a la fila de luces de línea central o que converjan para cortar el eje de la pista a 300 m del umbral.
- (29) El sistema debe estar situado tan cerca como sea posible del plano horizontal que pasa por el umbral, de manera que:
- (i) ningún objeto, salvo una antena azimutal ILS o MLS, sobresalga del plano de las luces de aproximación dentro de una distancia de 60 m a partir del eje del sistema; y,
 - (ii) ninguna luz, salvo la luz emplazada en la parte central de una barra transversal o de una barreta de línea central (no las luces de los extremos), debe quedar oculta para las aeronaves que realicen la aproximación.
- Toda antena azimutal ILS o MLS que sobresalga del plano de las luces se debe considerar como obstáculo y se debe señalar e iluminar en consecuencia.

Características:

- (30) En los primeros 300 m a partir del umbral, la línea central de un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categorías II y III debe consistir en barretas de color blanco variable, excepto cuando el umbral esté desplazado 300 m o más, en cuyo caso la línea central puede consistir en elementos de una sola luz de color blanco variable. Cuando pueda demostrarse el nivel de estado de funcionamiento de las luces de aproximación especificado como objetivo de mantenimiento en la sub parte D del RAC 139, la línea central de un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categorías II y III hasta los primeros 300 m a partir del umbral puede consistir en cualquiera de:
- (i) barretas, cuando la línea central 300 m más allá del umbral consta de barretas como las descritas en RAC 14.405 (d)(32)(i); o,
 - (ii) luces individuales alternando con barretas, cuando la línea central 300 m más allá del umbral consta de luces solas como las descritas RAC 14.405 (d) (32)(ii), con la luz sola de más adentro emplazada a 30 m y la barreta de más adentro emplazada a 60 m del umbral; o,
 - (iii) luces solas cuando el umbral esté desplazado 300 m o más; todas ellas de color blanco variable.
- (31) Más allá de 300 m del umbral, cada posición de luz de la línea central debe consistir en:
- (i) una barreta como las utilizadas en los 300 m internos; o,
 - (ii) dos luces en los 300 m intermedios de la línea central y tres luces en los 300 m externos de la línea central; todas ellas de color blanco variable.
- (32) Cuando pueda demostrarse el nivel de estado de funcionamiento de las luces de aproximación

especificado como objetivo de mantenimiento en la sub parte D del RAC 139, más allá de los 300 m a partir del umbral la posición de la luz de la línea central puede consistir en cualquiera de:

- (i) una barreta; o,
- (ii) una sola luz; ambas de color blanco variable.

(33) Las barretas deben tener 4 m de longitud como mínimo. Cuando las barretas estén compuestas de luces que se aproximen a fuentes luminosas puntiformes, las luces deben estar uniformemente espaciadas a intervalos no superiores a 1,5 m.

(34) Si el eje más allá de 300 m a partir del umbral consiste en barretas como las descritas en el RAC 14.405(d)(31)(i) o RAC 14.405(d)(32)(i), cada barreta más allá de los 300 m se debe suplementarse con una luz de destellos, excepto cuando se considere que tales luces son innecesarias, teniendo en cuenta las características del sistema y la naturaleza de las condiciones meteorológicas.

(35) Cada una de las luces de destellos que se describen en el numeral (34) anterior, debe emitir dos destellos por segundo, comenzando por la luz más alejada del sistema y continuando en sucesión en dirección del umbral hasta la última luz. El circuito eléctrico se debe concebir de forma que estas luces puedan hacerse funcionar independientemente de las demás luces del sistema de iluminación de aproximación.

(36) La fila debe consistir en barretas rojas. La longitud de las barretas de la fila lateral y el espaciado entre sus luces deben ser iguales a los de las barretas luminosas de la zona de toma de contacto.

(37) Las luces que forman las barras transversales deben ser luces fijas de color blanco variable. Las luces se deben espaciar uniformemente a intervalos de no más de 2,7 m.

(38) La intensidad de las luces rojas debe ser compatible con la intensidad de las luces blancas.

(39) Las luces se ajustarán a las especificaciones del Apéndice 2, Figuras A2-1 y A2-2.

(e) Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación

Aplicación:

(1) Se debe instalar un sistema visual indicador de pendiente de aproximación para facilitar la aproximación a una pista, que cuente o no con otras ayudas para la aproximación, visuales o no visuales, cuando exista una o más de las condiciones siguientes:

- (i) la pista sea utilizada por turborreactores u otros aviones con exigencias semejantes en cuanto a guía para la aproximación;
- (ii) el piloto de cualquier tipo de avión pueda tener dificultades para evaluar la aproximación por una de las razones siguientes:

- (A) orientación visual insuficiente, por ejemplo, en una aproximación de día sobre agua o terreno desprovisto de puntos de referencia visuales o durante la noche, por falta de luces no aeronáuticas en el área de aproximación; o
- (B) información visual equívoca, debida por ejemplo, a la configuración del terreno adyacente o a la pendiente de la pista;

- (iii) la presencia de objetos en el área de aproximación pueda constituir un peligro grave si un avión desciende por debajo de la trayectoria normal de aproximación, especialmente si no se cuenta con una ayuda no visual u otras ayudas visuales que adviertan la existencia de tales objetos;

- (iv) las características físicas del terreno en cada extremo de la pista constituyan un peligro grave en el caso en que un avión efectúe un aterrizaje demasiado corto o demasiado largo; y,
- (v) las condiciones del terreno o las condiciones meteorológicas predominantes sean tales que el avión pueda estar sujeto a turbulencia anormal durante la aproximación.
- (vi) las características físicas del terreno en cada extremo de la pista constituyan un peligro grave en el caso en que un avión efectúe un aterrizaje demasiado corto o demasiado largo; y,
- (vii) las condiciones del terreno o las condiciones meteorológicas predominantes sean tales que el

avión pueda estar sujeto a turbulencia anormal durante la aproximación.

(2) Los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación normalizados se clasificarán del modo siguiente:

- (i) T-VASIS y AT-VASIS que se ajusten a las especificaciones contenidas en RAC 14.405(e)(6) a RAC 14.405(e)(22) inclusive;
- (ii) PAPI y APAPI que se ajusten a las especificaciones contenidas en RAC 14.405(e)(23) a RAC 14.405(e)(40) inclusive;

Según se indica en la Figura E-16.

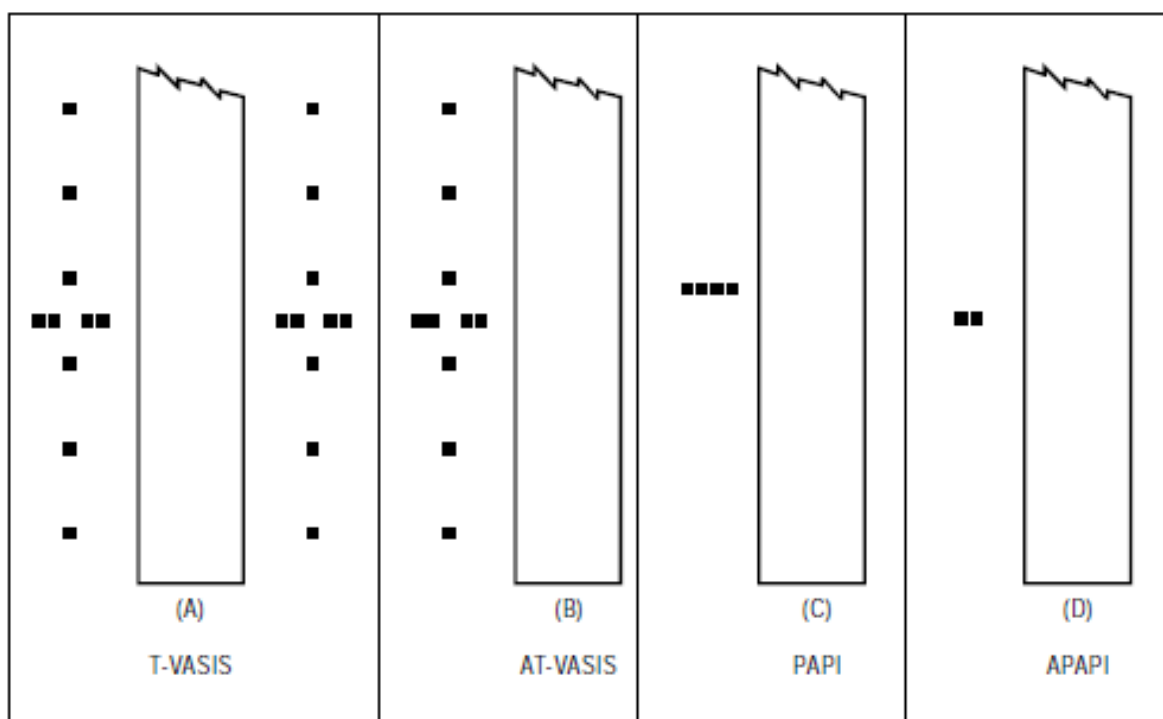


Figura E-16. Indicadores visuales de pendiente de aproximación

- (3) Se deben instalar PAPI, T-VASIS o AT-VASIS si el número de clave es 3 ó 4 o cuando existe una o más de las condiciones especificadas en RAC 14.405(e)(1).
- (4) A partir del 1 de enero de 2020, se debe discontinuar el uso de T-VASIS y AT-VASIS como sistemas indicadores de pendiente en aproximación visual.

(5) Se deben instalar PAPI o APAPI si el número de clave es 1 ó 2 o cuando existe una o más de las condiciones especificadas en RAC 14.405(e)(1).

(6) Cuando el umbral de la pista se desplace temporalmente y se cumplan una o más de las condiciones especificadas en RAC 14.405(e)(1), se debe instalar un PAPI, a menos que el número de clave sea 1 ó 2 y la pista sea

utilizada por aviones que no se destinen a servicios aéreos internacionales, en cuyo caso se puede instalar un APAPI.

T-VASIS y AT-VASIS

Descripción:

- (7) El T-VASIS debe consistir en 20 elementos luminosos simétricamente dispuestos respecto al eje de la pista, en forma de dos barras de ala de cuatro elementos luminosos cada una, cortadas en su punto medio por filas longitudinales de seis luces, según se indica en la Figura E-17.
- (8) El AT-VASIS debe consistir en 10 elementos luminosos dispuestos a un lado de la pista en forma de una sola barra de ala de cuatro luces cortada en su punto medio por una fila longitudinal de seis luces.
- (9) Los elementos luminosos se deben construir y disponer de tal manera que, durante la aproximación, el piloto de un avión:
- (i) cuando vuele por encima de la pendiente de aproximación, vea de color blanco las luces de las barras de ala, y uno, dos o tres elementos luminosos de indicación “descienda”, siendo visibles más elementos luminosos de indicación “descienda” cuanto más alto se encuentre el piloto con respecto a la pendiente de aproximación;
 - (ii) cuando vuele en la pendiente de aproximación, vea de color blanco las luces de las barras de ala; y,
 - (iii) cuando vuele por debajo de la pendiente de aproximación, vea de color blanco las luces de las barras de ala, y uno, dos o tres elementos luminosos de indicación “ascienda”, siendo visibles más elementos luminosos “ascienda” cuanto más bajo se encuentre el piloto con respecto a la pendiente de aproximación; y cuando se encuentre muy por debajo de la pendiente de aproximación, vea de color rojo las luces de las barras de ala y los tres elementos luminosos de indicación “ascienda”.

Cuando la aeronave se encuentre en la pendiente de aproximación o por encima de la misma, no debe haber luces visibles procedentes de los elementos luminosos de indicación “ascienda”; cuando se encuentre en la pendiente de aproximación o por debajo de la misma, no debe haber luces visibles procedentes de los elementos luminosos de indicación “descienda”.

Emplazamiento:

(Ver CCA 14.405(e)(10))

- (10) Los elementos luminosos deben estar emplazados como se indica en la Figura E-17, sujeto a las tolerancias de instalación allí señaladas.

Características de los elementos luminosos

- (11) Los sistemas deben ser adecuados, tanto para las operaciones diurnas como para las nocturnas.
- (12) La distribución luminosa del haz de cada elemento debe tener forma de abanico y ser visible en un gran arco de azimut en la dirección de la aproximación. Los elementos luminosos de las barras de ala deben producir un haz de luz blanca desde un ángulo vertical de $1^{\circ} 54'$, hasta un ángulo vertical de 6° , y un haz de luz roja en un ángulo vertical de 0° a $1^{\circ} 54'$. Los elementos que advierten que se está por encima de la trayectoria correcta (indicación “descienda”), deben producir un haz blanco desde un ángulo de 6° hasta aproximadamente la pendiente de aproximación, punto en el que se ocultan bruscamente. Los elementos luminosos que advierten que se está por debajo de la trayectoria correcta (indicación “ascienda”), deben producir un haz blanco desde aproximadamente la pendiente de aproximación hasta un ángulo vertical de $1^{\circ} 54'$, y un haz rojo por debajo de este ángulo vertical de $1^{\circ} 54'$. El ángulo de la parte superior del haz rojo en los elementos de barras de ala y en los elementos de indicación puede aumentarse para dar cumplimiento a lo que se prescribe en RAC 14.405(e)(22)

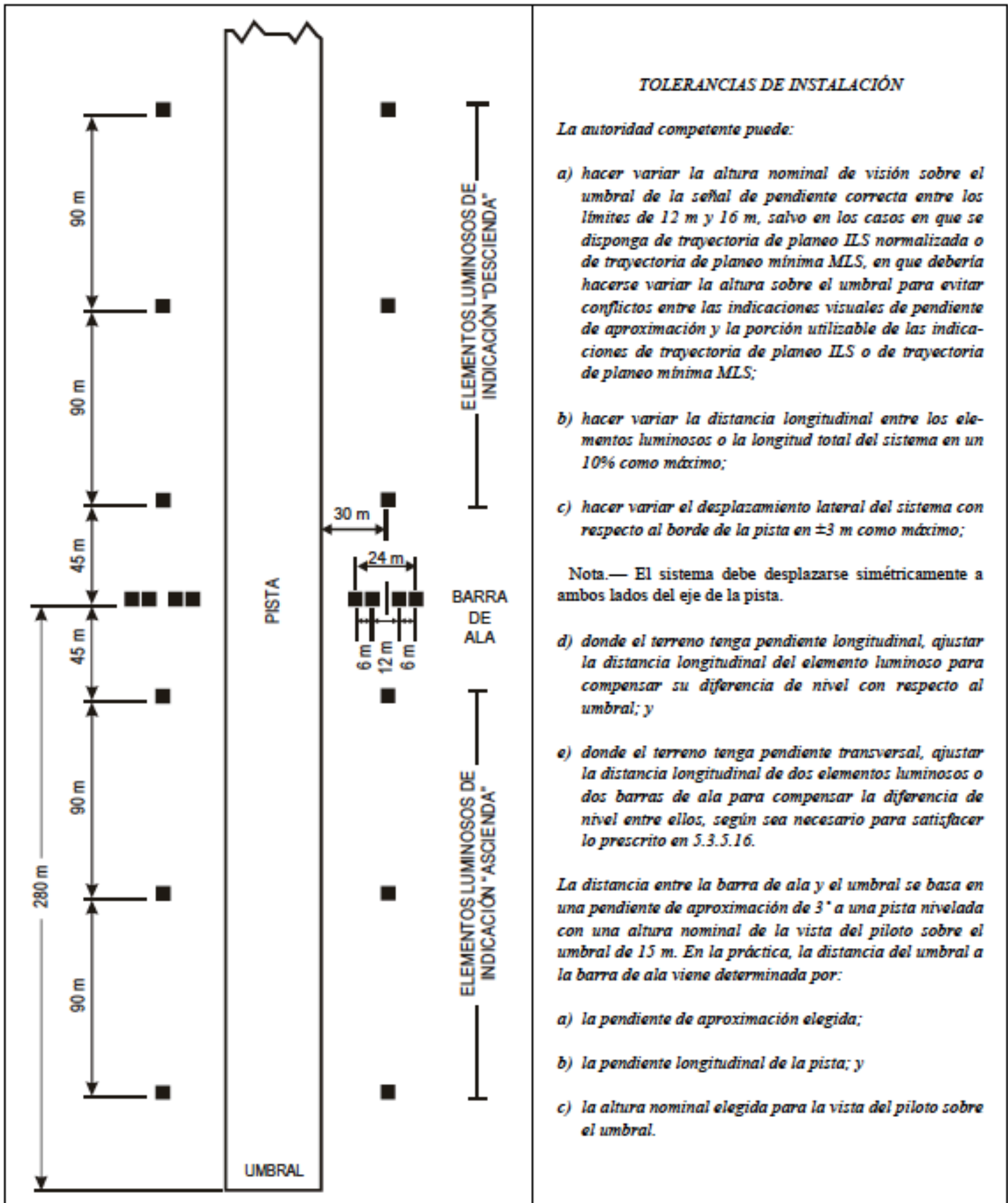


Figura E-17. Emplazamiento de los elementos luminosos del T-VASIS

- (13) La distribución de la intensidad de la luz de los elementos luminosos de indicación “descienda”, barra de ala y “ascienda” debe ser la indicada en el Apéndice 2, Figura A2-22.
- (14) La transición de colores, de rojo a blanco, en el plano vertical, debe ser tal que para un observador situado a una distancia no inferior a 300 m, ocurra dentro de un ángulo vertical no superior a 15’.
- (15) Cuando la intensidad sea máxima, la coordenada Y de la luz roja no debe exceder de 0,320.
- (16) Se debe disponer de un control adecuado de intensidad para que esta pueda graduarse de acuerdo con las condiciones predominantes, evitando así el deslumbramiento del piloto durante la aproximación y el aterrizaje.
- (17) Los elementos luminosos que forman las barras de ala o los elementos luminosos que integran el par conjugado que indica “ascienda” o “descienda”, se montaran de manera que se presenten al piloto del avión que efectúa la aproximación como una línea sensiblemente horizontal. Los elementos luminosos se montarán lo más bajo posible y deben ser frangibles.
- (18) Los elementos luminosos deben estar diseñados de manera que la condensación, el polvo, etc., que puedan depositarse en las superficies reflectoras u ópticas, obstruyan en el menor grado posible las señales luminosas y no afecten de modo alguno la elevación de los haces o el contraste entre las señales rojas y las blancas. La construcción de los elementos luminosos debe ser tal que se reduzca al mínimo la probabilidad de que cualquier fenómeno climático, obturen total o parcialmente las ranuras. Pendiente de aproximación y reglaje de elevación de los haces de los elementos luminosos.
- Pendiente de aproximación y reglaje de elevación de los haces de los elementos luminosos**
- (19) La pendiente de aproximación debe ser adecuada para el uso por los aviones que utilicen la aproximación.
- (20) Cuando una pista provista con T-VASIS está dotada de un ILS o MLS, el emplazamiento y elevaciones de los elementos luminosos deben ser tales que la pendiente de aproximación visual se ajuste tan estrechamente como sea posible a la trayectoria de planeo del ILS o a la trayectoria de planeo mínima del MLS, según corresponda.
- (21) La elevación de los haces de los elementos luminosos de las barras de ala deben ser la misma a ambos lados de la pista. La elevación de la parte superior del haz del elemento luminoso de indicación “ascienda” más próximo a cada barra de ala, y la de la parte inferior del haz del elemento luminoso de indicación “descienda” más próximo a cada barra de ala, debe ser la misma y debe corresponder a la pendiente de aproximación. El ángulo límite de la parte superior de los haces de los elementos luminosos sucesivos de indicación “ascienda”, disminuir 5’ de arco en el ángulo de elevación de cada elemento sucesivo a partir de la barra de ala. El ángulo límite de la parte inferior de los haces de los elementos luminosos de indicación “descienda” aumentar en 7’ de arco en cada elemento sucesivo a partir de la barra de ala. (Ver la Figura E-18).
- (22) El reglaje del ángulo de elevación de la parte superior de los haces de luz roja de la barra de ala y de los elementos luminosos de indicación “ascienda” deben ser tal que, durante una aproximación, el piloto de un avión para quien resulten visibles la barra de ala y tres elementos luminosos de indicación “ascienda” franquee con un margen seguro todos los objetos que se hallen en el área de aproximación, si ninguna de dichas luces aparece de color rojo.
- (23) El ensanchamiento en azimut del haz luminoso debe estar convenientemente restringido si algún objeto, situado fuera de los límites de la superficie de protección contra obstáculos del sistema, pero dentro

de los límites laterales de su haz luminoso, sobresaliera del plano de la superficie de protección contra obstáculos y un estudio aeronáutico indique que dicho objeto puede influir adversamente en la seguridad de las operaciones. La amplitud de la restricción debe determinar que el objeto permanezca fuera de los confines del haz luminoso.

PAPI y APAPI

Descripción:

(24) El sistema PAPI consiste en una barra de ala con cuatro elementos de lámparas múltiples (o sencillas por pares) de transición definida situados a intervalos iguales. El sistema se coloca al lado izquierdo de la pista, a menos que sea materialmente imposible.

(25) El sistema APAPI consiste en una barra de ala con dos elementos de lámparas múltiples (o sencillas por pares) de transición definida. El sistema se coloca al lado izquierdo de la pista, a menos que sea materialmente imposible.

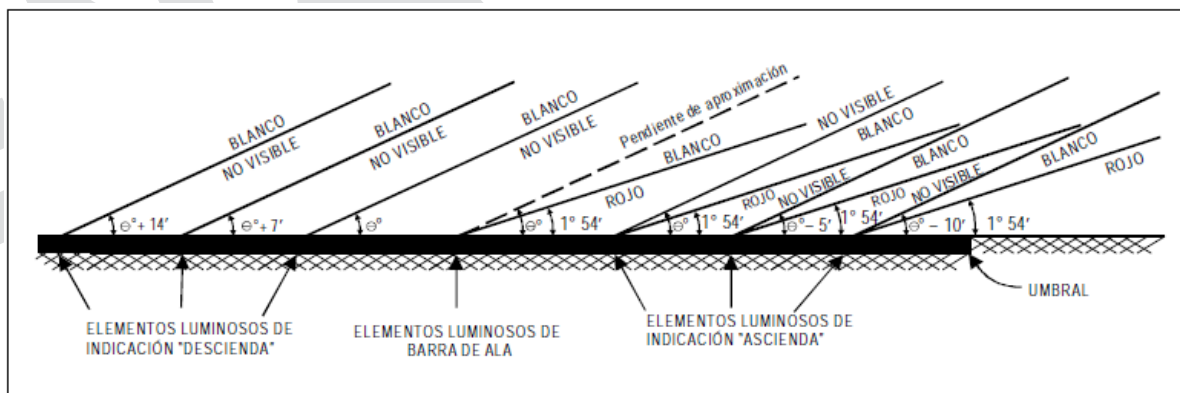


Figura E-18. Haces luminosos y reglaje del ángulo de elevación del T-VASIS y del AT-VASIS

(26) La barra de ala de un PAPI debe estar construida y dispuesta de manera que el piloto que realiza la aproximación:

- (i) vea rojas las dos luces más cercanas a la pista y blancas las dos más alejadas, cuando se encuentre en la pendiente de aproximación o cerca de ella;
- (ii) vea roja la luz más cercana a la pista y blancas las tres más alejadas, cuando se encuentre por encima de la pendiente de aproximación, y blancas todas las luces en posición todavía más elevada; y,
- (iii) vea rojas las tres luces más cercanas a la pista y blanca la más alejada, cuando se encuentre por debajo de la pendiente de aproximación, y rojas todas las luces en posición todavía más baja.

(27) La barra de ala de un APAPI debe estar construida

y dispuesta de manera que el piloto que realiza la aproximación:

- (i) vea roja la luz más cercana a la pista y blanca la más alejada, cuando se encuentre en la pendiente de aproximación o cerca de ella;
- (ii) vea ambas luces blancas cuando se encuentre por encima de la pendiente de aproximación; y,
- (iii) vea ambas luces rojas cuando se encuentre por debajo de la pendiente de aproximación.

Emplazamiento:

(28) Los elementos luminosos deben estar emplazados como se indica en la configuración básica de la Figura E-19, respetando las tolerancias de instalación allí señaladas. Los elementos que forman la barra de ala deben montarse de manera que aparezca al piloto del avión que efectúa la aproximación como una línea

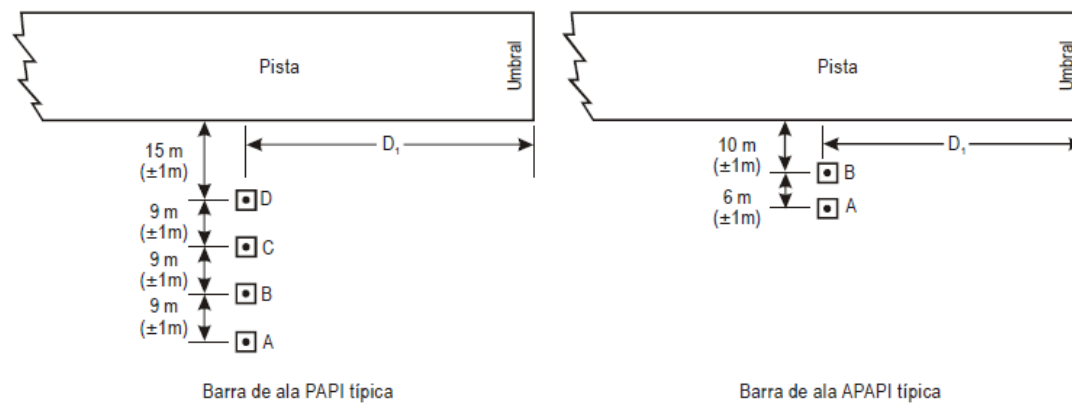
sensiblemente horizontal. Los elementos luminosos se deben montar lo más abajo posible y deben ser frangibles.

Características de los elementos luminosos

- (29) El sistema debe ser adecuado tanto para las operaciones diurnas como para las nocturnas.
- (30) La transición de colores, de rojo a blanco, en el plano vertical, debe ser tal que para un observador situado a una distancia no inferior a 300 m, ocurra dentro de un ángulo vertical no superior a 3'.
- (31) Cuando la intensidad sea máxima, la coordenada Y de la luz roja no debe exceder de 0,320.
- (32) La distribución de la intensidad de la luz de los elementos luminosos debe ser la indicada en el Apéndice 2, Figura A2-23.
- (33) Se debe proporcionar un control adecuado de intensidad para que ésta pueda graduarse de acuerdo con las condiciones predominantes, evitando así el deslumbramiento del piloto durante la aproximación y el aterrizaje.
- (34) Cada elemento luminoso puede ajustarse en elevación, de manera que el límite inferior de la parte blanca del haz pueda fijarse en cualquier ángulo deseado de elevación, entre 1°30' y al menos 4°30' sobre la horizontal.
- (35) Los elementos luminosos se deben diseñar de manera que la condensación, de cualquier elemento, que puedan depositarse en las superficies reflectoras u ópticas, obstruyan en el menor grado posible las señales luminosas y no afecten en modo alguno el contraste entre las señales rojas y blancas ni la elevación del sector de transición.

Pendiente de aproximación y reglaje de elevación de los elementos luminosos

- (36) La pendiente de aproximación que se define en la Figura E-20 debe ser adecuada para ser utilizada por los aviones que efectúen la aproximación.
- (37) Cuando una pista esté dotada de un ILS o MLS, el emplazamiento y el ángulo de elevación de los elementos luminosos hacen que la pendiente de aproximación visual se ajuste tanto como sea posible a la trayectoria de planeo del ILS o a la trayectoria de planeo mínima del MLS, según corresponda.
- (38) El reglaje del ángulo de elevación de los elementos luminosos de una barra de ala PAPI DEBE ser tal que un piloto que se encuentre en la aproximación y observe una señal de una luz blanca y tres rojas, franquee con un margen seguro todos los objetos que se hallen en el área de aproximación (Ver la Tabla E-2).
- (39) El reglaje del ángulo de elevación de los elementos luminosos de una barra de ala APAPI debe ser tal que un piloto que se encuentre en la aproximación y observe la señal más baja de estar en la pendiente, es decir, una luz blanca y una luz roja, franquee con un margen seguro todos los obstáculos situados en el área de aproximación (Ver la Tabla E-2).
- (40) El ensanchamiento en azimut del haz luminoso esta convenientemente restringido si algún objeto, situado fuera de los límites de la superficie de protección contra obstáculos del PAPI o del APAPI, pero dentro de los límites laterales de su haz luminoso, sobresaliera del plano de la superficie de protección contra obstáculos y un estudio aeronáutico indicara que dicho objeto puede influir adversamente en la seguridad de las operaciones. La amplitud de la restricción se determina que el objeto permanezca fuera de los confines del haz luminoso.
- (41) Si se instalan dos barras de ala para proporcionar guía de balanceo a cada lado de la pista, estos elementos correspondientes se deben ajustar al mismo ángulo a fin de que las señales de ambos sistemas cambien simétricamente al mismo tiempo.



TOLERANCIAS DE INSTALACIÓN

a) Cuando se instale un PAPI o APAPI en una pista no equipada con ILS o MLS, la distancia D_1 se debe calcular para asegurar que la altura más baja a la cual el piloto puede ver una indicación de trayectoria de aproximación correcta (Figura D-20, ángulo B para el PAPI y ángulo A para el APAPI) proporciona el margen vertical entre las ruedas y el umbral especificado en la columna apropiada de la Tabla D-2 para los aviones más críticos que utilizan regularmente la pista.

b) Cuando se instale un PAPI o APAPI en una pista equipada con ILS o MLS, la distancia D_1 se debe calcular de modo que se logre la mayor compatibilidad posible entre las ayudas visuales y las no visuales, teniéndose en cuenta la variación de la distancia vertical entre los ojos del piloto y la antena de los aviones que utilizan regularmente la pista. La distancia debe ser igual a la que media entre el umbral y el origen real de la trayectoria de planeo ILS o de la trayectoria de planeo mínima MLS, según corresponda, más un factor de corrección por la variación de la distancia vertical entre los ojos del piloto y la antena de dichos aviones en cuestión. El factor de corrección se obtiene multiplicando la distancia vertical media entre los ojos del piloto y la antena de dichos aviones por la cotangente del ángulo de aproximación. No obstante, la distancia debe ser tal que en ningún caso el margen vertical entre las ruedas y el umbral sea inferior al especificado en la columna (3) de la Tabla D-2.

Nota.— Vea el RAC 14.403 (e) con respecto a especificaciones sobre la señal de punto de visada. En el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 4, figura orientación sobre la compatibilidad de las señales del PAPI con las del ILS, o con las del MLS.

c) Si se requiere un margen vertical sobre las ruedas mayores que el especificado en a), para aeronaves de tipo determinado, puede lograrse aumentando la distancia D_1 .

d) La distancia D_1 se debe ajustar para compensar las diferencias de elevación entre el centro de los lentes de los elementos luminosos y el umbral.

e) Para asegurar que los elementos se monten tan bajo como sea posible y permitir cualquier pendiente transversal, pueden hacerse pequeños ajustes de altura de hasta 5 cm entre los elementos. Puede aceptarse un gradiente lateral no superior al 1,25%, a condición de que se aplique uniformemente entre los elementos.

f) Se debe utilizar una separación de 6 m (± 1 m) entre los elementos del PAPI cuando el número de clave sea 1 ó 2. En tal caso, el elemento PAPI interior se debe emplazar a no menos de 10 m (± 1 m) del borde de la pista.

Nota.— Al reducir la separación entre los elementos luminosos se disminuye el alcance útil del sistema.

g) La separación lateral entre elementos del APAPI puede incrementarse a 9 m (± 1 m) si se requiere un mayor alcance o si se prevé la conversión posterior a un PAPI completo. En este último caso, el elemento APAPI interior se debe emplazar a 15 m (± 1 m) del borde de la pista.

Figura E-19. Emplazamientos del PAPI y del APAPI

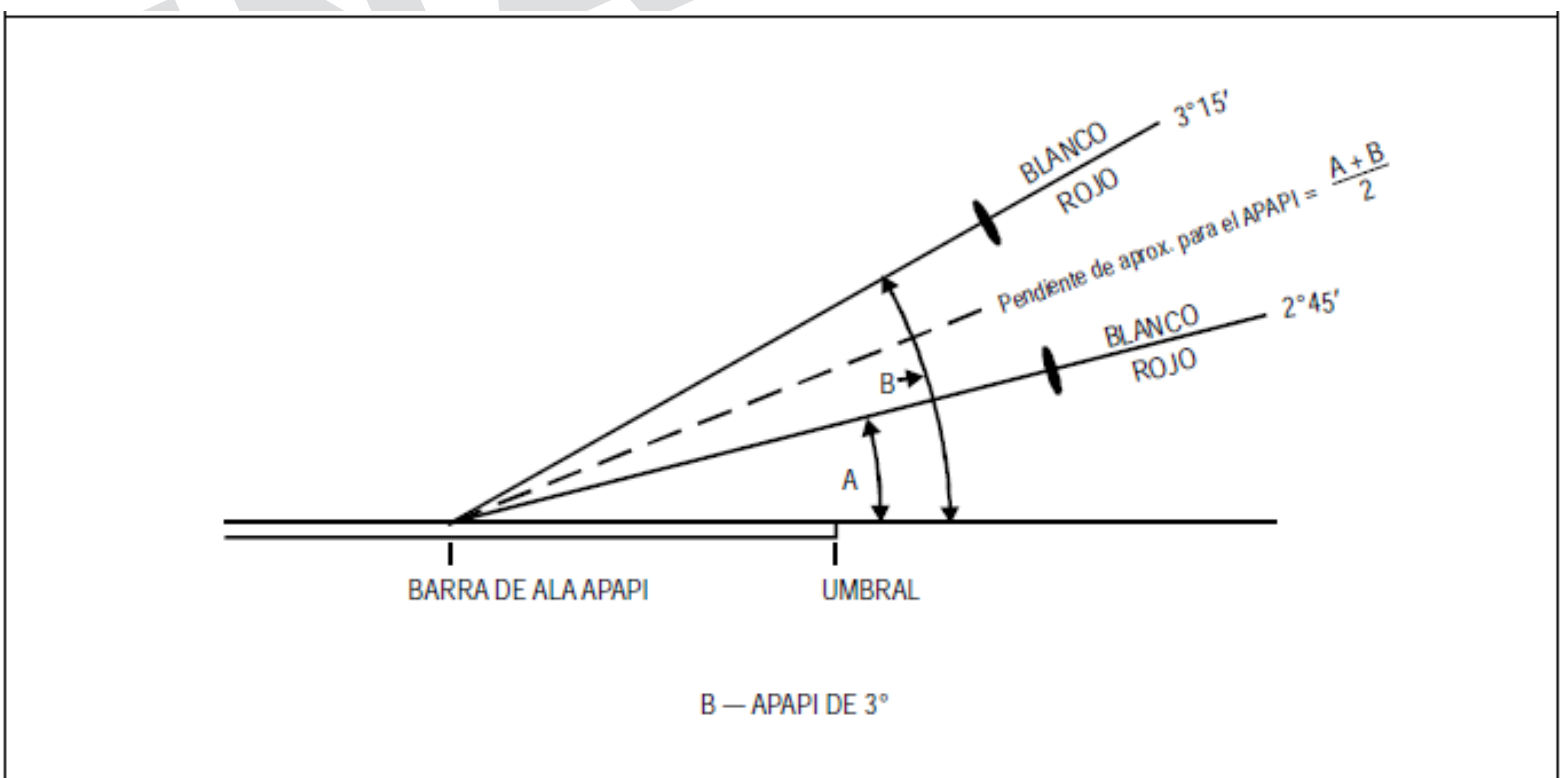
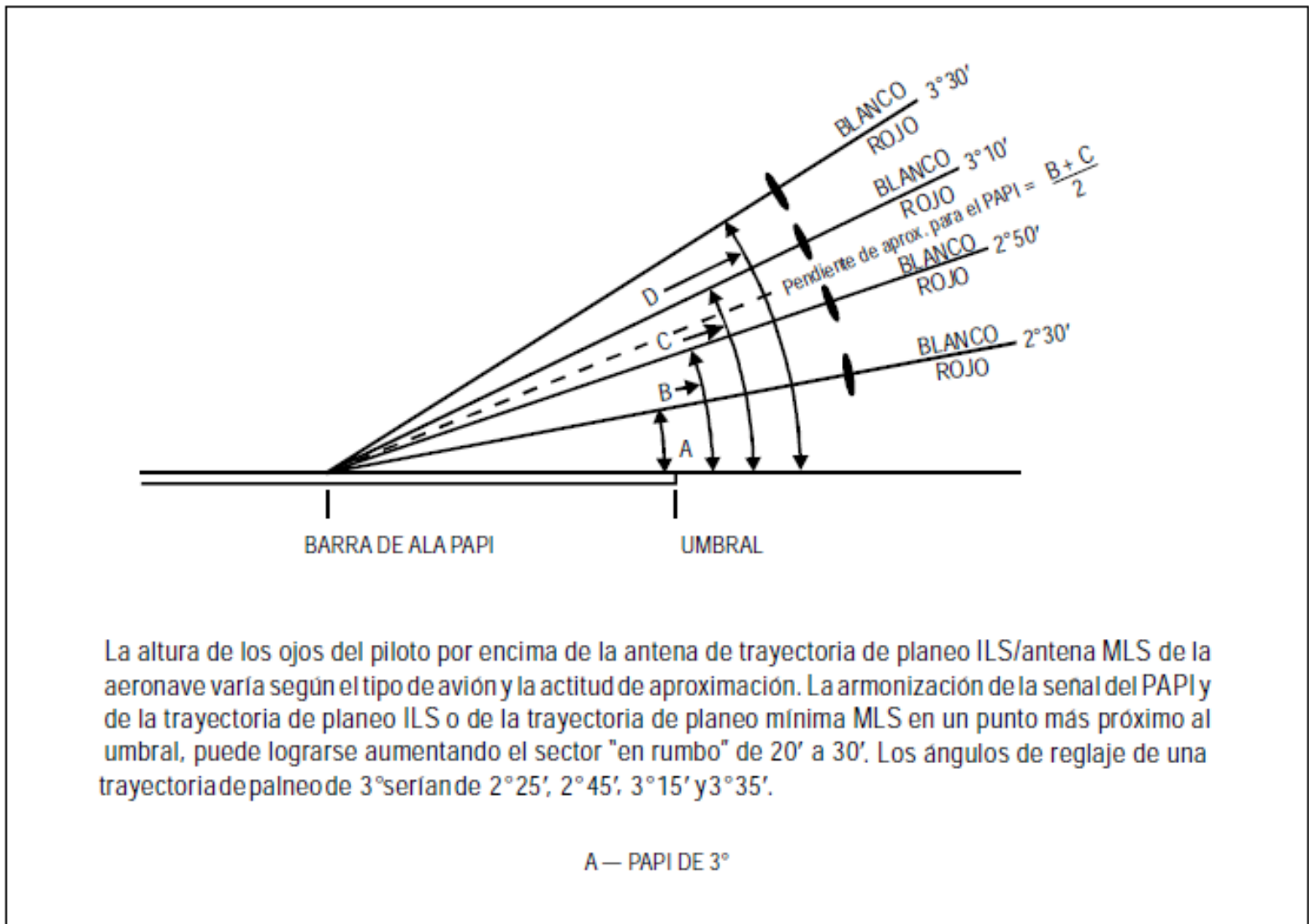


Figura E-20. Haces luminosos y reglaje del ángulo de elevación del PAPI y del APAPI

Superficie de protección contra obstáculos.

Las siguientes especificaciones se aplican al T-VASIS, al AT-VASIS, al PAPI y al APAPI.

(42) Se debe establecer una superficie de protección contra obstáculos cuando se desee proporcionar un sistema visual indicador de pendiente de aproximación.

(43) Las características de la superficie de protección contra obstáculos, es decir, su origen, divergencia, longitud y pendiente, corresponden a las especificadas en la columna pertinente de la Tabla E-3 y de la Figura E-21.

(44) No se debe permitir objetos nuevos o ampliación de los existentes por encima de la superficie de protección contra obstáculos, salvo si, en opinión de la AHAC, los nuevos objetos o sus ampliaciones están apantallados por un objeto existente inamovible.

(45) Se deben retirar los objetos existentes que sobresalgan de la superficie de protección contra obstáculos, salvo si, en opinión de la AHAC, los objetos están apantallados por un objeto existente inamovible o si tras un estudio aeronáutico se determina que tales objetos no influyen adversamente en la seguridad de las operaciones de los aviones.

(46) Si un estudio aeronáutico indica que un objeto existente que sobresale de la superficie de protección contra obstáculos (OPS) puede influir adversamente en la seguridad de las operaciones de los aviones, se debe adoptar una o varias de las medidas siguientes:

- (i) Retirar el objeto
- (ii) aumentar convenientemente la pendiente de aproximación del sistema;

(iii) disminuir el ensanchamiento en azimut del sistema de forma que el objeto esté fuera de los confines del haz;

(iv) desplazar el eje del sistema de la correspondiente superficie de protección contra obstáculos en un ángulo no superior a 5°; y

(v) desplazar convenientemente el tramo en contra del viento del umbral de modo que el objeto ya no penetre la OPS.

(f) Luces de guía para el vuelo en circuito**Aplicación:**

(1) Se deben instalar luces de guía para el vuelo en circuito cuando los sistemas existentes de iluminación de aproximación y de pista no permitan a la aeronave que vuela en circuito identificar satisfactoriamente la pista o el área de aproximación en las condiciones en que se prevea que ha de utilizarse la pista para aproximaciones en circuito.

Emplazamiento:

(2) El emplazamiento y el número de luces de guía para el vuelo en circuito deben ser adecuados para que, según el caso, el piloto pueda:

- (i) llegar al tramo a favor del viento o alinear y ajustar su rumbo a la pista, a la distancia necesaria de ella, y distinguir el umbral al pasarlo; y,
- (ii) no perder de vista el umbral de la pista u otras referencias que le permitan juzgar el viraje para entrar en el tramo básico y en la aproximación final, teniendo en cuenta la guía proporcionada por otras ayudas visuales.

(3) Las luces de guía para el vuelo en circuito deben comprender

- (i) luces que indiquen la prolongación del eje de la pista o partes de cualquier sistema de iluminación de aproximación; o,
- (ii) luces que indiquen la posición del umbral de la pista; o,
- (iii) luces que indiquen la dirección o emplazamiento de la pista;

o la combinación de estas luces que convenga para la pista en cuestión.

Características:

(4) Las luces de guía para el vuelo en circuito deben ser fijas o de destellos, de una intensidad y abertura de haz adecuadas para las condiciones de visibilidad y luz ambiente en que se prevea realizar las aproximaciones en circuito visual. Deben utilizarse lámparas blancas para las luces de destellos y lámparas blancas o de descarga para las luces fijas.

(5) Las luces deben concebirse e instalarse de forma que no deslumbren ni confundan al piloto durante la aproximación para el aterrizaje, el despegue o el rodaje.

Tabla E-2. Margen vertical entre las ruedas y el umbral para el PAPI y el APAPI

Altura de los ojos del piloto respecto a las ruedas en configuración de aproximación ^a	Margen vertical deseado de las ruedas (m) ^{b,c}	Margen vertical mínimo de las ruedas (m) ^d
(1)	(2)	(3)
Hasta 3 m (exclusive)	6	3 ^e
Desde 3 m hasta 5 m (exclusive)	9	4
Desde 5 m hasta 8 m (exclusive)	9	5
Desde 8 m hasta 14 m (exclusive)	9	6
a	Al seleccionar el grupo de alturas entre los ojos del piloto y las ruedas se considerarán únicamente los aviones que utilicen el sistema con regularidad. El tipo más crítico de dichos aviones debe determinar el grupo de alturas entre los ojos del piloto y las ruedas.	
b	Normalmente se proporcionarán los márgenes verticales deseados de las ruedas que figuran en la columna (2).	
c	Los márgenes verticales de las ruedas de la columna (2) pueden reducirse a valores no inferiores a los indicados en la columna (3), siempre que un estudio aeronáutico indique que dicha reducción es aceptable.	
d	Cuando se proporcione un margen vertical reducido de las ruedas sobre un umbral desplazado, se debe asegurar de que se dispone del correspondiente margen vertical deseado de las ruedas de la columna (2), si un avión con los valores máximos del grupo de alturas escogido entre los ojos del piloto y las ruedas sobrevuela el extremo de la pista.	
e	Este margen vertical de las ruedas puede reducirse a 1,5 m en pistas utilizadas principalmente por aviones ligeros que no sean turbo reactores.	

(g) Sistemas de luces de entrada a la pista

Aplicación:

(1) Se debe instalar un sistema de luces de entrada a la pista cuando se desee proporcionar guía visual a lo largo de una trayectoria de aproximación determinada, para evitar terrenos peligrosos o para fines de atenuación del ruido.

Emplazamiento:

(2) Los sistemas de luces de entrada a la pista deben estar integrados por grupos de luces dispuestos de manera que delimiten la trayectoria de aproximación deseada y para que cada grupo pueda verse desde el punto en que está situado el grupo precedente. La distancia entre los grupos adyacentes no debe exceder de 1 600 m aproximadamente.

(3) El sistema de luces de entrada a la pista debe extenderse desde un punto determinado por la AHAC hasta un punto en que se perciba el sistema de iluminación de aproximación, de haberlo, o la pista o el sistema de iluminación de pista.

Características.

(4) Cada grupo de luces del sistema de iluminación de entrada a la pista deben estar integrado por un mínimo de tres luces de destellos dispuestas en línea o agrupadas. Dicho sistema puede complementarse con luces fijas si éstas son útiles para identificarlo.

(5) Se Debe utilizar lámparas blancas para las luces de destellos y las luces fijas.

(6) De ser posible, las luces de cada grupo deben emitir los destellos en una secuencia que se desplace hacia la pista.

Tabla E-3. Dimensiones y pendientes de la superficie de protección contra obstáculos

Dimensiones de la superficie	Tipo de pista/número de clave							
	Visual Núm. de clave				Por instrumentos Núm. de clave			
	1	2	3	4	1	2	3	4
Longitud del borde interior	60 m	80 m ^a	150 m	150 m	150 m	150 m	300 m	300 m
Distancia desde el sistema visual indicador de pendiente de aproximación ^e	D ₁ +30 m	D ₁ +60 m	D ₁ +60 m	D ₁ +60 m	D ₁ +60 m	D ₁ +60 m	D ₁ +60 m	D ₁ +60 m
Divergencia (a cada lado)	10%	10%	10%	10%	15%	15%	15%	15%
Longitud total	7500 m	7500 m ^b	15000 m	15000 m	7500 m	7500 m ^b	15000 m	15000 m
Pendiente								
a) T-VASIS y AT-VASIS	- ^c	1.9°	1.9°	1.9°	-	1.9°	1.9°	1.9°
b) PAPI ^d	-	A-0.57°	A-0.57°	A-0.57°	A-0.57°	A-0.57°	A-0.57°	A-0.57°
c) APAPI ^d	A-0.9°	A-0.9°	-	-	A-0.9°	A-0.9°	-	-
a. En el caso del T-VASIS o del AT-VASIS, esta longitud se debe incrementar a 150 m.								
b. En el caso del T-VASIS o del AT-VASIS, esta longitud se debe incrementar a 15,000 m.								
c. No se ha especificado la pendiente para el caso de un sistema cuya utilización, en las pistas del tipo/número de clave indicado, sea poco probable.								
d. Los ángulos deben ser los indicados en la Figura E-20								
e. D ₁ es la distancia entre el sistema visual indicador de pendiente de aproximación y el umbral, antes de efectuar cualquier desplazamiento para remediar la penetración del objeto en la OPS (véase la Fig. E-19). El inicio de la OPS se fija al emplazamiento del sistema visual indicador de pendiente de aproximación, de modo que el desplazamiento del PAPI traiga aparejado un desplazamiento igual del inicio de la OPS. Véase RAC 14.405(e).								

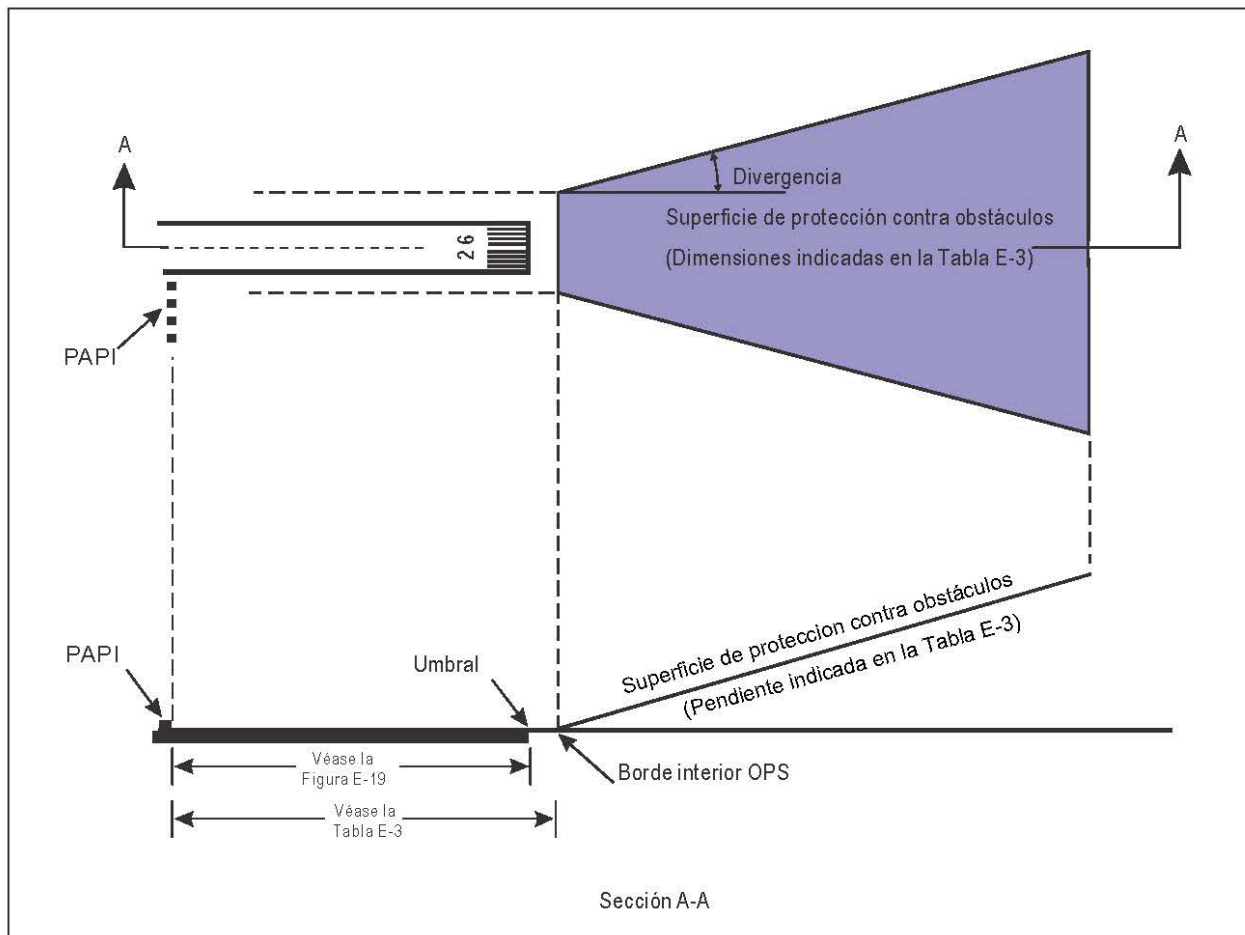


Figura E-21. Superficie de protección contra obstáculos para los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación

(h) Luces de identificación de umbral de pista

Aplicación:

- (1) Se deben instalar luces de identificación de umbral de pista:
 - (i) en el umbral de una pista para aproximaciones que no son de precisión, cuando sea necesario hacerlo más visible o cuando no puedan instalarse otras ayudas luminosas para la aproximación; y,
 - (ii) cuando el umbral esté desplazado permanentemente del extremo de la pista o desplazado temporalmente de su posición normal y se necesite hacerlo más visible.

Emplazamiento:

- (2) Las luces de identificación de umbral de pista se deben emplazar simétricamente respecto al eje de la pista, alineadas con el umbral y a 10 m, aproximadamente, al exterior de cada línea de luces de borde pista.

Características:

- (3) Las luces de identificación de umbral de pista deben ser luces de destellos de color blanco, con una frecuencia de destellos de 60 a 120 por minuto.
- (4) Las luces deben ser visibles solamente en la dirección de la aproximación a la pista.

(i) **Luces de borde de pista**

Aplicación:

- (1) Se deben instalar luces de borde de pista en una pista destinada a uso nocturno, o en una pista para aproximaciones de precisión destinada a uso diurno o nocturno.
- (2) Deben instalarse luces de borde de pista en una pista destinada a utilizarse para despegues diurnos con mínimos de utilización inferiores a un alcance visual en la pista del orden de 800 m.

Emplazamiento:

- (3) Las luces de borde de pista se deben emplazar a todo lo largo de ésta, en dos filas paralelas y equidistantes del eje de la pista.
- (4) Las luces de borde de pista se deben emplazar a lo largo de los bordes del área destinada a servir de pista, o al exterior de dicha área a una distancia que no exceda de 3 m.
- (5) Cuando la anchura del área que pudiera declararse como pista sea superior a 60 m, la distancia entre las filas de luces deben determinarse teniendo en cuenta el carácter de las operaciones, las características de la distribución de la intensidad luminosa de las luces de borde de pista y otras ayudas visuales que sirvan a la pista.
- (6) Las luces deben estar espaciadas uniformemente en filas, a intervalos no mayores de 60 m en una pista de vuelo por instrumentos, y a intervalos no mayores de 100 m en una pista de vuelo visual. Las luces a uno y otro lado del eje de la pista deben estar dispuestas en líneas perpendiculares al mismo. En las intersecciones de las pistas, las luces pueden espaciarse irregularmente o bien omitirse, siempre que los pilotos sigan disponiendo de guía adecuada.

Características

- (7) Las luces de borde de pista deben ser fijas y de color blanco variable, excepto que:
- (i) a) en el caso de que el umbral esté desplazado, las luces entre el comienzo de la pista y el umbral desplazado debe ser de color rojo en la dirección de la aproximación; y,
 - (ii) b) en el extremo de la pista, opuesto al sentido del despegue, las luces pueden ser de color amarillo en una distancia de 600 m o en el tercio de la pista, si esta longitud es menor.
- (8) Las luces de borde de pista deben ser visibles desde todos los ángulos de azimut que se necesiten para

orientar al piloto que aterrice o despegue en cualquiera de los dos sentidos. Cuando las luces de borde de pista se utilicen como guía para el vuelo en circuito, deben ser visibles desde todos los ángulos de azimut (Ver RAC 14. 405 (f)(1))

- (9) En todos los ángulos de azimut requeridos según RAC 14. 405 (i)(8), las luces de borde de pista deben ser visibles hasta 15° sobre la horizontal, con una intensidad adecuada para las condiciones de visibilidad y luz ambiente en las cuales se haya de utilizar la pista para despegues o aterrizajes. En todo caso, la intensidad debe ser de 50 cd por lo menos, pero en los aeródromos en que no existan luces aeronáuticas, la intensidad de las luces puede reducirse hasta un mínimo de 25 cd, con el fin de evitar el deslumbramiento de los pilotos.
- (10) En las pistas para aproximaciones de precisión, las luces de borde de pista se deben ajustar a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-9 o A2-10.
- (j) **Luces de umbral de pista y de barra de ala. (Ver la Figura E-22)**

Aplicación de las luces de umbral de pista:

- (1) Se deben instalar luces de umbral de pista en una pista equipada con luces de borde de pista, excepto en el caso de una pista de vuelo visual o una pista para aproximaciones que no son de precisión, cuando el umbral esté desplazado y se disponga de luces de barra de ala.

Emplazamiento de luces de umbral de pista:

- (2) Cuando un umbral esté en el extremo de una pista, las luces de umbral deben estar emplazadas en una fila perpendicular al eje de la pista, tan cerca del extremo de la pista como sea posible y en ningún caso a más de 3 m al exterior del mismo.
- (3) Cuando un umbral esté desplazado del extremo de una pista, las luces de umbral deben estar emplazadas en una fila perpendicular al eje de la pista, coincidiendo con el umbral desplazado.

(4) Las luces de umbral deben comprender.

- (i) en una pista de vuelo visual o en una pista para aproximaciones que no son de precisión, seis luces por lo menos;
- (ii) en una pista para aproximaciones de precisión de Categoría I, por lo menos el número de luces que se necesitarían si las luces estuviesen uniformemente espaciadas, a intervalos de 3 m, colocadas entre las filas de luces de borde de pista; y
- (iii) en una pista para aproximaciones de precisión de Categoría II o III, luces uniformemente espaciadas entre las filas de luces de borde de pista, a intervalos no superiores a 3 m.

(5) Las luces que se prescriben en RAC 14.405 (j) (4)(i) y (ii) deben estar:

- (i) igualmente espaciadas entre las filas de luces de borde de pista; o,
- (ii) dispuestas simétricamente respecto al eje de la pista, en dos grupos, con las luces uniformemente espaciadas en cada grupo con un espacio vacío entre los grupos igual a la vía de las luces o señales de zona de toma de contacto, cuando la pista disponga de las mismas o, en todo caso, no mayor que la mitad de la distancia entre las filas de luces de borde de pista.

Aplicación de las luces de barra de ala:

(6) Se deben instalar luces de barra de ala en las pistas para aproximaciones de precisión cuando se estime conveniente una indicación más visible del umbral.

(7) Se deben instalar luces de barra de ala en una pista de vuelo visual o en una pista para aproximaciones que no sean de precisión, cuando el umbral esté desplazado y las luces de umbral de pista sean necesarias, pero no se hayan instalado.

Emplazamiento de las luces de barra de ala:

(8) Las luces de barra de ala deben estar dispuestas en el umbral, simétricamente respecto al eje de la pista, en dos grupos, o sea las barras de ala. Cada barra de ala debe estar formada por cinco luces como mínimo, que se deben extender por lo menos sobre 10 m hacia el exterior de la fila de luces de borde de pista perpendiculares a ésta. La luz situada en la parte más interior de cada barra de ala debe estar en la fila de luces del borde de pista.

Características de las luces de umbral de pista y de barra de ala:

(9) Las luces de umbral de pista y de barra de ala deben ser luces fijas unidireccionales, de color verde, visibles en la dirección de la aproximación a la pista, y su intensidad y abertura de haz deben ser las adecuadas para las condiciones de visibilidad y luz ambiente en las que se prevea ha de utilizarse la pista.

(10) En las pistas para aproximaciones de precisión, las luces de umbral de pista se deben ajustar a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-3.

(11) En las pistas para aproximaciones de precisión, las luces de barra de ala de umbral se deben ajustar a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-4.

(k) **Luces de extremo de pista.** (Ver la Figura E-22)

Aplicación:

(1) Se deben instalar luces de extremo de pista en una pista dotada de luces de borde de pista.

Emplazamiento:

(2) Las luces de extremo de pista se deben emplazar en una línea perpendicular al eje de la pista, tan cerca del extremo como sea posible y en ningún caso a más de 3 m al exterior del mismo.

(3) La iluminación de extremo de pista debe consistir en seis luces por lo menos. Las luces deben estar.

(i) espaciadas uniformemente entre las filas de luces de borde de pista; o,

(ii) dispuestas simétricamente respecto al eje de la pista en dos grupos, con las luces uniformemente espaciadas en cada grupo y con un espacio vacío entre los grupos no mayor que la mitad de la distancia entre las filas de luces de borde de pista.

En las pistas para aproximaciones de precisión de Categoría III, el espaciado entre las luces de extremo de pista, excepto entre las dos luces más interiores si se utiliza un espacio vacío, no debe exceder de 6 m.

Características:

(4) Las luces de extremo de pista deben ser luces fijas unidireccionales de color rojo, visibles en la dirección de la pista, y su intensidad y abertura de haz debe ser las adecuadas para las condiciones de visibilidad y de luz ambiente en las que se prevea que ha de utilizarse.

(5) En las pistas para aproximaciones de precisión, las luces de extremo de pista se deben ajustar a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-8.

(l) Luces de eje de pista

Aplicación:

(1) Se deben instalar luces de eje de pista en todas las pistas para aproximaciones de precisión de Categoría II o III.

(2) Deben instalarse luces de eje de pista en una pista para aproximaciones de precisión de Categoría I, particularmente cuando dicha pista es utilizada por aeronaves con una velocidad de aterrizaje elevada, o cuando la anchura de separación entre las líneas de luces de borde de pista sea superior a 50 m.

(3) Se deben instalar luces de eje de pista en una pista destinada a ser utilizada para despegues con mínimos de utilización inferiores a un alcance visual en la pista del orden de 400 m.

ESTADO	LUCES	TIPO DE PISTA				PISTAS PARA APROXIMACION DE PRECISION CATEGORIA III
		PISTAS QUE NO SON DE VUELO POR INSTRUMENTOS Y PISTAS PARA APROXIMACION QUE NO SON DE PRECISION	PISTAS PARA APROXIMACION DE PRECISION CATEGORIA I	PISTAS PARA APROXIMACION DE PRECISION CATEGORIA II	PISTAS PARA APROXIMACION DE PRECISION CATEGORIA III	
UMBRAL EN EL EXTREMO DE LA PISTA	LUCES DE UMBRAL DE PISTA Y DE EXTREMO DE PISTA	<p>(RAC 14 405 (j)(2);(j)(4)(ii);(j)(5);(j)(8);(k)(2);(k)(3))</p>	<p>(RAC 14 405 (j)(2);(j)(4)(iii);(j)(8);(k)(2);(k)(3))</p>	<p>(RAC 14 405 (j)(2);(j)(4)(iii);(j)(8);(k)(2);(k)(3))</p>	<p>(RAC 14 405 (j)(2);(j)(4)(iii);(j)(8);(k)(2);(k)(3))</p>	
UMBRAL DESPLAZADO DEL EXTREMO DE LA PISTA	LUCES DE UMBRAL DE PISTA	<p>(RAC 14 405 (j)(3);(j)(4)(ii);(j)(5);(j)(8))</p>	<p>(RAC 14 405 (j)(3);(j)(4)(iii);(j)(8))</p>	<p>(RAC 14 405 (j)(3);(j)(4)(iii);(j)(8))</p>	<p>(RAC 14 405 (j)(3);(j)(4)(iii);(j)(8))</p>	
LUCES DE EXTREMO DE PISTA	LUCES DE EXTREMO DE PISTA	<p>(RAC 14 405 (k)(2);(k)(3))</p>	<p>(RAC 14 405 (k)(2);(k)(3))</p>	<p>(RAC 14 405 (k)(2);(k)(3))</p>	<p>(RAC 14 405 (k)(2);(k)(3))</p>	

Figura E-22 Disposiciones de las luces de umbral de pista y de luces de extremo de pista

LEYENDA
LUZ UNIDIRECCIONAL
LUZ BIDIRECCIONAL
RECOMENDACION CONDICIONAL

- (4) Deben instalarse luces de eje de pista en una pista destinada a ser utilizada para despegues con mínimos de utilización correspondientes a un alcance visual en la pista del orden de 400 m o una distancia mayor cuando sea utilizada por aviones con velocidad de despegue muy elevada, especialmente cuando la anchura de separación entre las líneas de luces de borde de pista sea superior a 50 m.

Emplazamiento:

- (5) Las luces de eje de pista se deben emplazar a lo largo del eje de la pista, pero, cuando ello no sea factible, se pueden desplazar uniformemente al mismo lado del eje de la pista a una distancia máxima de 60 cm. Las luces se deben emplazar desde el umbral hasta el extremo, con un espaciado longitudinal aproximado de 15 m. Cuando pueda demostrarse el nivel de estado de funcionamiento de las luces de eje de pista especificado como objetivo de mantenimiento en la sub parte D del RAC 139, según corresponda, y la pista esté prevista para ser utilizada en condiciones de alcance visual en la pista de 350 m o más, el espaciado longitudinal puede ser de aproximadamente 30 m.
- (6) La guía de eje para el despegue desde el comienzo de la pista hasta un umbral desplazado, debe proporcionarse por uno de los medios siguientes:
- (i) un sistema de iluminación de aproximación, cuando sus características y de intensidad proporcionen la guía necesaria durante el despegue; o,
 - (ii) luces de eje de pista; o,
 - (iii) barretas de 3 m de longitud, por lo menos, espaciadas a intervalos uniformes de 30 m, tal como se indica en la Figura E-23, diseñadas de modo que sus características fotométricas y reglaje de intensidad proporcionen la guía requerida durante el despegue.

Cuando fuere necesario debe prever la posibilidad de apagar las luces de eje de pista especificadas en (ii) o restablecer la intensidad del sistema de iluminación de aproximación o las barretas, cuando la pista se utilice para aterrizaje. En ningún caso debe aparecer solamente la iluminación de eje de pista con una única fuente desde el comienzo de la pista hasta el umbral desplazado, cuando la pista se utilice para aterrizajes.

Características:

- (7) Las luces de eje de pista deben ser luces fijas de color blanco variable desde el umbral hasta el punto situado a 900 m del extremo de pista; luces alternadas de colores rojo y blanco variable desde 900 m hasta 300 m del extremo de pista, y de color rojo desde 300 m hasta el extremo de pista, excepto que, en el caso de pistas de longitud inferior a 1800 m, las luces alternadas de colores rojo y blanco variable se deben extender desde el punto medio de la pista utilizable para el aterrizaje hasta 300 m del extremo de la pista.
- (8) Las luces de eje de pista se deben ajustar a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-6 o A2-7.

(m) Luces de zona de toma de contacto en la pista**Aplicación:**

- (1) Se deben instalar luces de zona de toma de contacto en la zona de toma de contacto de una pista para aproximaciones de precisión de Categoría II o III.

Emplazamiento:

- (2) Las luces de zona de toma de contacto se deben extender desde el umbral hasta una distancia longitudinal de 900 m, excepto en las pistas de longitud menor de 1800 m, en cuyo caso se deben acortar el sistema, de manera que no sobrepase el punto medio de la pista. La

instalación debe estar dispuesta en forma de pares de barretas simétricamente colocadas respecto al eje de la pista.

Los elementos luminosos de un par de barretas más próximos al eje de pista deben tener un espaciado lateral igual al del espaciado lateral elegido para la señal de la zona de toma de contacto. El espaciado longitudinal entre los pares de barretas debe ser de 30 m o de 60 m.

Características:

- (3) Una barreta debe estar formada por tres luces como mínimo, con un espaciado entre las mismas no mayor de 1,5 m.
- (4) Las barretas deben tener una longitud no menor de 3 m ni mayor de 4,5 m.
- (5) Las luces de zona de toma de contacto deben ser luces fijas unidireccionales de color blanco variable.
- (6) Las luces de zona de toma de contacto se deben ajustar a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-5.

(n) Luces simples de toma de contacto en la pista

Aplicación

- (1) Salvo en los casos en que se proporcionen luces TDZ de conformidad con el párrafo Ver RAC 14.405(m)), en un aeródromo en que el ángulo de aproximación es superior a 3.5 grados y/o la distancia de aterrizaje disponible combinada con otros factores aumenta el riesgo de un aterrizaje demasiado largo, deben proporcionarse luces simples de toma de contacto en la pista.

Emplazamiento

- (2) Las luces simples de toma de contacto en la pista constan de un par de luces y deben estar situadas a ambos lados del eje de pista a 0,3 m del borde en contra del viento de la última señal de zona de toma de contacto. El espaciado lateral entre las luces internas de los dos pares de luces debe ser igual al espaciado seleccionado para la señal de zona de toma de contacto. El espacio entre las luces del mismo par no deben exceder de 1,5 m o la mitad de la anchura de la señal de zona de toma de contacto, lo que sea mayor (véase la Figura E-24).

- (3) Cuando se proporcionen en una pista sin señales TDZ, las luces simples de toma de contacto en la pista deben instalarse en un punto que proporcione la información TDZ equivalente

Características:

- (4) Las luces simples de toma de contacto en la pista deben ser luces fijas unidireccionales de color blanco variable, alineadas de modo que sean visibles para el piloto de un avión que aterriza en la dirección de aproximación a la pista.
- (5) Las luces simples de toma de contacto en la pista deben ser conformes a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-5.

(o) Luces indicadoras de calle de salida rápida

Aplicación:

- (1) Se deben proporcionar luces indicadoras de calle de salida rápida en las pistas destinadas a utilizarse en condiciones de alcance visual inferiores a un valor de 350 m o cuando haya mucha densidad de tránsito.

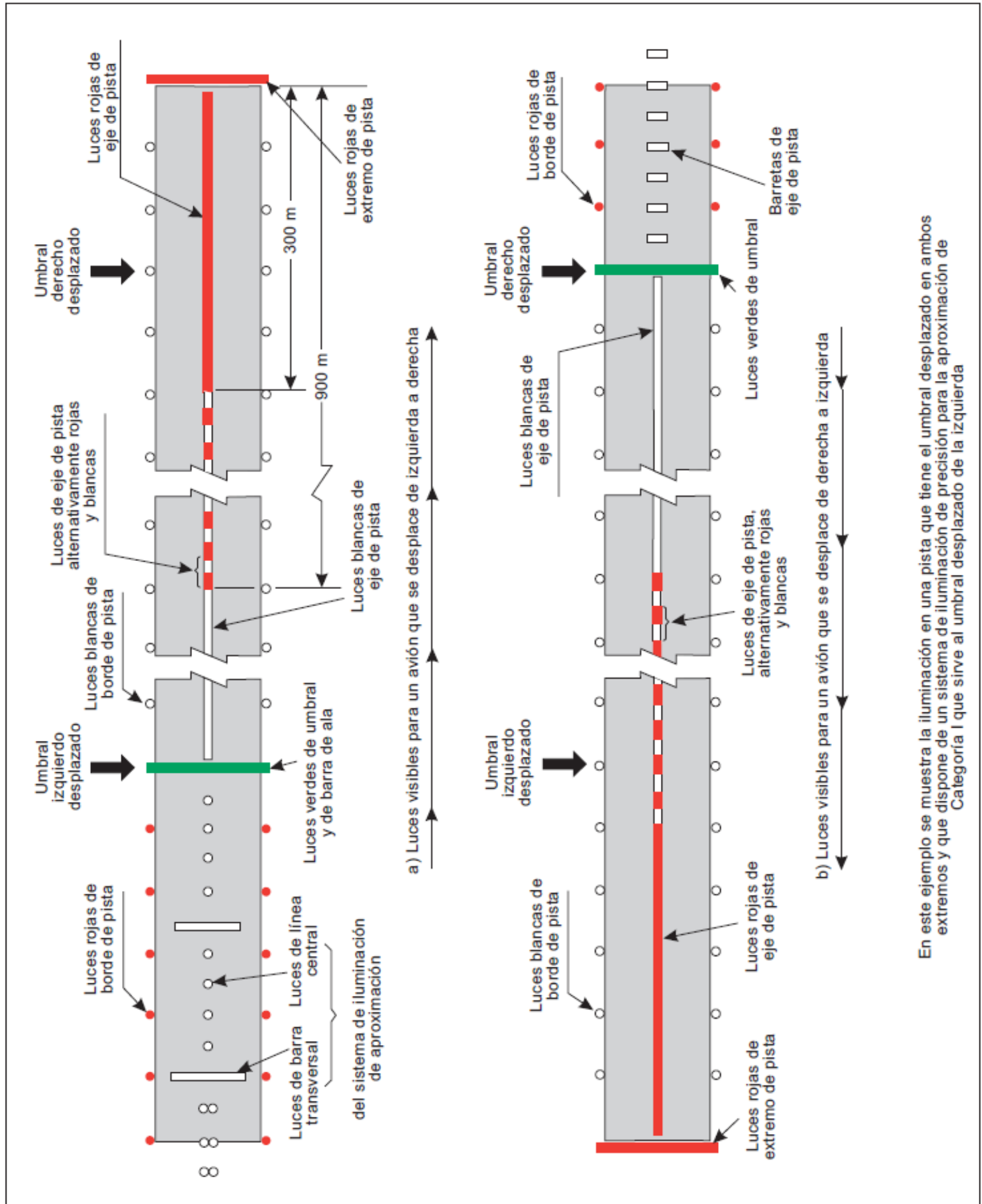


Figura E-23. Ejemplo de iluminación de aproximación y de la pista en las pistas con umbrales desplazados

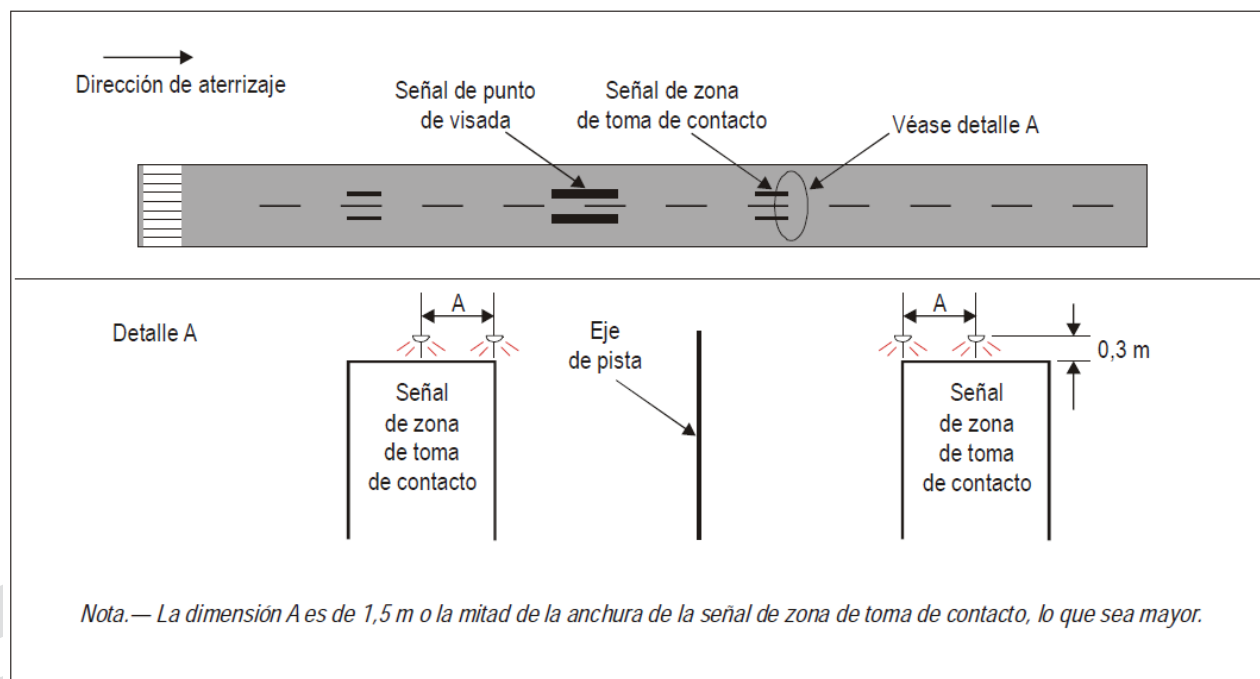


Figura E-24. Luces simples de la zona de toma de contacto

(2) No se deben encender las luces indicadoras de calle de salida rápida en caso de falla de una de las lámparas o de otra falla que evite la configuración completa de luces que se muestra en la Figura E-24.

Emplazamiento:

(3) Se debe emplazar un juego de luces indicadoras de calle de salida rápida en la pista, al mismo lado del eje de la pista asociada con una calle de salida rápida como se indica en la Figura E-24. En cada juego, las luces deben estar espaciadas a intervalos de 2 m y la luz más cercana al eje de la pista debe estar a 2 m de separación del eje de la pista.

(4) Cuando en una pista exista más de una calle de salida rápida, no se debe emplazar el juego de luces indicadoras de calle de salida rápida para cada salida de manera tal que se superpongan.

Características:

(5) Las luces indicadoras de calle de salida rápida deben ser fijas unidireccionales de color amarillo, alineadas

de modo que sean visibles para el piloto de un avión que esté aterrizando en la dirección de aproximación a la pista.

(6) Las luces indicadoras de calle de salida rápida se deben ajustar a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-6 o Figura A2-7, según corresponda.

(7) Las luces indicadoras de calle de salida rápida deben alimentarse con un circuito separado del de otras luces de pista, a fin de poder usarlas cuando las demás luces estén apagadas.

(p) Luces de zona de parada

Aplicación:

(1) Se deben instalar luces de zona de parada en todas las zonas de parada previstas para uso nocturno.

Emplazamiento:

(2) Se deben emplazar luces de zona de parada en toda la longitud de la zona de parada, dispuestas en dos filas

paralelas equidistantes del eje y coincidentes con las filas de luces de borde de pista. Se deben emplazar también luces de zona de parada en el extremo de dicha zona en una fila perpendicular al eje de la misma, tan cerca del extremo como sea posible y en todo caso nunca más de 3 m al exterior del mismo.

Características:

(3) Las luces de zona de parada deben ser luces fijas unidireccionales de color rojo visibles en la dirección de la pista.

(q) Luces de eje de calle de rodaje

Aplicación:

(1) Se deben instalar luces de eje de calle de rodaje en las calles de salida de pista, calles de rodaje y plataformas

destinadas a ser utilizadas en condiciones de alcance visual en la pista inferiores a 350 m, de manera que proporcionen una guía continua entre el eje de la pista y los puestos de estacionamiento de aeronaves, pero no es necesario proporcionar dichas luces cuando haya reducida densidad de tránsito y las luces de borde y las señales de eje de calle de rodaje proporcionen guía suficiente.

(2) Deben instalarse luces de eje de calle de rodaje en las calles de rodaje destinadas a ser utilizadas de noche en condiciones de alcance visual en la pista iguales a 350 m o más, y especialmente en las intersecciones complicadas de calles de rodaje y en las calles de salida de pista, pero no es necesario proporcionar estas luces cuando haya reducida densidad de tránsito y las luces de borde y las señales de eje de calle de rodaje proporcionen guía suficiente.

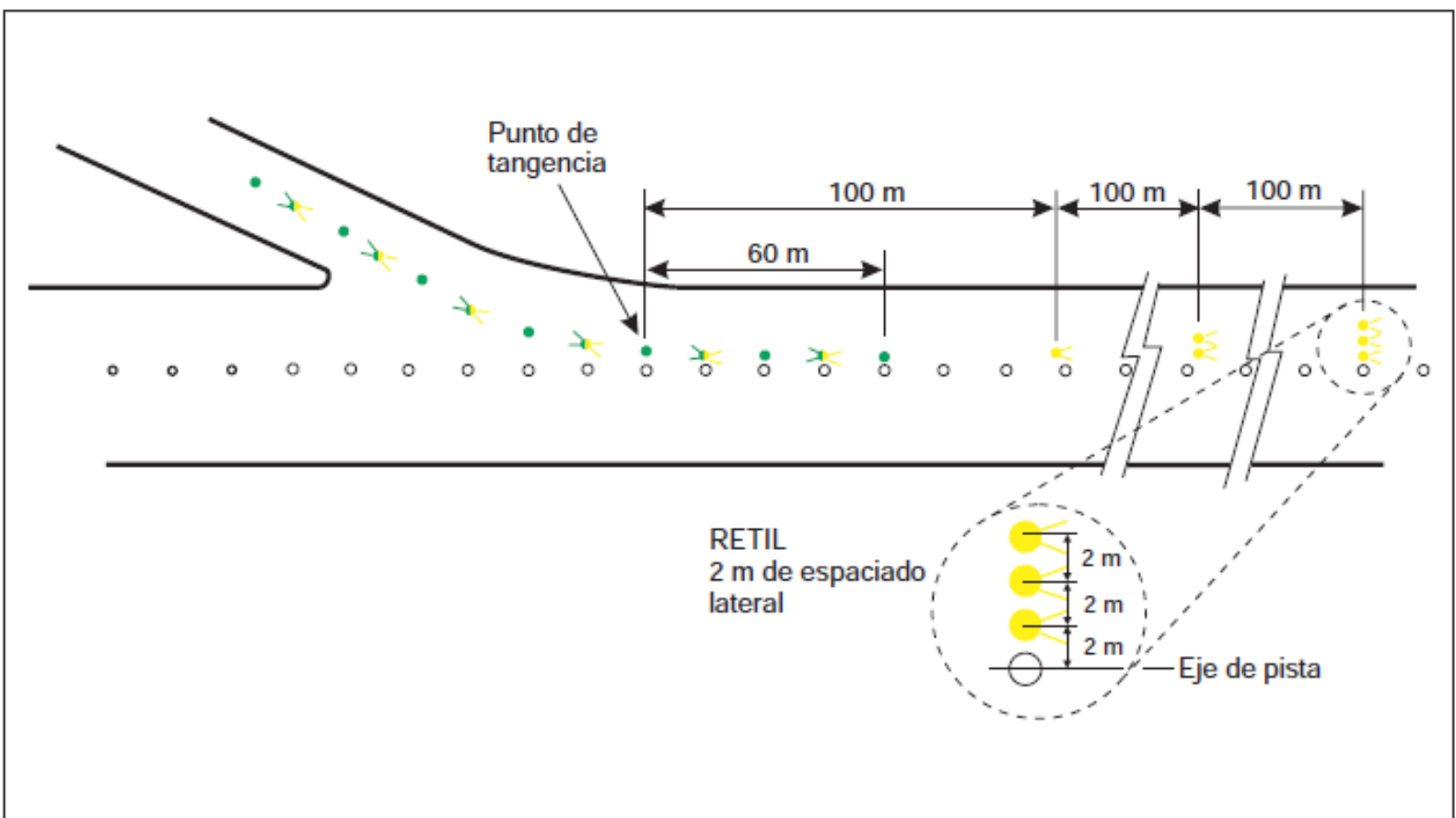


Figura E-25. Luces indicadoras de calle de salida rápida (RETIL)

- (3) Deben instalarse luces de eje de calle de rodaje en las calles de salida de pista, calles de rodaje, y plataformas en todas las condiciones de visibilidad cuando se especifiquen como componente de un sistema avanzado de guía y control del movimiento en la superficie, de manera que proporcionen una guía continua entre el eje de pista y los puestos de estacionamiento de aeronaves.
- (4) Se deben instalar luces de eje de calle de rodaje en las pistas que formen parte de rutas normalizadas para el rodaje y estén destinadas al rodaje en condiciones de alcance visual en la pista con valores inferiores a 350 m, pero no es necesario proporcionar estas luces cuando haya reducida densidad de tránsito y las luces de borde y las señales de eje de calle de rodaje proporcionen guía suficiente.
- (5) Deben instalarse luces de eje de calle de rodaje en todas las condiciones de visibilidad en una pista que forma parte de una ruta de rodaje corriente cuando se especifiquen como componente de un sistema avanzado de guía y control del movimiento en la superficie.

Características:

- (6) Salvo lo previsto en RAC 14.405(p)(8), las luces de eje de una calle de rodaje que no sea calle de salida y de una pista que forme parte de una ruta normalizada para el rodaje deben ser fijas de color verde y las dimensiones de los haces deben ser tales que sólo sean visibles desde aviones que estén en la calle de rodaje o en la proximidad de la misma.
- (7) Las luces de eje de calle de rodaje de una calle de salida deben ser fijas. Dichas luces deben ser alternativamente de color verde y amarillo desde su comienzo cerca del eje de la pista hasta el perímetro del área crítica/sensible ILS/MLS o hasta el borde inferior de la superficie de transición interna, de ambas líneas la que se encuentre más lejos de la pista; y seguidamente todas las luces deben verse de color verde (Figura E-26). La primera luz de eje de calle de salida debe ser siempre verde y la luz más cercana al perímetro debe ser siempre de color amarillo.

(8) Cuando sea necesario indicar la proximidad de una pista, las luces de eje de calle de rodaje deben ser fijas, alternativamente de color verde y amarillo desde el perímetro del área crítica/sensible ILS/MLS o el borde inferior de la superficie de transición interna, de ambas líneas la que se encuentre más lejos de la pista, hasta la pista y continuar alternando verde y amarillo hasta:

- (i) su extremo cerca del eje de la pista; o,
- (ii) en caso de que las luces de eje de calle de rodaje crucen la pista, hasta el perímetro opuesto del área crítica/sensible ILS/MLS o el borde inferior de la superficie de transición interna, de ambas líneas la que se encuentre más lejos de la pista.

(9) Cuando se requieran intensidades más elevadas desde un punto de vista operacional, las luces de eje de calle de rodaje en las calles de rodaje de salida rápida destinadas a ser utilizadas cuando el alcance visual en la pista sea inferior a 350 m se debe proporcionar con arreglo a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-12. El número de niveles de reglaje de brillo de estas luces debe ser el mismo que el de las luces de eje de pista.

(10) Cuando se requieran intensidades más elevadas desde un punto de vista operacional, las luces de eje de calle de rodaje en las calles de rodaje de salida rápida destinadas a ser utilizadas cuando el alcance visual en la pista sea inferior a 350 m se deben proporcionar con arreglo a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-12. El número de niveles de reglaje de brillo de estas luces debe ser el mismo que el de las luces de eje de pista.

(11) Cuando las luces de eje de calle de rodaje se especifican como componente de un sistema avanzado de guía y control del movimiento en la superficie y cuando, desde el punto de vista de las operaciones, se requieran intensidades más elevadas para mantener los movimientos en la superficie a una velocidad determinada en condiciones de muy mala visibilidad o de mucha brillantez diurna, las luces de eje de calle de rodaje se deben ajustar a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-17, A2-18 o A2-19.

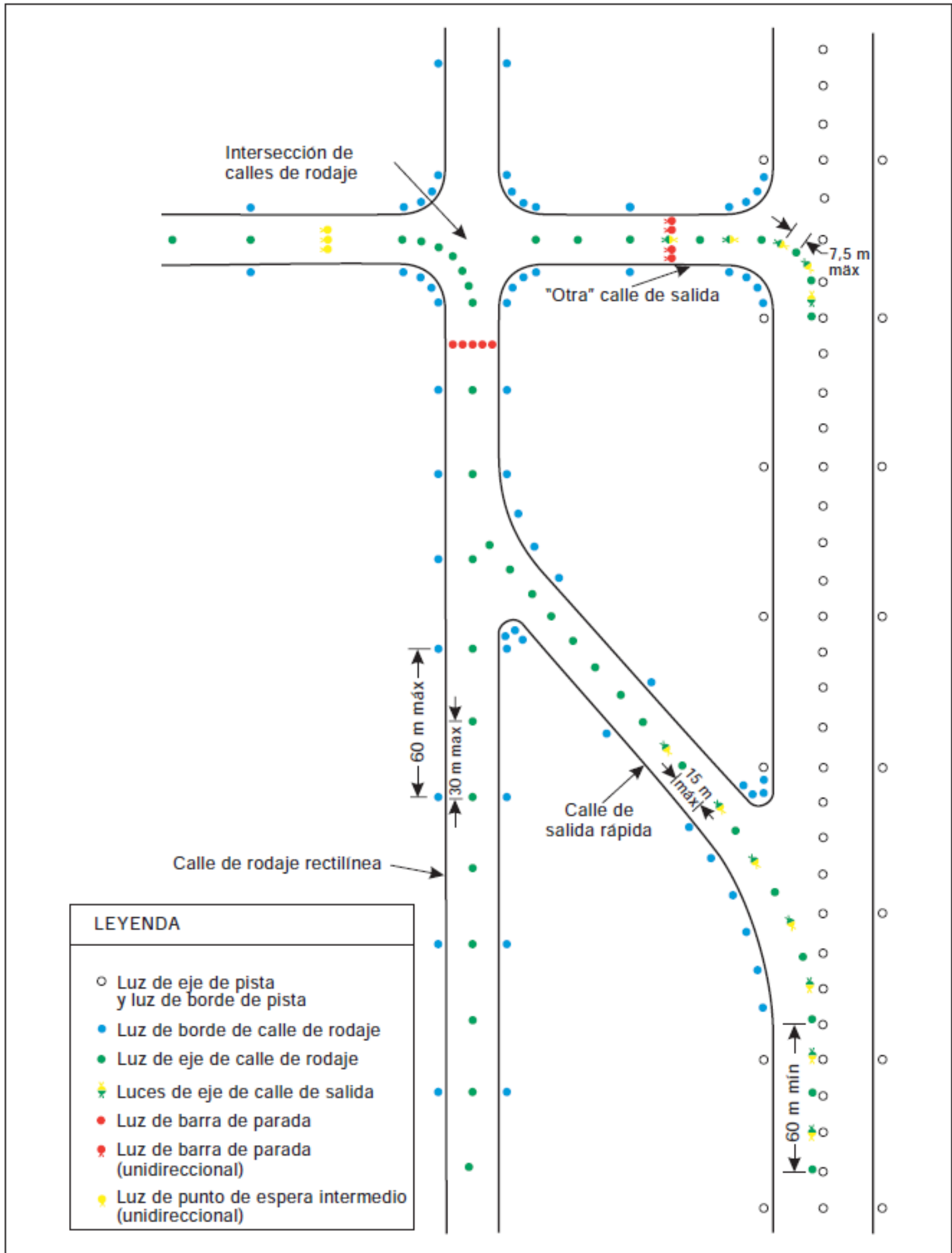


Figura E-26. Iluminación de calles de rodaje

Emplazamiento:

- (12) Las luces de eje de calle de rodaje deben emplazarse normalmente sobre las señales de eje de calle de rodaje, pero, cuando no sea factible, pueden emplazarse a una distancia máxima de 30 cm.

Luces de eje de calle de rodaje en calles de rodaje**Emplazamiento:**

- (13) Las luces de eje de calle de rodaje en un tramo rectilíneo deben estar espaciadas a intervalos longitudinales que no excedan de 30 m, excepto que:
- (i) pueden utilizarse intervalos mayores, que no excedan de 60 m cuando, en razón de las condiciones meteorológicas predominantes, tales intervalos proporcionen guía adecuada;
 - (ii) Se debe proveer un espaciado inferior a 30 m en los tramos rectilíneos cortos; y,
 - (iii) en una calle de rodaje que haya de utilizarse en condiciones de RVR inferior a un valor de 350 m, el espaciado longitudinal no debe exceder de 15 m.
- (14) Las luces de eje de calle de rodaje en una curva de calle de rodaje, deben estar emplazadas a continuación de la parte rectilínea de la calle de rodaje, a distancia constante del borde exterior de la curva. El espaciado entre las luces debe ser tal que proporcione una clara indicación de la curva.
- (15) En una calle de rodaje que haya de utilizarse en condiciones de RVR inferior a un valor de 350 m, el espaciado de las luces en las curvas no debe exceder de 15 m, y en curvas de menos de 400 m de radio, las luces deben espaciarse a intervalos no mayores de 7,5 m. Este espaciado debe extenderse una distancia de 60 m antes y después de la curva.

Luces de eje de calle de rodaje en calles de salida rápida**Emplazamiento:**

- (16) Las luces de eje de calle de rodaje instaladas en una calle de salida rápida deben comenzar en un punto situado por lo menos a 60 m antes del comienzo de la curva del eje de la calle de rodaje, y prolongarse más allá del final de dicha curva hasta un punto, en el eje de la calle de rodaje, en que puede esperarse que un avión alcance su velocidad normal de rodaje. En la porción paralela al eje de la pista, las luces deben estar siempre a 60 cm, por lo menos, de cualquier fila de luces de eje de pista, tal como se indica en la Figura E-26.
- (17) Las luces deben espaciarse a intervalos longitudinales que no excedan de 15 m, si bien, cuando no se disponga de luces de eje de pista, puede usarse un intervalo mayor que no exceda de 30 m.

Luces de eje de calle de rodaje en otras calles de salida**Emplazamiento:**

- (18) Las luces de eje de calle de rodaje instaladas en calles de salida que no sean de salida rápida, deben comenzar en el punto en que las señales del eje de calle de rodaje inician la parte curva separándose del eje de la pista, y deben seguir la señalización en curva del eje de la calle de rodaje, por lo menos hasta el punto en que las señales se salen de la pista. La primera luz debe estar a 60 cm, por lo menos, de cualquier fila de luces de eje de pista, tal como se indica en la Figura E-26.
- (19) Las luces deben estar espaciadas a intervalos longitudinales que no excedan de 7,5 m.

Luces de eje de calle de rodaje en las pistas**Emplazamiento:**

- (20) Las luces de eje de calle de rodaje en las pistas que formen parte de rutas normalizadas para el rodaje y destinadas al rodaje en condiciones de alcance visual en la pista inferior a 350 m, deben estar espaciadas a intervalos longitudinales que no excedan de 15 m.

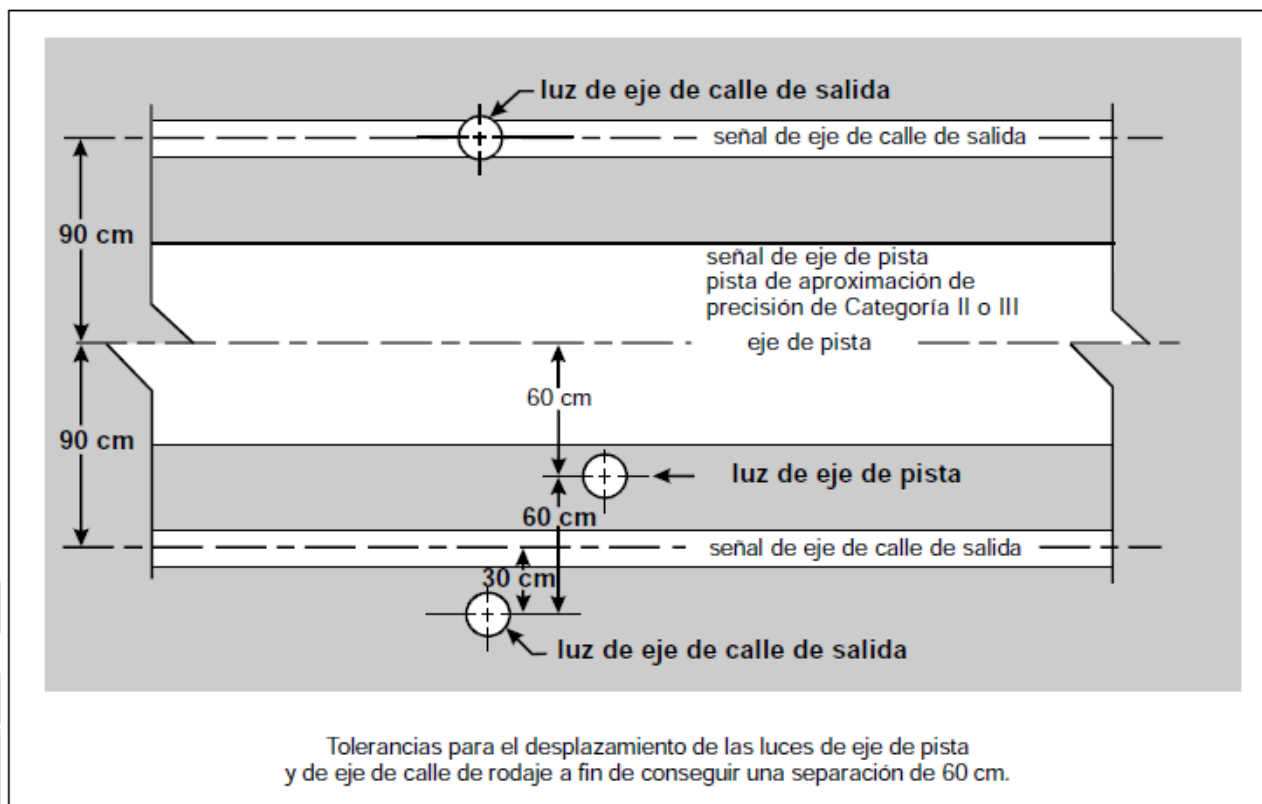


Figura E-27. Desplazamiento de las luces de eje de pista y de eje de calle de rodaje

(r) Luces de borde de calle de rodaje

Aplicación:

(1) Se deben instalar luces de borde de calle de rodaje en los bordes de una plataforma de viraje en la pista, apartaderos de espera, plataformas, etc., que hayan de usarse de noche, y en las calles de rodaje que no dispongan de luces de eje de calles de rodaje y que estén destinadas a usarse de noche. Pero no deben ser necesario instalar luces de borde de calle de rodaje cuando, teniendo en cuenta el carácter de las operaciones, puede obtenerse una guía adecuada mediante iluminación de superficie o por otros medios.

(2) Se deben instalar luces de borde de calle de rodaje en las pistas que formen parte de rutas normalizadas para el rodaje y estén destinadas al rodaje durante la noche, cuando la pista no cuente con luces de eje de calle de rodaje.

Emplazamiento:

(3) En las partes rectilíneas de una calle de rodaje y en una pista que forme parte de una ruta normalizada para el rodaje, las luces de borde de las calles de rodaje deben disponerse con un espaciado longitudinal uniforme que no exceda de 60 m. En las curvas, las luces deben estar espaciadas a intervalos inferiores a 60 m a fin de que proporcionen una clara indicación de la curva.

(4) En los apartaderos de espera, plataformas, etc., las luces de borde de calle de rodaje deben disponerse con un espaciado longitudinal uniforme que no exceda de 60 m.

(5) Las luces de borde de calle de rodaje en una plataforma de viraje en la pista deben disponerse con un espaciado longitudinal uniforme que no exceda de 30 m.

(6) Las luces deben estar instaladas tan cerca como sea posible de los bordes de la calle de rodaje, plataforma de viraje en la pista, apartadero de espera, plataforma o

pista, etc., o al exterior de dichos bordes a una distancia no superior a 3 m.

Características:

(7) Las luces de borde de calle de rodaje deben ser luces fijas de color azul. Estas luces deben ser visibles por lo menos hasta 75° por encima de la horizontal y desde todos los ángulos de azimut necesarios para proporcionar guía a los pilotos que circulen en cualquiera de los dos sentidos. En una intersección, salida de pista o curva, las luces deben estar apantalladas en la mayor medida posible, de forma que no sean visibles desde los ángulos de azimut en los que puedan confundirse con otras luces.

(8) La intensidad de las luces de borde de calle de rodaje deben ser como mínimo de 2 cd de 0° a 6° en sentido vertical y de 0,2 cd en cualquier ángulo vertical comprendido entre los 6° y los 75° .

(s) Luces de plataforma de viraje en la pista

Aplicación:

(1) Se deben instalar luces de plataforma de viraje para proporcionar una guía continua en las plataformas que se destinan a ser utilizadas en condiciones de alcance visual en la pista, menores de 350 m, para permitir a una aeronave completar un viraje de 180° y alinearse con el eje de la pista.

(2) Deben instalarse luces de plataforma de viraje en la pista en plataformas de viraje en la pista que se prevé utilizar durante la noche.

Emplazamiento:

(3) Las luces de plataforma de viraje en la pista deben instalarse normalmente en la señalización de la plataforma de viraje en la pista, excepto que pueden tener un desplazamiento de no más de 30 cm en los casos en que no se pueden ubicar en la señalización.

(4) Las luces de plataforma de viraje en la pista en una sección recta de la plataforma de viraje en la pista deben estar ubicadas a intervalos longitudinales de no más de 15 m.

(5) Las luces de plataforma de viraje en la pista en una sección curva de la plataforma de viraje en la pista no deben estar separadas más de 7,5 m.

Características:

(6) Las luces de plataforma de viraje en la pista deben ser luces fijas unidireccionales de color verde y con las dimensiones del haz, de forma que la luz se vea solamente desde los aviones en la plataforma de viraje en la pista o en aproximación a la misma.

(7) Las luces de plataforma de viraje en la pista se deben ajustarse a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-13, A2-14 o A2-15, según corresponda.

(t) Barras de parada

Aplicación:

(1) Debe instalarse una barra de parada en cada punto de espera de la pista asociado a una pista destinada a ser utilizada en condiciones de alcance visual en la pista inferiores a un valor de 350 m, salvo si:

(i) se dispone de ayudas y procedimientos apropiados para suministrar asistencia a fin de evitar que inadvertidamente haya tránsito en la pista; o,

(ii) se dispone de procedimientos operacionales para que, en aquellos casos en que las condiciones de alcance visual en la pista sean inferiores a un valor de 550 m, se limite el número:

- (A) de aeronaves en el área de maniobras a una por vez; y,
- (B) de vehículos en el área de maniobras al mínimo esencial.

(2) En los casos en que haya más de una barra de parada asociada a una intersección de calle de rodaje/pista, sólo una debe estar activa en un momento determinado.

(3) Se debe disponer de una barra de parada en un punto de espera intermedio cuando se desee completar las señales mediante luces y proporcionar control de tránsito por medios visuales.

Emplazamiento:

(4) Las barras de parada deben estar colocadas transversalmente en la calle de rodaje, en el punto en que se desee que el tránsito se detenga. En los casos en que se suministren las luces adicionales especificadas en (7) siguiente, dichas luces se deben emplazar a no menos de 3 m del borde de la calle de rodaje.

Características:

(5) Las barras de parada consisten en luces de color rojo que son visibles en los sentidos previstos de las aproximaciones hacia la intersección o punto de espera de la pista, espaciadas a intervalos de 3 m, y colocadas transversalmente en la calle de rodaje.

(6) Se Deber añadir un par de luces elevadas en cada extremo de la barra de parada donde las luces de la barra de parada en el pavimento puedan quedar oscurecidas, desde la perspectiva del piloto, por ejemplo, a causa

de la lluvia, o donde pueda requerirse a un piloto que detenga la aeronave en una posición tan próxima a las luces que éstas no se vean al quedar bloqueadas por la estructura de la aeronave

(7) Las barras de parada instaladas en un punto de espera de la pista deben ser unidireccionales y tender color rojo en la dirección de aproximación a la pista.

(8) En los casos en que se suministren las luces adicionales especificadas en (7) anterior, dichas luces deben tener las mismas características que las otras luces de la barra de parada, pero deben ser visibles hasta la posición de la barra de parada para las aeronaves que se aproximan.

(9) La intensidad de luz roja y las aperturas de haz de las luces de barra de parada deben estar de acuerdo con las especificaciones del Apéndice 2, Figuras A2-12 a A2-16, según corresponda.

(10) Cuando las barras de parada se especifican como componente de un sistema avanzado de guía y control del movimiento en la superficie y cuando, desde el punto de vista de las operaciones, se requieran intensidades más elevadas para mantener los movimientos en la superficie a una velocidad determinada en condiciones de muy mala visibilidad o de mucha brillantez diurna, la intensidad de luz roja y las aperturas de haz de las luces de barra de parada deben ajustarse a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-17, A2-18 o A2-19.

(11) Cuando se requiera una lámpara de haz ancho, la intensidad de luz roja y las aperturas de haz de la luz de barra de parada deben ajustarse a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-17 o A2-19.

(12) El circuito eléctrico debe estar concebido de modo que:

- (i) las barras de parada emplazadas transversalmente en calles de rodaje de entrada sean de conmutación selectiva;
- (ii) las barras de parada emplazadas transversalmente en calles de rodaje, previstas únicamente para salidas, sean de conmutación selectiva o por grupos;
- (iii) cuando se ilumine una barra de parada, las luces de eje de calle de rodaje instaladas más allá de la barra de parada se apaguen hasta una distancia por lo menos de 90 m; y
- (iv) las barras de parada están interconectadas (interconexión de bloqueo) con las luces de eje de calle de rodaje, de tal forma que si se iluminan las luces de eje de calle de rodaje se apaguen las de la barra de parada y viceversa.

(u) Luces de punto de espera intermedio

Aplicación:

- (1) Salvo si se ha instalado una barra de parada, se deben instalar luces de punto de espera intermedio en los puntos de espera intermedios destinados a ser utilizados en condiciones de alcance visual en la pista inferiores a un valor de 350 m.
- (2) Debe disponerse de luces de punto de espera intermedio en un punto de espera intermedio cuando no haya necesidad de señales de “parada-circule” como las proporcionadas por la barra de parada.

Emplazamiento:

- (3) Las luces de punto de espera intermedio deben estar a lo largo de las señales de punto de espera intermedio a una distancia de 0,3 m antes de la señal.

Características:

- (4) Las luces de punto de espera intermedio consisten en tres luces fijas unidireccionales de color amarillo, visibles en el sentido de la aproximación hacia el punto de espera intermedio, con una distribución luminosa similar a las luces de eje de calle de rodaje, si las hubiere. Las luces deben estar dispuestas simétricamente a ambos lados del eje de calle de rodaje y en ángulo recto respecto al mismo, con una separación de 1,5 m entre luces.

(v) Luces de protección de pista

Aplicación:

- (1) Se deben proveer luces de protección de pista, configuración A, en cada intersección de calle de rodaje/pista asociada con una pista que se prevé utilizar:
 - (i) en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 550 m donde no esté instalada una barra de parada; y,
 - (ii) en condiciones de alcance visual en la pista con valores comprendidos entre 550 m y 1 200 m cuando la densidad del tránsito sea intensa.
- (2) Como parte de las medidas de prevención de incursión en la pista, se deben proporcionar luces de protección de pista, configuración A o B, en cada intersección de calle de rodaje/pista donde se hayan identificado lugares críticos de incursiones en la pista, y usarse en todas las condiciones meteorológicas diurnas y nocturnas.
- (3) Las luces de protección de pista de configuración B no deben ser instaladas en emplazamiento común con una barra de parada.
- (4) Cuando exista más de un punto de espera de la pista en una intersección de calle de rodaje/pista, solamente se

iluminará el conjunto de luces de protección de pista que este asociado al punto de espera operacional de la pista.

Emplazamiento:

- (5) Las luces de protección de pista, configuración A, se instalan a cada lado de la calle de rodaje, a una distancia del eje de la pista que no sea inferior a la especificada en la Tabla C-2 (sub parte C de este RAC) para las pistas de despegue.
- (6) Las luces de protección de pista, configuración B, se deben instalar a través de la calle de rodaje, a una distancia del eje de la pista que no sea inferior a la

especificada en la Tabla C-2 (sub parte C de este RAC) para las pistas de despegue.

Características:

- (7) Las luces de protección de pista, configuración A, consisten en dos pares de luces de color amarillo.
- (8) Para aumentar el contraste entre el encendido y apagado de las luces de protección de pista, configuración A, previstas para usarse de día, debe ponerse una visera encima de cada lámpara, de un tamaño suficiente para evitar que la luz solar entre al lente, sin obstruir su funcionamiento.

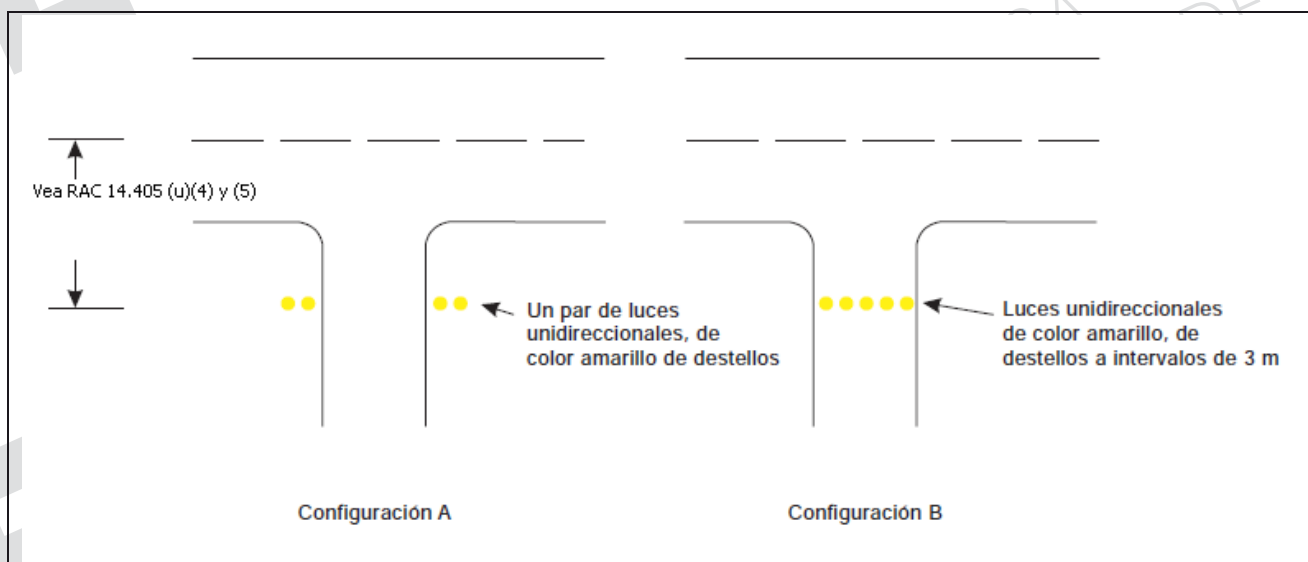


Figura E-29. Luces de protección de pista

- (9) Las luces de protección de pista, configuración B, consisten en luces de color amarillo espaciadas a intervalos de 3 m, colocadas a través de la calle de rodaje.
- (10) El haz luminoso debe ser unidireccional y debe estar alineado de modo que la luz pueda ser vista por el piloto de un avión que esté efectuando el rodaje hacia el punto de espera.
- (11) La intensidad de la luz amarilla y las aperturas de haz de las luces de configuración A deben corresponder a

las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-24.

- (12) Si se prevé que las luces de protección de pista se usen de día, la intensidad de la luz amarilla y las aperturas de haz de las luces de configuración A deben corresponder a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-25.
- (13) Cuando las luces de protección de pista estén especificadas como componentes de un sistema avanzado de guía y control del movimiento en la superficie en que se requieran intensidades luminosas

más elevadas, la intensidad de la luz amarilla y las aperturas de haz de las luces de configuración A deben corresponder a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-25.

(14) La intensidad de la luz amarilla y las aperturas de haz de las luces de configuración B deben corresponder a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-12.

(15) Si se prevé que las luces de protección de pista se usen de día, la intensidad de la luz amarilla y las aperturas de haz de las luces de configuración B deben corresponder a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-20.

(16) Cuando las luces de protección de pista estén especificadas como componentes de un sistema avanzado de guía y control del movimiento en la superficie en que se requieran intensidades luminosas más elevadas, la intensidad de la luz amarilla y las aperturas de haz de las luces de configuración B deben corresponder a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-20.

(17) Las luces de cada elemento de la configuración A se debe encender y apagar alternativamente.

(18) Para la configuración B, las luces adyacentes se deben encender y apagar alternativamente y las luces alternas se deben encender y apagar simultáneamente.

(19) Las luces se deben encender y apagarán entre 30 y 60 veces por minuto y los períodos de apagado y encendido debe ser iguales y opuestos en cada luz.

Se ha observado que las luces de protección de pista de configuración A instaladas en circuitos de 6.6 amperes se ven mejor cuando funcionan a 45-50 destellos por minuto

cada lámpara. Se ha observado que las luces de protección de pista de configuración B instaladas en circuitos de 6.6 amperes se ven mejor cuando funcionan a 30-32 destellos por minuto cada lámpara.

(w) **Iluminación de plataforma con proyectores** (Ver también RAC 14.405(q)(1) y RAC 14.405(r)(1) anteriores)

Aplicación:

(1) Debe suministrarse iluminación con proyectores en las plataformas en los puestos designados para estacionamiento aislado de aeronaves, destinados a utilizarse por la noche.

Emplazamiento:

(2) Los proyectores para iluminación de plataforma deben emplazarse de modo que suministren una iluminación adecuada en todas las áreas de servicio de plataforma, con un mínimo de deslumbramiento para los pilotos de aeronaves en vuelo y en tierra, controladores de aeródromo y de plataforma, y personal en la plataforma. La disposición y la dirección de proyectores deben ser tales que un puesto de estacionamiento de aeronave reciba luz de dos o más direcciones para reducir las sombras al mínimo.

Características:

(3) La distribución espectral de los proyectores para iluminación de plataforma debe ser tal que los colores utilizados para el señalamiento de aeronaves relacionados con los servicios de rutina y para las señales de superficie y de obstáculos puedan identificarse correctamente.

(4) La iluminación media debe ser por lo menos la siguiente:

Puesto de estacionamiento de aeronave:

- (A) iluminación horizontal — 20 lux con una relación de uniformidad (media a mínima) no superior a 4:1; e
- (B) iluminación vertical — 20 lux a una altura de 2 m sobre la plataforma, en las direcciones pertinentes.

(ii) Otras áreas de la plataforma:

- (A) iluminación horizontal — 50% de la iluminación media en los puestos de estacionamiento de aeronave, con una relación de uniformidad (media a mínima) no superior a 4:1.

(x) Sistema de guía visual para el atraque

Aplicación:

- (1) Se debe proporcionar un sistema de guía visual para el atraque cuando se tenga la intención de indicar, por medio de una ayuda visual, la posición exacta de una aeronave en un puesto de estacionamiento y cuando no sea posible el empleo de otros medios tales como señaleros.

Características:

- (2) El sistema debe proporcionar guía de azimut y guía de parada.
- (3) La unidad de guía de azimut y el indicador de posición de parada deben ser adecuados en cualesquiera condiciones meteorológicas, de visibilidad, de iluminación de fondo y de pavimento, previstas para el sistema, tanto de día como de noche, pero sin que deslumbren al piloto.

(4) La unidad de guía de azimut y el indicador de posición de parada debe ser tales que:

- (i) el piloto disponga de una clara indicación de mal funcionamiento de cualesquiera de los dos o de ambos; y,
- (ii) puedan desconectarse.

(5) La unidad de guía de azimut y el indicador de posición de parada deben estar ubicados de manera que haya continuidad de guía entre las señales del puesto de estacionamiento, las luces de guía para la maniobra en el puesto de estacionamiento, si existen, y el sistema visual de guía de atraque.

(6) La precisión del sistema debe ser adecuada al tipo de pasarela telescópica y a las instalaciones fijas de servicios de aeronave con las que el sistema se utilice.

(7) El sistema debe poder ser utilizado por todos los tipos de aeronaves para los que esté previsto el puesto de estacionamiento, de preferencia sin necesidad de operación selectiva según el tipo de aeronave.

(8) Si se requiere operación selectiva para que el sistema pueda ser utilizado por determinado tipo de aeronave, el sistema debe indicar al operador del mismo y al piloto qué tipo de aeronave se ha seleccionado, para que ambos estén seguros de que la selección es correcta.

Unidad de guía de azimut

Emplazamiento:

(9) La unidad de guía de azimut debe estar emplazada en la prolongación de la línea central del puesto de estacionamiento, o cerca de ella, frente a la aeronave, de manera que sus señales sean visibles desde el puesto de pilotaje durante toda la maniobra de atraque, y

alineada para ser utilizada, por lo menos, por el piloto que ocupe el asiento izquierdo.

- (10) La unidad de guía de azimut debe estar alineada para que la utilice tanto el piloto que ocupa el asiento izquierdo como por el que ocupa el asiento derecho.

Características:

- (11) La unidad de guía de azimut debe proporcionar guía izquierda/derecha, inequívoca, que permita al piloto adquirir y mantener la línea de guía de entrada sin hacer maniobras excesivas.
- (12) Cuando la guía de azimut esté indicada por medio de un cambio de color, se debe de usar el verde para informar de que se sigue la línea central y el rojo para informar de las desviaciones con respecto a la línea central.

Indicador de posición de parada

Emplazamiento:

- (13) El indicador de posición de parada debe estar colocado junto a la unidad de guía de azimut, o suficientemente cerca de ella, para que el piloto, sin tener que volver la cabeza, pueda ver las señales de azimut y de parada.
- (14) El indicador de posición de parada debe poder ser utilizado tanto por el piloto que ocupe el asiento izquierdo como por el que ocupe el asiento derecho.

Características:

- (15) En la información de posición de parada que proporcione el indicador para determinado tipo de aeronave se debe tener en cuenta todas las variaciones

previsibles en la altura de la vista del piloto o del ángulo de visión.

- (16) El indicador de posición de parada debe señalar la posición de parada para la aeronave a la que se proporcione guía e debe informar asimismo de su régimen de acercamiento para permitir al piloto decelerar progresivamente la aeronave hasta detenerla completamente en la posición de parada prevista.
- (17) El indicador de posición de parada debe proporcionar información sobre el régimen de acercamiento por lo menos a lo largo de una distancia de 10 m.
- (18) Cuando la guía de parada se indique por cambio de color, se debe usar el verde para indicar que la aeronave puede continuar y rojo para indicar que ha llegado al punto de parada, pero cuando quede poca distancia para llegar al punto de parada puede utilizarse un tercer color a fin de indicar que el punto de parada está próximo.

(y) Sistema avanzado de guía visual para el atraque

Aplicación:

- (1) Se debe contar con A-VDGS cuando operacionalmente sea conveniente confirmar el tipo correcto de aeronave al cual se proporciona guía y/o el eje del puesto de estacionamiento, cuando haya más de uno.
- (2) El A-VDGS debe servir para todos los tipos de aeronave para los cuales esté destinado el puesto de estacionamiento de aeronaves.
- (3) El A-VDGS se debe usar únicamente en las condiciones para las que esté especificado su rendimiento operacional.

(4) La información de guía para el atraque proporcionada por el A-VDGS no debe ser incompatible con la que proporciona un sistema de guía convencional en el puesto de estacionamiento de aeronaves, si se cuenta con ambos tipos y los dos están en uso operacional. Se debe proporcionar un medio para indicar que el A-VDGS no está en operación o está fuera de servicio.

Emplazamiento:

(5) El A-VDGS se debe emplazar de modo que la persona responsable del atraque de la aeronave y las que ayudan durante toda la maniobra reciban guía sin obstrucciones y de manera inequívoca.

Características:

(6) El A-VDGS debe proporcionar, como mínimo y en la etapa pertinente de la maniobra de atraque, la información de guía siguiente:

- (i) indicación de parada de emergencia;
- (ii) tipo y modelo de aeronave a la cual se proporciona guía;
- (iii) indicación del desplazamiento lateral de la aeronave con respecto al eje del puesto de estacionamiento;
- (iv) dirección de la corrección de azimut necesaria para corregir un desplazamiento con respecto al eje del puesto de estacionamiento;

- (v) indicación de la distancia a la posición de parada;
- (vi) indicación de que la aeronave ha llegado a la posición de parada correcta; y
- (vii) advertencia si la aeronave sobrepasa la posición de parada apropiada.

(7) El A-VDGS puede proporcionar información de guía para el atraque para todas las velocidades de rodaje de la aeronave durante la maniobra.

(8) El tiempo desde la determinación del desplazamiento lateral hasta su presentación debe ser tal que, en condiciones de operación normales, la desviación de la aeronave no sea de más de un metro respecto al eje del puesto de estacionamiento.

(9) La precisión de la información sobre el desplazamiento de la aeronave con respecto al eje del puesto de estacionamiento y la distancia hasta la posición de parada, cuando se presente, debe ajustarse a los valores de la Tabla E-4.

(10) Los símbolos y gráficos que se utilicen para ilustrar la información de guía deben ser intuitivamente representativos del tipo de información proporcionada.

(11) La información sobre el desplazamiento lateral de la aeronave con respecto al eje del puesto de estacionamiento se debe proporcionar como mínimo 25 m antes de la posición de parada.

Tabla E-4. Precisión recomendada para el desplazamiento de A-VDGS

Información de guía	Desviación máxima en la posición de parada (zona de parada)	Desviación máxima a 9 m de la posición de parada	Desviación máxima a 15 m de la posición de parada	Desviación máxima a 25 m de la posición de parada
Azimut	±250 mm	±340 mm	±400 mm	±500 mm
Distancia	±500 mm	±1 000 mm	±1 300 mm	No se especifica

(12) La distancia y la velocidad de acercamiento se debe proporcionar continuamente a partir de 15 m antes de la posición de parada, como mínimo.

(13) Cuando la distancia de acercamiento se presente en números, debe proporcionar en metros enteros hasta la posición de parada y con un decimal como mínimo, tres metros antes de esa posición.

(14) En toda la maniobra de atraque se debe proporcionar los medios adecuados para que el A-VDGS indique si es necesario detener inmediatamente la aeronave. En ese caso, que incluye falla del A-VDGS, no se debe proporcionar ninguna otra información.

(15) El personal responsable de la seguridad operacional del puesto de estacionamiento debe contar con los medios para iniciar la interrupción inmediata del procedimiento de atraque.

(16) Cuando se requiera interrumpir de manera inmediata la maniobra de atraque, se debe presentar la indicación "ALTO" en caracteres rojos.

(z) Luces de guía para maniobras en los puestos de estacionamiento de aeronaves

Aplicación:

(1) Se debe suministrar luces de guía para maniobras en los puestos de estacionamiento de aeronaves, para facilitar el emplazamiento preciso de las aeronaves en un puesto de estacionamiento en una plataforma pavimentada que esté destinado a usarse en malas condiciones de visibilidad, a no ser que se suministre guía adecuada por otros medios.

Emplazamiento:

(2) Las luces de guía para maniobras en los puestos de estacionamiento de aeronaves deben estar instaladas en el mismo lugar que las señales del puesto de estacionamiento.

Características:

(3) Las luces de guía para el estacionamiento en los puestos de estacionamiento de aeronaves que no sean las que indican una posición de parada, deben ser luces fijas de color amarillo, visibles en todos los sectores dentro de los cuales está previsto que suministren guía.

(4) Las luces empleadas para indicar las líneas de entrada, de viraje y de salida deben estar separadas por intervalos no superiores a 7,5 m en las curvas y a 15 m en los tramos rectos.

(5) Las luces que indiquen la posición de parada deben ser luces fijas unidireccionales, de color rojo.

(6) La intensidad de las luces debe ser adecuada para las condiciones de visibilidad y luz ambiente en que se prevea utilizar el puesto de estacionamiento de aeronaves.

(7) El circuito de las luces debe ser tal que pudieran encenderse las mismas para indicar que un puesto de estacionamiento de aeronaves está en uso y apagarse para indicar que no lo está.

(aa) Luces de punto de espera en la vía de vehículos.

Aplicación:

(1) Se debe proporcionar luces de punto de espera en la vía de vehículos en todo punto de espera en la vía asociado con una pista que se prevea utilizar en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 350 m.

(2) Se deben proporcionar luces de punto de espera en la vía de vehículos en todos los puntos de espera en la vía asociados con una pista que se prevea utilizar en condiciones de alcance visual en la pista con valores comprendidos entre 350 m y 550 m.

Emplazamiento:

(3) Las luces de punto de espera en la vía de vehículos se deben instalar al lado de la señal de punto de espera, a 1.5 m (± 0.5 m) de uno de los bordes de la vía de vehículos, es decir, a la izquierda o a la derecha según corresponda de acuerdo con los reglamentos locales de tráfico.

Características:

(4) Las luces de punto de espera en la vía de vehículos constan de:

- (i) un semáforo controlable rojo (pare) y verde (siga);
- o,
- (ii) una luz roja de destellos.

(5) El haz luminoso del punto de espera en la vía de vehículos debe ser unidireccional y debe estar alineado de modo que la luz pueda ser vista por el conductor de un vehículo que esté acercándose al punto de espera.

(6) La intensidad del haz luminoso debe ser la adecuada a las condiciones de visibilidad y luz ambiente en las cuales se prevé utilizar el punto de espera, pero no debe deslumbrar al conductor.

(7) La frecuencia de los destellos de la luz roja debe ser de 30 a 60 destellos por minuto.

(bb) Barra de prohibición de acceso

Aplicación

(1) Se Debe instalar una barra de prohibición de acceso colocada transversalmente en una calle de rodaje destinada a ser utilizada como calle de rodaje de salida únicamente para evitar que inadvertidamente el tránsito ingrese en esa calle de rodaje.

Emplazamiento

(2) Se Debe instalar una barra de prohibición de acceso colocada transversalmente al final de una calle de rodaje destinada a ser utilizada como calle de rodaje de salida únicamente, cuando se desee, para evitar que el tránsito ingrese en sentido contrario en la calle de rodaje.

(3) Las barras de prohibición de acceso deben colocarse junto con un letrero y/o una señal de prohibición de acceso.

Características

(4) Una barra de prohibición de acceso debe consistir en luces unidireccionales espaciadas a intervalos uniformes de no más de 3 m, de color rojo en la dirección o direcciones previstas de aproximación a la pista.

(5) Se Debe añadir un par de luces elevadas en cada extremo de la barra de prohibición de acceso donde las luces de la barra de prohibición de acceso en el pavimento puedan quedar oscurecidas, desde la perspectiva del piloto, por ejemplo, a causa de la lluvia, o donde pueda requerirse a un piloto que detenga la aeronave en una posición tan próxima a las luces que éstas no se vean al quedar bloqueadas por la estructura de la aeronave.

- (6) La intensidad de la luz roja y las aperturas de haz de las luces de barra de prohibición de acceso deben cumplir con las especificaciones del Apéndice 2, Figuras A2-12 a A2-16, según corresponda.
- (7) Cuando se especifiquen barras de prohibición de acceso como componente de un sistema avanzado de guía y control de movimientos en la superficie y cuando, desde un punto de vista operacional, se requieran intensidades más elevadas para mantener los movimientos en la superficie a una velocidad determinada en condiciones de muy mala visibilidad o de mucha brillantez diurna, la intensidad de la luz roja y las aperturas de haz de las luces de barra de prohibición de acceso deben cumplir con las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-17, A2-18 o A2-19.
- (8) Cuando se requiera una lámpara de haz ancho, la intensidad de luz roja y las aperturas de haz de las luces de barra de prohibición de acceso deben cumplir con las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-17 o A2-19.
- (9) Desde la calle de rodaje, no serán visibles las luces de eje de calle de rodaje instaladas más allá de la barra de prohibición de acceso, mirando en dirección a la pista.

RAC 14.406 Luces de situación de la pista.

(Ver CCA 14.406, (a), (b))

(a) Emplazamiento

- (1) Cuando se proporcionen, las REL deben de tener un desplazamiento de 0,6 m respecto del eje de calle de rodaje en el lado opuesto a las luces de dicho eje, y deben empezar 0,6 m antes del punto de espera de la pista extendiéndose hasta el borde de la misma. Se colocará una sola luz adicional en la pista a 0,6 m del

eje de la misma y se alineará con las dos últimas REL de la calle de rodaje.

- (2) Las REL constarán de por lo menos cinco unidades de luces y se espaciarán entre sí a intervalos de por lo menos 3,8 m y de máximo 15,2 m longitudinalmente, dependiendo de la longitud correspondiente de la calle de rodaje, a excepción de una luz única instalada cerca del eje de la pista.
- (3) Cuando se proporcionen, las THL estarán desplazadas 1,8 m a cada lado de las luces del eje de pista y se extenderán, por pares, empezando en un punto localizado a 115 m del inicio de la pista y, a partir de ahí, cada 30 m a lo largo de por lo menos una distancia de 450 m.

(b) Características

- (1) Cuando se proporcionen, las REL constarán de una sola línea de luces fijas en el pavimento que se iluminarán de rojo en la dirección de la aeronave que se aproxima a la pista.
- (2) Las REL se iluminarán, como una serie en cada intersección de calle de rodaje/pista, donde estén instaladas, en menos de dos segundos después de que el sistema determine que se requiere una advertencia.
- (3) La intensidad y la abertura del haz de las REL se debe ajustar a las especificaciones del Apéndice 2, Figuras A2-12 y A2-14.
- (4) Cuando se proporcionen, las THL constarán de dos líneas de luces fijas en el pavimento que se iluminarán de rojo en la dirección de la aeronave que despegue.
- (5) Las THL se debe de iluminar, como una serie en la pista, en menos de dos segundos después de que el sistema determine que se requiere una advertencia.

(6) La intensidad y la abertura del haz de las THL se ajustarán a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-26.

(7) Las REL y THL se deben automatizar al grado de que el único control de cada sistema sea la desactivación de uno o ambos sistemas.

RAC 14.407 Letreros.

(Ver CCA 14.407(a), (b), (c), (d), (g))

(a) Generalidades

Aplicación:

(1) Se debe proporcionar letreros para indicar una instrucción obligatoria, una información sobre un emplazamiento o destino particular en el área de movimiento o para suministrar otra información a fin de satisfacer los requisitos del RAC 14.815

(2) Se debe proporcionar un letrero de mensaje variable cuando:

- (i) la instrucción o información que se presenta en el letrero es pertinente solamente durante un período determinado; o,
- (ii) es necesario presentar en el letrero información predeterminada variable, para cumplir con los requisitos de RAC 14.815.

Características:

(3) Los letreros deben ser frangibles. Los que estén situados cerca de una pista o de una calle de rodaje deben ser lo suficientemente bajos como para conservar espacio libre para las hélices y las barquillas de los motores a reacción. La altura del letrero instalado no debe sobrepasar la dimensión que figura en la columna apropiada de la Tabla E-5.

(4) Los letreros deben ser rectangulares, tal como se indica en las Figuras E-29 y E-30, con el lado más largo en posición horizontal.

(5) Los únicos letreros de color rojo en el área de movimiento deben ser los letreros con instrucciones obligatorias.

(6) Las inscripciones de los letreros deben ser conformes a las disposiciones del Apéndice 4.

(7) Los letreros deben estar iluminados de conformidad con las disposiciones del Apéndice 4, cuando se prevea utilizarlos en los siguientes casos:

- (i) en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 800 m; o,
- (ii) durante la noche, en pistas de vuelo por instrumentos; o,
- (iii) durante la noche, en pistas de vuelo visual cuyo número de clave sea 3 ó 4.

(8) Los letreros deben ser retrorreflectantes o estar iluminados de conformidad con las disposiciones del Apéndice 4, cuando se prevea utilizarlos durante la noche en pistas de vuelo visual cuyo número de clave sea 1 ó 2.

(9) Los letreros de mensaje variable deben presentar la placa frontal sin ningún mensaje cuando no estén en uso.

(10) Los letreros de mensaje variable deben ser seguros en caso de falla, es decir que en caso de falla no deben proporcionar información que pueda inducir a un piloto o conductor de vehículo a efectuar una maniobra peligrosa.

(11) El intervalo de tiempo para cambiar de un mensaje a otro en un letrero de mensaje variable debe ser lo más breve posible y no exceder de 5 segundos.

Tabla E-5. Distancias relativas al emplazamiento de los letreros de guía para el rodaje, incluidos los letreros de salida de pista

Altura de letrero (mm)				Distancia perpendicular desde el borde definido del pavimento de la calle de rodaje hasta el borde más cercano del letrero	Distancia perpendicular desde el borde definido del pavimento de la pista hasta el borde más cercano del letrero
Número de clave	Indicación	Placa frontal (mín.)	Instalado (máx.)		
1 ó 2	200	300	700	5-11 m	3-10 m
1 ó 2	300	450	900	5-11 m	3-10 m
3 ó 4	300	450	900	11-21 m	8-15 m
3 ó 4	400	600	1 100	11-21 m	8-15 m

(b) Letreros con instrucciones obligatorias

Aplicación:

- (1) Se debe proporcionar letreros con instrucciones obligatorias para identificar el lugar más allá del cual una aeronave en rodaje o un vehículo no debe proseguir a menos que lo autorice la torre de control de aeródromo.
- (2) Entre los letreros con instrucciones obligatorias deben estar comprendidos los letreros de designación de pista, los letreros de punto de espera de Categorías I, II o III, los letreros de punto de espera de la pista, los letreros de punto de espera en la vía de vehículos, y los letreros de PROHIBIDA LA ENTRADA.
- (3) Las señales de punto de espera de la pista, configuración A, se debe complementar con un letrero de designación de pista en la intersección de calle de rodaje/pista o en la intersección de pista/pista.
- (4) Las señales de punto de espera de la pista, configuración B, se deben complementar con un letrero de punto de espera de Categorías I, II o III.

- (5) Las señales de punto de espera de la pista de configuración A en un punto de espera de la pista establecido de conformidad con RAC 14 250 (3) se deben complementar con un letrero de punto de espera de la pista.
- (6) Los letreros de designación de pista en una intersección de calle de rodaje/pista deben complementarse con un letrero de emplazamiento que se debe colocar en la parte exterior (la más alejada de la calle de rodaje), según corresponda.
- (7) Se debe proporcionar un letrero de PROHIBIDA LA ENTRADA cuando no esté autorizada la entrada a la zona en cuestión.

Emplazamiento:

- (8) Se debe colocar un letrero de designación de pista en las intersecciones de calle de rodaje/pista o en las intersecciones de pista/pista, a cada lado de la señal de punto de espera de la pista, de forma que se vea de frente al aproximarse a la pista.










Designación de pista de un extremo de la pista (Ejemplo)		Indica un punto de espera de la pista en un extremo de la pista
Designación de pista de los dos extremos de una pista (Ejemplo)		Indica un punto de espera de la pista localizado en la intersección de calle de rodaje/pista que no sea el extremo de la pista
Punto de espera de Categoría I (Ejemplo)		Indica un punto de espera de la pista de Categoría I en el umbral de la pista 25
Punto de espera de Categoría II (Ejemplo)		Indica un punto de espera de la pista de Categoría II en el umbral de la pista 25
Punto de espera de Categoría III (Ejemplo)		Indica un punto de espera de la pista de Categoría III en el umbral de la pista 25
Punto de espera de Categorías II y III (Ejemplo)		Indica un punto de espera de la pista de Categoría II/III en el umbral de la pista 25
Punto de espera de Categorías I, II y III (Ejemplo)		Indica un punto de espera de la pista de Categoría I/II/III en el umbral de la pista 25
PROHIBIDA LA ENTRADA		Indica que está prohibida la entrada a una zona
Punto de espera de la pista (Ejemplo)		Indica un punto de espera de la pista (conforme RAC 14.223(c))

Figura E-30. Letreros con instrucciones obligatorias

- (9) Se debe instalar un letrero de punto de espera de Categorías I, II o III a cada lado de la señal de punto de espera de la pista, de modo que se vea de frente al aproximarse al área crítica.
- (10) Se debe colocar un letrero de PROHIBIDA LA ENTRADA al comienzo de la zona a la cual no esté autorizada la entrada, a cada lado de la calle de rodaje vista desde la perspectiva del piloto.
- (11) Se debe colocar un letrero de punto de espera de la pista, a cada lado del punto de espera de la pista establecido de conformidad RAC 14 223 (c), de modo que se vea de frente al aproximarse a la superficie limitadora de obstáculos o al área crítica/sensible ILS/MLS, según corresponda.

Características:

- (12) Los letreros con instrucciones obligatorias consistirán en una inscripción en blanco sobre fondo rojo.
- (13) Cuando, a causa del medio ambiente o de otros factores, se requiera aumentar la visibilidad de la inscripción de un letrero con instrucciones obligatorias, el borde exterior de la inscripción en blanco debe complementarse con un contorno negro de una anchura de 10 mm para los números de clave de pista 1 y 2, y de 20 mm para los números de clave de pista 3 y 4.
- (14) La inscripción de un letrero de designación de pista debe consistir en las designaciones y direcciones correspondientes de la pista intersecada, correctamente orientadas con respecto a la posición desde la que se ve el letrero; pero si el letrero de designación de pista está instalado en las proximidades de un extremo de pista, puede indicarse únicamente la designación de pista del extremo en cuestión.
- (15) La inscripción de los letreros de punto de espera de Categorías I, II, III, Categoría II/III conjunta o Categoría I/II/III conjunta debe consistir en el designador de pista seguido de CAT I, CAT II, CAT

III, CAT II/III o CAT I/II/III, según corresponda.

- (16) La inscripción del letrero de PROHIBIDA LA ENTRADA debe corresponder a lo indicado en la Figura E-30.
- (17) La inscripción de los letreros de punto de espera de la pista instalados en un punto de espera de la pista de conformidad con RAC 14 223 (c) debe consistir en la designación de la calle de rodaje y un número.
- (18) Donde estén instalados, se usarán las inscripciones o símbolos de la Figura E-30.

(c) Letreros de información**Aplicación:**

- (1) Se debe proporcionar un letrero de información cuando sea necesario, desde el punto de vista de las operaciones, identificar por medio de un letrero un emplazamiento específico o proporcionar información de encaminamiento (dirección o destino).
- (2) Los letreros de información deben comprender lo siguiente: letreros de dirección, letreros de emplazamiento, letreros de destino, letreros de salida de pista, letreros de pista libre y letreros de despegue desde intersección.
- (3) Se debe proporcionar un letrero de salida de pista cuando sea necesario desde el punto de vista de las operaciones identificar una salida de pista.
- (4) Se debe proporcionar un letrero de pista libre cuando la calle de rodaje de salida no cuente con luces de eje de calle de rodaje y sea necesario indicar al piloto que abandona una pista cuál es la ubicación del perímetro del área crítica/sensible ILS/MLS o la ubicación del borde inferior de la superficie de transición interna, de estos dos elementos el que esté más alejado del eje de pista.

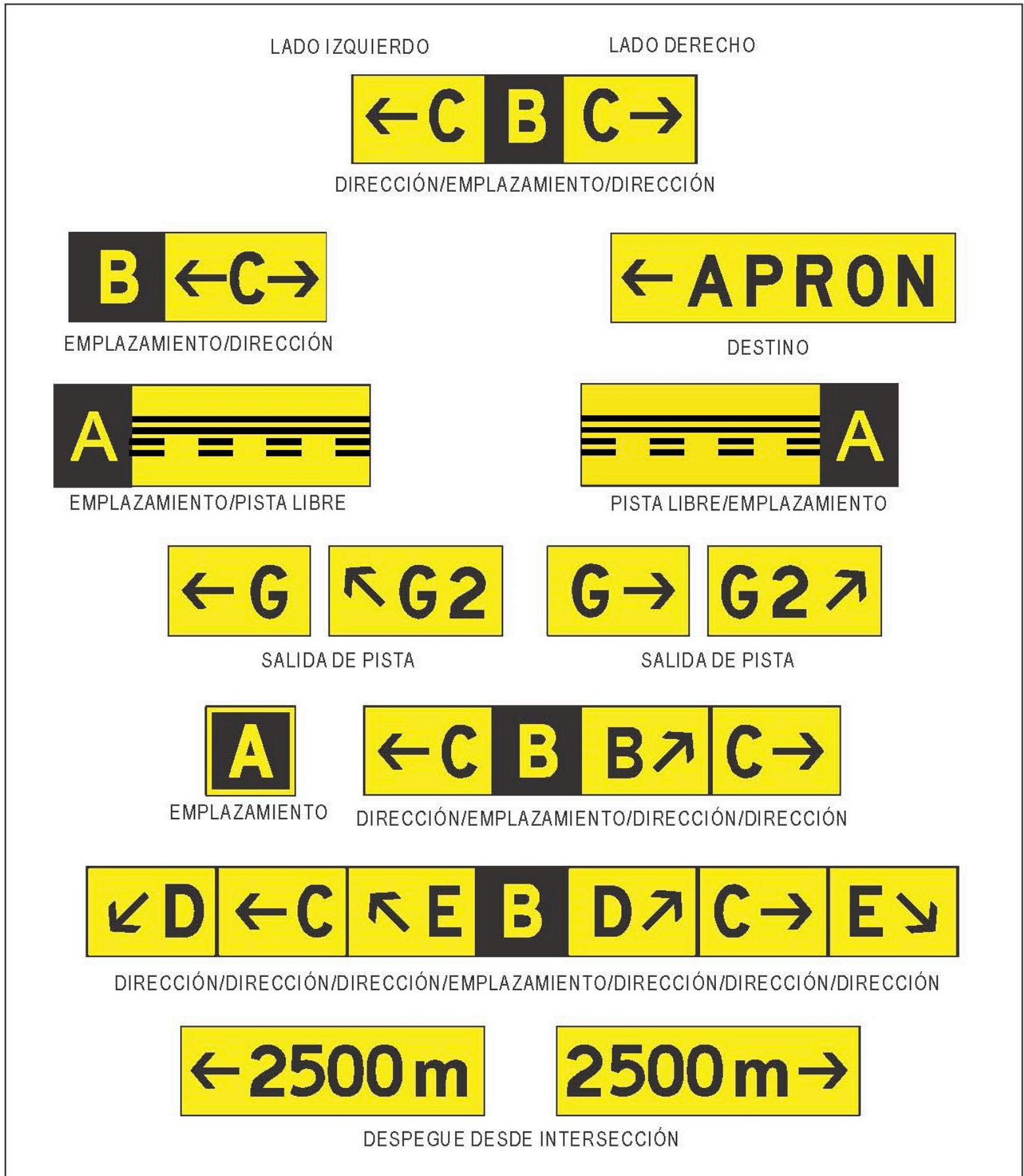


Figura E-31. Letreros de información

OPERACIONES EN PISTA DE DESPEGUE, DE VUELO VISUAL, O QUE NO SON DE PRECISIÓN	
PISTAS DE APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN	
CATEGORÍA I	
CATEGORÍA II	
CATEGORÍA III	

Nota. La distancia X se obtiene de la Tabla C-2. La distancia Y se establece desde el borde del área crítica/sensible del ILS/MLS

Figura E-32. Ejemplos de la ubicación de los letreros en las intersecciones de calle de rodaje/pista

- (5) Se debe proporcionar un letrero de despege desde intersección cuando sea necesario, desde el punto de vista de las operaciones, indicar el recorrido de despege disponible (TORA) restante para los despeges desde intersección.
- (6) Cuando sean necesarios, se deben proporcionar letreros de destino para indicar la dirección hacia un destino particular en el aeródromo, tales como área de carga, aviación general, entre otros.
- (7) Se deben proporcionar letreros combinados que indiquen el emplazamiento y la dirección, cuando dichos letreros se utilicen para suministrar información de encaminamiento antes de una intersección de calle de rodaje.
- (8) Se deben proporcionar letreros de dirección cuando sea necesario, desde el punto de vista de las operaciones, identificar la designación y la dirección de las calles de rodaje en una intersección.
- (9) Se debe proporcionar un letrero de emplazamiento en un punto de espera intermedio.
- (10) Se debe proporcionar un letrero de emplazamiento junto con todo letrero de designación de pista, excepto en una intersección pista/pista.
- (11) Se debe proporcionar un letrero de emplazamiento junto con todo letrero de dirección, pero puede omitir cuando haya estudios aeronáuticos que indiquen que es innecesario.
- (12) Cuando sea necesario, se debe proporcionar un letrero de emplazamiento para identificar las calles de rodaje que salen de una plataforma o las calles de rodaje que se encuentran más allá de una intersección.
- (13) Cuando una calle de rodaje termina en una intersección en forma de "T" y es necesario indicarlo, se debe utilizar una barrera, un letrero de dirección u otra ayuda visual adecuada.
- Emplazamiento:**
- (14) A reserva de lo especificado en (c)(16) y (c)(24) posteriores, los letreros de información se deben colocar, siempre que sea posible, en el lado izquierdo de la calle de rodaje, de conformidad con la Tabla E-5.
- (15) En la intersección de calle de rodaje, los letreros de información se debe colocar antes de la intersección y en línea con la señal de punto de espera intermedio. Cuando no haya señal de punto de espera intermedio, los letreros se deben instalar como mínimo a 60 m del eje de la calle de rodaje intersecada cuando el número de clave sea 3 ó 4, y a 40 m como mínimo cuando el número de clave sea 1 ó 2.
- (16) Los letreros de salida de pista se deben colocar en el mismo lado de la pista que la salida (es decir, a la izquierda o a la derecha), y se deben ubicar de conformidad con la Tabla E-5.
- (17) Los letreros de salida de pista se deben colocar antes del lugar de salida de pista, a una distancia de 60 m como mínimo del punto tangencial con la salida cuando el número de clave sea 3 ó 4, y a 30 m como mínimo cuando el número de clave sea 1 ó 2.
- (18) Se deben colocar letreros de pista libre por lo menos en uno de los lados de la calle de rodaje. La distancia entre el letrero y el eje de la pista no debe ser inferior al mayor de los valores siguientes:
- (i) la distancia entre el eje de la pista y el perímetro del área crítica/sensible ILS/MLS; o

- (ii) la distancia entre el eje de la pista y el borde inferior de la superficie de transición interna.
- (19) Cuando se proporcionen letreros de emplazamiento de calle de rodaje junto con letreros de pista libre, los primeros se debe colocar junto al letrero de pista libre en el lado más alejado con respecto a la calle de rodaje.
- (20) El letrero de despegue desde intersección se debe colocar en el lado izquierdo de la calle de rodaje de entrada a la pista. La distancia desde el letrero hasta el eje de la pista no debe ser inferior a 60 m cuando el número de clave sea 3 ó 4, y no debe ser inferior a 45 m cuando el número de clave sea 1 ó 2.
- (21) Los letreros de emplazamiento de calle de rodaje que se instalen junto con letreros de designación de pista se debe colocar junto a los letreros de designación de pista en el lado más alejado con respecto a la calle de rodaje.
- (22) Normalmente, los letreros de destino no deben colocarse junto con letreros de emplazamiento o dirección.
- (23) Los letreros de información que no sean los de emplazamiento no se debe colocar junto a letreros con instrucciones obligatorias.
- (24) Los letreros de dirección, las barreras u otras ayudas visuales apropiadas que se utilicen para identificar una intersección en forma de "T" deben colocarse en el lado de la intersección que está frente a la calle de rodaje.
- Características:**
- (25) Los letreros de información que no sean de emplazamiento consisten en inscripciones en negro sobre fondo amarillo.
- (26) Los letreros de emplazamiento deben consistir en inscripciones en amarillo sobre fondo negro y cuando se trata de un solo letrero, además debe tener un borde en amarillo.
- (27) Las inscripciones de los letreros de salida de pista deben consistir en el designador de la calle de rodaje de salida y una flecha que indique la dirección que se ha de seguir.
- (28) Las inscripciones de los letreros de pista libre representan la señal de punto de espera de la pista, configuración A, como se ilustra en la Figura E-31.
- (29) Las inscripciones de los letreros de despegue desde intersección deben contener un mensaje numérico que indique el recorrido de despegue disponible restante en metros, más una flecha con la colocación y orientación pertinentes, que indique la dirección de despegue, como se ilustra en la Figura E-31.
- (30) Las inscripciones de los letreros de destino deben contener un mensaje con letras, letras y números o números que identifiquen el destino, más una flecha que indique la dirección que se ha de seguir, como se ilustra en la Figura E-31.
- (31) Las inscripciones de los letreros de dirección deben contener un mensaje con letras o letras y números que identifiquen las calles de rodaje, más una flecha o flechas con la orientación pertinente, como se ilustra en la Figura E-31.
- (32) La inscripción de todo letrero de emplazamiento debe contener la designación de la calle de rodaje, pista u otra superficie pavimentada en la que se encuentre o esté entrando la aeronave, y no debe tener flechas.

(33) Cuando sea necesario identificar cada uno de una serie de puntos de espera intermedios en una misma calle de rodaje, el letrero de emplazamiento se debe incluir la designación de la calle de rodaje y un número.

(34) Cuando se utilicen letreros de emplazamiento con letreros de dirección:

- (i) todos los letreros de dirección que indiquen virajes hacia la izquierda se debe colocar al lado izquierdo de los letreros de emplazamiento, y todos los letreros de dirección que indiquen virajes hacia la derecha se debe colocar al lado derecho de los letreros de emplazamiento, salvo que cuando se trata de una intersección con calle de rodaje, el letrero de emplazamiento puede, como alternativa, colocarse al lado izquierdo;
- (ii) los letreros de dirección se deben colocar de manera que la dirección de las flechas varíe con respecto a la vertical según la desviación que siga la calle de rodaje pertinente;
- (iii) se debe colocar un letrero de dirección apropiado junto al letrero de emplazamiento, cuando la calle de rodaje en cuestión cambie significativamente de dirección después de la intersección; y
- (iv) en los letreros de dirección adyacentes se debe trazar una línea vertical negra entre ellos, como se ilustra en la Figura E-31.

(35) Las calles de rodaje se deben identificar con un designador que solo se use una vez en un aeródromo y que consista en una única letra, dos letras, o bien una o varias letras seguidas de un número.

(36) Cuando se designen calles de rodaje, debe evitarse, siempre que sea posible, el uso de palabras tales como interior y exterior.

(37) Cuando se designen calles de rodaje, no se utilizarán las letras I, O ni X evitar confusión con los números 1, 0 y con la señal de zona cerrada.

(38) El uso de números solamente en el área de maniobras se debe reservar para la designación de pistas.

(39) Los designadores del puesto de estacionamiento en la plataforma no deben ser iguales a los designadores de las calles de rodaje.

(d) Letreros de punto de verificación del VOR en el aeródromo

Aplicación:

(1) Cuando se establezca un punto de verificación del VOR en el aeródromo, se debe indicar mediante la señal y el letrero correspondientes.

Emplazamiento:

(2) El letrero de punto de verificación del VOR en el aeródromo se debe colocar lo más cerca posible del punto de verificación, de forma que las inscripciones de verificación resulten visibles desde el puesto de pilotaje de una aeronave que se encuentre debidamente situada sobre la señal de punto de verificación del VOR en el aeródromo.

Características

(3) Los letreros de punto de verificación del VOR en el aeródromo deben consistir en una inscripción en negro sobre fondo amarillo.

(4) Las inscripciones de los letreros de punto de verificación del VOR deben corresponder a una de las alternativas que se indican en la Figura E-33, en la que:

VOR	es una abreviatura que identifica el lugar como punto de verificación del VOR;
116.3	es un ejemplo de la radiofrecuencia del VOR en cuestión;
147°	es un ejemplo de la marcación del VOR, redondeada al grado más cercano, e indica la marcación que debería obtenerse en el punto de verificación del VOR; y
4.3 NM	es un ejemplo de la distancia en millas marinas hasta un DME de emplazamiento común con el VOR en cuestión.

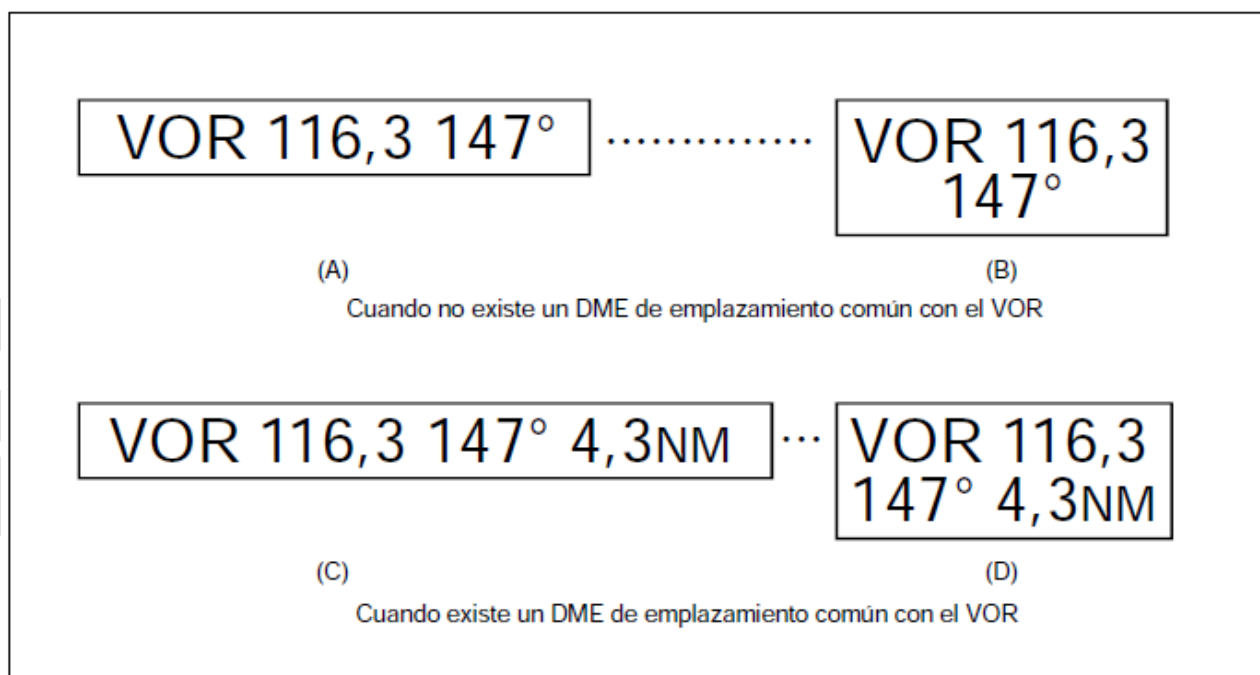


Figura E-33. Letreros de punto de verificación del VOR en el aeródromo

(e) Letrero de identificación de aeródromo

Aplicación:

- (1) Un aeródromo que no cuente con otros medios suficientes de identificación visual debe estar provisto de un letrero de identificación de aeródromo.

Emplazamiento:

- (2) El letrero de identificación de aeródromo debe colocarse de modo que, en la medida de lo posible, pueda leerse desde todos los ángulos sobre la horizontal.

Características:

- (3) El letrero de identificación de aeródromo debe consistir en el nombre del mismo.
- (4) El color que se escoja para el letrero debe ser

suficientemente perceptible sobre el fondo en que se presenta.

- (5) Los caracteres no deben tener menos de 3 m de altura.

(f) Letrero de identificación de los puestos de estacionamiento de aeronaves

Aplicación:

- (1) La señal de identificación de puesto de estacionamiento de aeronaves debe estar complementada con un letrero de identificación de puesto de estacionamiento de aeronaves, siempre que sea posible.

Emplazamiento:

- (2) El letrero de identificación de puesto de estacionamiento de aeronaves debe colocarse de tal manera que sea

claramente visible desde el puesto de pilotaje de la aeronave antes de entrar en dicho puesto.

Características:

(3) El letrero de identificación de puesto de estacionamiento de aeronaves debe consistir en inscripciones negras sobre fondo amarillo.

(g) Letrero de punto de espera en la vía de vehículos

(1) Se deben proporcionar letreros de punto de espera en la vía de vehículos en todos los puntos de entrada de la vía a una pista.

Emplazamiento:

(2) Los letreros de punto de espera en la vía de vehículos se deben emplazar a 1,5 m del borde de la vía (izquierdo o derecho según corresponda de acuerdo con los reglamentos locales de tráfico), en el lugar de punto de espera.

Características:

(3) El letrero de punto de espera en la vía de vehículos debe consistir en inscripciones en blanco sobre fondo rojo.

(4) Las inscripciones que figuren en los letreros de punto de espera en la vía de vehículos deben estar redactadas en español y estar conforme a la normativa y procedimientos de tráfico aéreo vigente y deben indicar los siguientes datos:

- (i) un requisito de detenerse; y,
- (ii) cuando corresponda:

- (A) un requisito de obtener autorización ATC; y,
- (B) un designador de emplazamiento.

(5) Los letreros de punto de espera en la vía de vehículos previstos para uso nocturno deben ser retro reflectantes o estar iluminados.

RAC 14.409 Balizas

(Ver CCA 14.409(a), (c), (e))

(a) Generalidades

Las balizas deben ser frangibles. Las que estén situadas cerca de una pista o calle de rodaje deben ser lo suficientemente bajas como para conservar la distancia de guarda respecto a las hélices y las barquillas de los reactores.

(b) Balizas de borde de pistas sin pavimentar

Aplicación:

(1) Cuando los límites de una pista sin pavimentar no estén claramente indicados por el contraste de su superficie con el terreno adyacente, deben instalarse balizas.

Emplazamiento:

(2) Cuando existan luces de pista deben montarse en los dispositivos luminosos. Cuando no haya luces, deben disponerse balizas planas, de forma rectangular o cónica, de modo que delimiten claramente la pista.

Características:

(3) Las balizas planas rectangulares deben tener las dimensiones mínimas de 1 m por 3 m y deben colocarse de modo que su lado más largo sea paralelo al eje de la pista. Las balizas cónicas deben tener una altura que no exceda de 50 cm.

(c) Balizas de borde de zona de parada**Aplicación:**

- (1) Deben instalarse balizas de borde de zona de parada cuando la superficie de esta zona no se destaque claramente del terreno adyacente.

Características:

- (2) Las balizas de borde de zona de parada se deben diferenciar suficientemente de todas las señales de borde de pista que se utilicen, para asegurar que no puedan confundirse.

(d) Balizas de borde de calle de rodaje**Aplicación:**

- (1) Deben proporcionarse balizas de borde de calle de rodaje en aquellas cuyo número de clave sea 1 ó 2 y en aquellas que no estén provistas de luces, de eje o de borde, de calle de rodaje o de balizas de eje de calle de rodaje.

Emplazamiento:

- (2) Las balizas de borde de calle de rodaje deben instalarse por lo menos en los emplazamientos en los que, de utilizarse, se deben instalar luces de borde de calle de rodaje.

Características:

- (3) Las balizas de borde de calle de rodaje deben ser de color azul retrorreflectante.

- (4) La superficie señalizada debe ser vista por el piloto como un rectángulo y su área mínima visible debe ser de 150 cm².

- (5) Las balizas de borde de calle de rodaje deben ser frangibles. Su altura debe ser tan escasa que puedan franquearla las hélices y las góndolas de los motores de aeronaves de reacción.

(e) Balizas de eje de calle de rodaje**Aplicación:**

- (1) Deben proporcionarse balizas de eje de calle de rodaje en aquellas cuyo número de clave sea 1 ó 2 y en aquellas que no estén provistas de luces, de eje o de borde, de calle de rodaje o de balizas de borde de calle de rodaje.
- (2) Deben proporcionarse balizas de eje de calle de rodaje en aquellas cuyo número de clave sea 3 ó 4 y en aquellas que no estén provistas de luces de eje de calle de rodaje, siempre que sea necesario mejorar la guía proporcionada por las señales de eje de calle de rodaje.

Emplazamiento:

- (3) Deben instalarse balizas de eje de calle de rodaje, como mínimo, en el mismo lugar en que se hubieran colocado las luces de eje de calle de rodaje.
- (4) Las balizas de eje de calle de rodaje deben emplazarse normalmente en las señales de eje de calle de rodaje y, si ello no fuera posible, podrían desplazarse a una distancia que no exceda de 30 cm.

Características:

(5) Las balizas de eje de calle de rodaje deben ser retrorreflectantes de color verde.

(6) La superficie señalizada debe ser vista por el piloto como un rectángulo y su área mínima visible debe ser de 20 cm².

(7) Las balizas de eje de calle de rodaje deben estar diseñadas y montadas de manera que puedan resistir el paso de las ruedas de un avión sin que éste ni las balizas sufran daños.

(f) Balizas de borde de calle de rodaje sin pavimentar

Aplicación:

(1) Cuando una calle de rodaje sin pavimentar no esté claramente indicada por el contraste de su superficie con el terreno adyacente, deben instalarse balizas.

Emplazamiento:

(2) Cuando existan luces de calle de rodaje, las balizas deben montarse en los dispositivos luminosos. Cuando no haya luces de calle de rodaje, deben disponerse balizas cónicas, de modo que delimiten claramente la calle de rodaje.

(g) Balizas delimitadoras

Aplicación:

(1) Se deben instalar balizas delimitadoras en los aeródromos que no tengan pista en el área de aterrizaje.

Emplazamiento:

(2) Se deben instalar balizas delimitadoras a lo largo de los límites del área de aterrizaje con un espaciado no mayor de 200 m si se usan balizas del tipo indicado en la Figura E-34, o con un espaciado de 90 m aproximadamente, si se usan balizas cónicas con una baliza en cada ángulo.

Características:

(3) Las balizas delimitadoras deben ser de forma similar a la indicada en la Figura E-34 o de forma cónica cuyas dimensiones mínimas sean de 50 cm de alto y 75 cm de diámetro en la base. Las balizas deben ser de un color que contraste con el fondo contra el cual se hayan de ver. Se debe usar un solo color, el anaranjado o el rojo, o dos colores que contrasten, anaranjado y blanco, o bien rojo y blanco, siempre que tales colores no se confundan con el fondo.

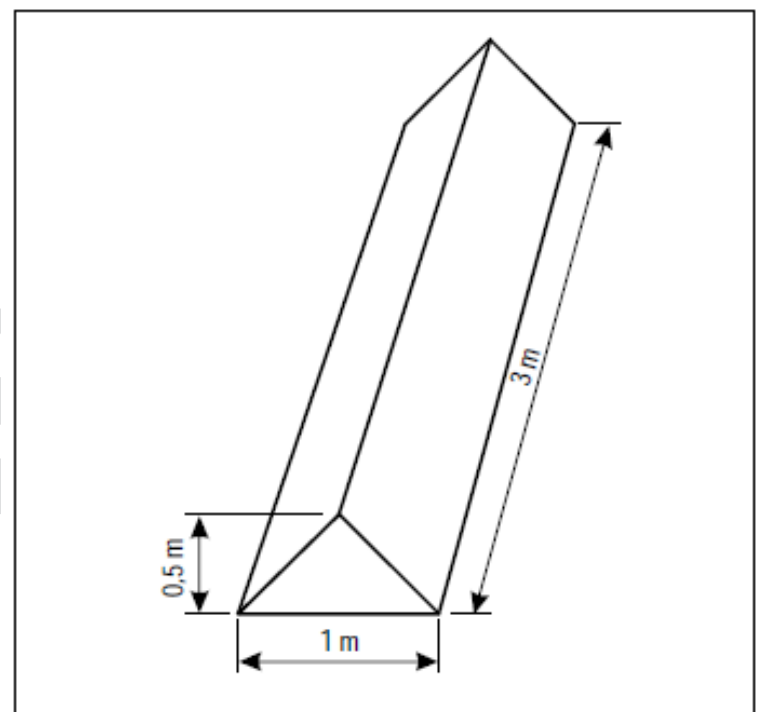


Figura E-34. Balizas delimitadoras

**SUBPARTE F – AYUDAS VISUALES
INDICADORAS DE OBSTACULOS**

RAC 14.501 Objetos que hay que señalar o iluminar.

(Ver CCA 14.501)

Objetos dentro de los límites laterales de las superficies limitadoras de obstáculos

(a) Los vehículos y otros objetos móviles, a exclusión de las aeronaves, que se encuentren en el área de movimiento de un aeródromo se consideran como obstáculos y se deben señalar en consecuencia y se deben iluminar si los vehículos y el aeródromo se utilizan de noche o en condiciones de mala visibilidad; sin embargo, puede eximirse de ello al equipo de servicio de las aeronaves y a los vehículos que se utilicen solamente en las plataformas.

(b) Se deben señalar las luces aeronáuticas elevadas que estén dentro del área de movimiento, de modo que sean bien visibles durante el día. No se debe instalar luces de obstáculos en luces elevadas de superficie o letreros en el área de movimiento.

(c) Se debe señalar todos los obstáculos situados dentro de la distancia especificada en la Tabla C-1, columna 11 ó 12, con respecto al eje de una calle de rodaje, de una calle de acceso a una plataforma o de una calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronaves y se deben iluminar si la calle de rodaje o alguna de esas calles de acceso se utiliza de noche.

(d) Se Debe señalar todo obstáculo fijo que sobresalga de una superficie de ascenso en el despegue, dentro de la distancia comprendida entre 3 000 m y el borde interior de la superficie de ascenso en el despegue y se deben iluminarse si la pista se utiliza de noche, salvo que:

- (1) el señalamiento y la iluminación pueden omitirse

cuando el obstáculo esté apantallado por otro obstáculo fijo;

- (2) puede omitirse el señalamiento cuando el obstáculo esté iluminado de día por luces de obstáculos de mediana intensidad de Tipo A y su altura por encima del nivel de la superficie adyacente no exceda de 150 m;

- (3) puede omitirse el señalamiento cuando el obstáculo esté iluminado de día por luces de alta intensidad; y,

- (4) puede omitirse la iluminación si el obstáculo es un faro y un estudio aeronáutico demuestra que la luz que emite es suficiente.

(e) Se debe señalar todo objeto fijo, que no sea un obstáculo, situado en la proximidad de una superficie de ascenso en el despegue y se debe iluminar si la pista se utiliza de noche, si se considera que el señalamiento y la iluminación son necesarios para evitar riesgos de colisión, salvo que el señalamiento puede omitirse cuando:

- (1) el objeto esté iluminado de día por luces de obstáculos de mediana intensidad de Tipo A y su altura por encima del nivel de la superficie adyacente no exceda de 150 m; o,

- (2) el objeto esté iluminado de día por luces de obstáculos de alta intensidad.

(f) Se debe señalar todo obstáculo fijo que sobresalga de una superficie de aproximación o de transición, dentro de la distancia comprendida entre 3 000 m y el borde interior de la superficie de aproximación, y se debe iluminar si la pista se utiliza de noche, salvo que:

- (1) el señalamiento y la iluminación pueden omitirse cuando el obstáculo esté apantallado por otro obstáculo fijo;

- (2) puede omitirse el señalamiento cuando el obstáculo esté iluminado de día por luces de obstáculos de mediana intensidad de Tipo A y su altura por encima

del nivel de la superficie adyacente no exceda de 150 m;

- (3) puede omitirse el señalamiento cuando el obstáculo esté iluminado de día por luces de alta intensidad;
- (4) puede omitirse la iluminación si el obstáculo es un faro y un estudio aeronáutico demuestra que la luz que emite es suficiente.
- (g) Se Debe señalar todo obstáculo fijo que sobresalga de una superficie horizontal y se debe iluminar, si el aeródromo se utiliza de noche, salvo que:
- (1) el señalamiento y la iluminación pueden omitirse cuando:
- (i) el obstáculo esté apantallado por otro obstáculo fijo; o
- (ii) se trate de un circuito muy obstaculizado por objetos inamovibles o por prominencias del terreno y se hayan establecido procedimientos para garantizar márgenes verticales seguros por debajo de las trayectorias de vuelo prescritas; o,
- (iii) un estudio aeronáutico demuestre que el obstáculo no tiene importancia para las operaciones;
- (2) puede omitirse el señalamiento cuando el obstáculo esté iluminado de día por luces de obstáculos de mediana intensidad de Tipo A y su altura por encima del nivel de la superficie adyacente no exceda de 150 m;
- (3) puede omitirse el señalamiento cuando el obstáculo esté iluminado de día por luces de alta intensidad; y
- (4) puede omitirse la iluminación si el obstáculo es un faro y un estudio aeronáutico demuestra que la luz que emite es suficiente.
- (h) Se debe señalar cada uno de los obstáculos fijos que sobresalgan por encima de la superficie de protección contra obstáculos y se iluminará si la pista se utiliza de noche.

(Ver CCA 14.501(h))

- (i) Otros objetos que estén dentro de las superficies limitadoras de obstáculos deben señalarse y/o iluminarse si un estudio aeronáutico indica que el objeto podría constituir un peligro para las aeronaves (esto incluye los objetos adyacentes a rutas de vuelo visual, por ejemplo, una vía navegable o una carretera).
- (j) Las líneas eléctricas elevadas, los cables suspendidos, etc., que atraviesen un río, una vía navegable, un valle o una carretera deben señalarse y sus torres de sostén señalarse e iluminarse si un estudio aeronáutico indica que las líneas eléctricas o los cables pueden constituir un peligro para las aeronaves, salvo que el señalamiento de las torres de sostén puede omitirse cuando estén iluminadas de día por luces de obstáculos de alta intensidad.

Objetos fuera de los límites laterales de las superficies limitadoras de obstáculos

- (k) Se deben señalar e iluminar los obstáculos mencionados en RAC 14.305(c), salvo que pueda omitirse el señalamiento cuando el obstáculo esté iluminado de día por luces de obstáculos de alta intensidad.
- (l) Otros objetos que estén fuera de las superficies limitadoras de obstáculos deben señalarse y/o iluminarse si un estudio aeronáutico indica que el objeto puede constituir un peligro para las aeronaves (esto incluye los objetos adyacentes a rutas visuales, por ejemplo, una vía navegable o una carretera).
- (m) Las líneas eléctricas elevadas, los cables suspendidos, etc., que atraviesen un río, una vía navegable, un valle o una carretera deben señalarse y sus torres de sostén deben señalarse e iluminarse si un estudio aeronáutico indica que las líneas eléctricas o los cables pueden constituir un peligro para las aeronaves.

RAC 14.503 Señalamiento y/o iluminación de Objetos.**(a) Generalidades**

- (1) La presencia de objetos que deban iluminarse, como se señala en RAC 14.501, se deben de indicar por medio de luces de obstáculos de baja, mediana o alta intensidad, o con una combinación de luces de estas intensidades.
- (2) Las luces de obstáculos de baja intensidad de Tipos A, B, C, D y E, las luces de obstáculos de mediana intensidad de tipos A, B y C y las luces de obstáculos de alta intensidad de tipos A y B, deben ser conformes a las especificaciones de la Tabla F-1 y del Apéndice 1.
- (3) El número y la disposición de las luces de obstáculos de baja, mediana o alta intensidad en cada nivel que deban señalarse, será tal que el objeto quede indicado en todos los ángulos del azimut. Si una luz queda oculta en cualquier dirección por otra parte del objeto o por un objeto adyacente, se deben colocar luces adicionales sobre ese objeto adyacente o la parte del objeto que oculta la luz, a fin de conservar el perfil general del objeto que haya de iluminarse. Puede omitirse la luz oculta si no contribuye a la visualización de ese objeto.

(b) Objetos móviles**Señalamiento**

- (1) Todos los objetos móviles considerados obstáculos se deben señalar, bien sea con colores o con banderas.

Señalamiento con colores

- (2) Cuando se usen colores para señalar objetos móviles se debe usar un solo color bien visible, preferentemente rojo o verde amarillento para los vehículos de emergencia y amarillo para los vehículos de servicio.

Señalamiento con banderas

- (3) Las banderas utilizadas para señalar objetos móviles se deben colocar alrededor de los mismos o en su parte superior, o alrededor de su borde más alto. Las banderas no deben aumentar el riesgo que presenten los objetos que se señalen.
- (4) Las banderas que se usen para señalar objetos móviles deben ser de 0,9 m de cada lado, por lo menos y deben ser en un cuadrulado cuyos cuadros no tengan menos de 0,3 m de lado. Los colores de los cuadros deben contrastar entre ellos y con el fondo sobre el que hayan de verse. Deben emplearse los colores anaranjado y blanco, o bien rojo y blanco, excepto cuando dichos colores se confundan con el fondo.

Iluminación

- (5) Se deben disponer luces de obstáculos de baja intensidad de Tipo C en los vehículos y otros objetos móviles, salvo las aeronaves.
- (6) Las luces de obstáculos de baja intensidad, Tipo C, dispuestas en vehículos de emergencia o seguridad deben ser luces de destellos de color azul y aquellas dispuestas en otros vehículos deben ser de destellos de color amarillo.
- (7) Se deben disponer luces de obstáculos de baja intensidad de Tipo D en los vehículos que han de seguir las aeronaves.

Tabla F-1. Características de las luces de obstáculos

1	2	3	4		5	6	7
			Intensidad máxima (cd) a una luminancia de fondo dada (b)				
Tipo de luz	Color	Tipo de señal/ (régimen de intermitencia)	Día (Más de 500 cd/m ²)	Crepúsculo (50-500 cd/m ²)	Noche (Menos 50 cd/m ²)	Tabla de distribución de la luz	
Baja intensidad Tipo A (obstáculo fijo)	Rojo	Fija	N/A	N/A	10	Tabla 6-2	
Baja intensidad Tipo B (obstáculo fijo)	Rojo	Fija	N/A	N/A	32	Tabla 6-2	
Baja intensidad Tipo C (obstáculo móvil)	Amarillo/azul (a)	Destellos (60-90 fpm)	N/A	40	40	Tabla 6-2	
Baja intensidad Tipo D (vehículo guía)	Amarillo	Destellos (60-90 fpm)	N/A	200	200	Tabla 6-2	
Baja intensidad Tipo E	Rojo	Destellos (c)	N/A	N/A	32	Tabla 6-2 (Tipo B)	
Mediana intensidad Tipo A	Blanco	Destellos (20-60 fpm)	20 000	20 000	2 000	Tabla 6-3	
Mediana intensidad Tipo B	Rojo	Destellos (20-60 fpm)	N/A	N/A	2 000	Tabla 6-3	
Mediana intensidad Tipo C	Rojo	Fija	N/A	N/A	2 000	Tabla 6-3	
Alta intensidad Tipo A	Blanco	Destellos (40-60 fpm)	200 000	20 000	2 000	Tabla 6-3	
Alta intensidad Tipo B	Blanco	Destellos (40-60 fpm)	100 000	20 000	2 000	Tabla 6-3	

a) Véase RAC 14.503 (b)(6).
 b) Para las luces de destellos, la intensidad efectiva se determina de conformidad con el Manual de diseño de aeródromos, Parte 4.
 c) Para aplicación en turbinas eolicas, los destellos se emitirán a intervalos iguales a los de la luz de la barquilla.

Tabla F-2. Distribución de la luz para luces de obstáculos de baja intensidad

	Intensidad mínima (a)	Intensidad máxima (a)	Apertura del haz vertical (f)	
			Apertura mínima del haz	Intensidad
Tipo A	10 cd (b)	N/A	10°	5 cd
Tipo B	32 cd (b)	N/A	10°	16 cd
Tipo C	40 cd (b)	400 cd	12° (d)	20 cd
Tipo D	200 cd (c)	400 cd	N/A (e)	N/A

Nota. Esta tabla no incluye aperturas del haz horizontal recomendadas. RAC 14.503 (a)(3) requiere una cobertura de 360° alrededor de un obstáculo. Por consiguiente, el número de luces necesarias para cumplir este requisito dependerá de la apertura del haz horizontal de cada luz así como de la forma del obstáculo. De este modo, con aperturas de haz más estrechas, se necesitarán más luces.

- a) 360° horizontal. Para luces de destello, la intensidad se lee como intensidad efectiva, determinada de conformidad con el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 4.
- b) Entre 2 y 10° vertical. Para los ángulos de elevación vertical se toma como referencia la horizontal cuando la luz está a igual nivel.
- c) Entre 2 y 20° vertical. Para los ángulos de elevación vertical se toma como referencia la horizontal cuando la luz está a igual nivel.
- d) La intensidad máxima debería estar situada a aproximadamente 2,5° vertical.
- e) La intensidad máxima debería estar situada a aproximadamente 17° vertical.
- f) La apertura de haz está definida como el ángulo entre el plano horizontal y las direcciones para las cuales la intensidad excede la mencionada en la columna de "intensidad".

Tabla F-3. Distribución de la luz para luces de obstáculos de mediana y alta intensidad de acuerdo con las intensidades de referencia de la Tabla F-1

Intensidad de referencia	Requisitos mínimos				Recomendaciones				
	Ángulo de elevación vertical b)		Apertura del haz vertical c)		Ángulo de elevación vertical b)		Apertura del haz vertical c)		
	0°		-1°		0°		-1°		
	Intensidad mínima a)	Intensidad mínima a)	Intensidad mínima a)	Apertura mínima del haz	Intensidad máxima a)	Intensidad máxima a)	Intensidad máxima a)	Apertura máxima del haz	
200 000	200 000	150 000	75 000	3°	75 000	250 000	112 500	7°	75 000
100 000	100 000	75 000	37 500	3°	37 500	125 000	56 250	7°	37 500
20 000	20 000	15 000	7 500	3°	7 500	25 000	11 250	N/A	N/A
2 000	2 000	1 500	750	3°	750	2 500	1 125	N/A	N/A

Nota. Esta tabla no incluye aperturas del haz horizontal recomendadas. RAC 14.503(a) (3) requiere una cobertura de 360° alrededor de un obstáculo. Por consiguiente, el número de luces necesarias para cumplir este requisito dependerá de la apertura del haz horizontal de cada luz así como de la forma del obstáculo. De este modo, con aperturas de haz más estrechas, se necesitarán más luces.

- a) 360° horizontal. Todas las intensidades están expresadas en candelas. Para luces de destello, la intensidad se lee como intensidad efectiva, determinada de conformidad con el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 4.
- b) Para los ángulos de elevación vertical se toma como referencia la horizontal cuando la luz está a igual nivel.
- c) La apertura del haz está definida como el ángulo entre el plano horizontal y las direcciones para las cuales la intensidad excede la mencionada en la columna de "intensidad".

Nota. En caso de una configuración específica justificada por un estudio aeronáutico puede ser necesaria una apertura de haz mayor.

(8) Las luces de obstáculos de baja intensidad deben ser colocadas sobre objetos de movilidad limitada, tales como las pasarelas telescópicas, deben ser luces fijas de color rojo y, como mínimo, ser conformes a las especificaciones para las luces de obstáculos de baja intensidad, tipo A, de la Tabla F-1. La intensidad de las luces deben ser suficiente para asegurar que los obstáculos sean notorios considerando la intensidad de las luces adyacentes y el nivel general de iluminación contra el que se deben observar.

(c) Objetos fijos

Señalamiento

(1) Siempre que sea posible se deben usar colores para señalar todos los objetos fijos que requieren señalarse y si ello no es posible se deben colocar banderas o balizas en tales obstáculos o por encima de ellos, pero no es necesario señalar los objetos que por su forma, tamaño o color sean suficientemente visibles.

Señalamiento con colores

(2) Todo objeto se debe indicar por un cuadrículado en colores si su superficie no tiene prácticamente interrupción y su proyección en un plano vertical cualquiera es igual a 4,5 m o más en ambas dimensiones. El cuadrículado debe estar formado por rectángulos cuyos lados midan 1,5 m como mínimo y 3 m como máximo, siendo del color más oscuro los situados en los ángulos. Los colores deben contrastar

entre ellos y con el fondo sobre el cual hayan de verse. Deben emplearse los colores anaranjado y blanco, o bien rojo y blanco, excepto cuando dichos colores se confundan con el fondo. (Ver la Figura F-1).

(3) Todo objeto debe ser señalado con bandas de color alternas que contrasten:

(i) si su superficie no tiene prácticamente interrupción y una de sus dimensiones, horizontal o vertical, es mayor de 1,5 m, siendo la otra dimensión, horizontal o vertical, inferior a 4,5 m; o,

(ii) si tiene configuración de armazón o estructura, con una de sus dimensiones, horizontal o vertical, superior a 1,5 m.

Las bandas deben ser perpendiculares a la dimensión mayor y tener un ancho igual a 1/7 de la dimensión mayor o 30 m, tomando el menor de estos valores. Los colores de las bandas deben contrastar con el fondo sobre el cual se hayan de ver. Deben emplearse los colores anaranjado y blanco, excepto cuando dichos colores no se destaquen contra el fondo. Las bandas de los extremos del objeto deben ser del color más oscuro. (Véanse las Figuras F-1 y F-2).

(4) Todo objeto debe colorearse con un solo color bien visible si su proyección en cualquier plano vertical tiene ambas dimensiones inferiores a 1,5 m. Se debe emplear el color anaranjado o el rojo, excepto cuando dichos colores se confundan con el fondo.

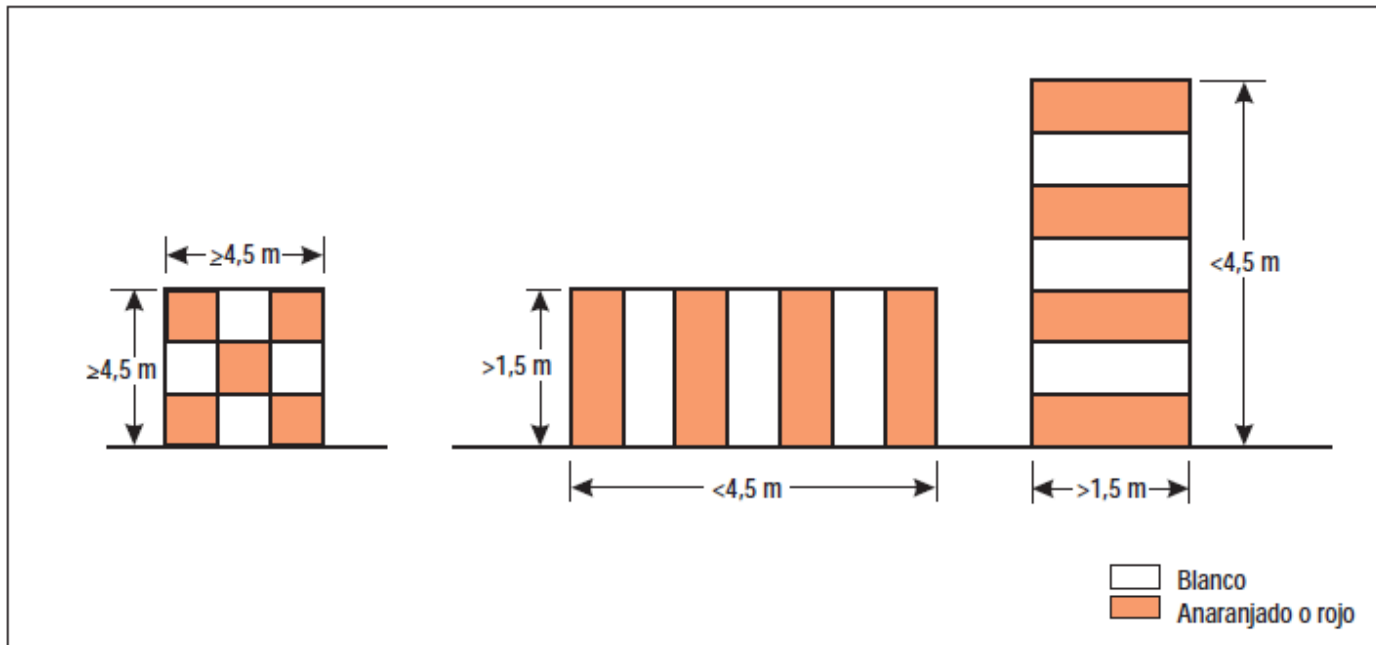


Figura F-1. Configuraciones básicas del señalamiento de obstáculos

Tabla F-4. Anchuras de las bandas de señalamiento

La dimensión mayor					
Más de	Sin exceder de	Anchura de la banda			
1,5 m	210 m	1/7	de la dimensión mayor		
210 m	270 m	1/9	”	”	”
270 m	330 m	1/11	”	”	”
330 m	390 m	1/13	”	”	”
390 m	450 m	1/15	”	”	”
450 m	510 m	1/17	”	”	”
510 m	570 m	1/19	”	”	”
570 m	630 m	1/21	”	”	”

Señalamiento con banderas

- (5) Las banderas utilizadas para señalar objetos fijos se deben colocar alrededor de los mismos o en su parte superior, o alrededor de su borde más alto. Cuando se usen banderas para señalar objetos extensos o estrechamente agrupados entre sí, se deben colocar por lo menos cada 15 m. Las banderas no deben aumentar el riesgo que presenten los objetos que se señalen.
- (6) Las banderas que se usen para señalar objetos fijos deben ser cuadradas de 0,6 m de cada lado, por lo menos,
- (7) Las banderas usadas para señalar objetos deben ser de color anaranjado o formadas por dos secciones triangulares, de color anaranjado una y blanca la otra, o una roja y la otra blanca; pero si estos colores se confunden con el fondo, se debe usar otros que sean bien visibles.

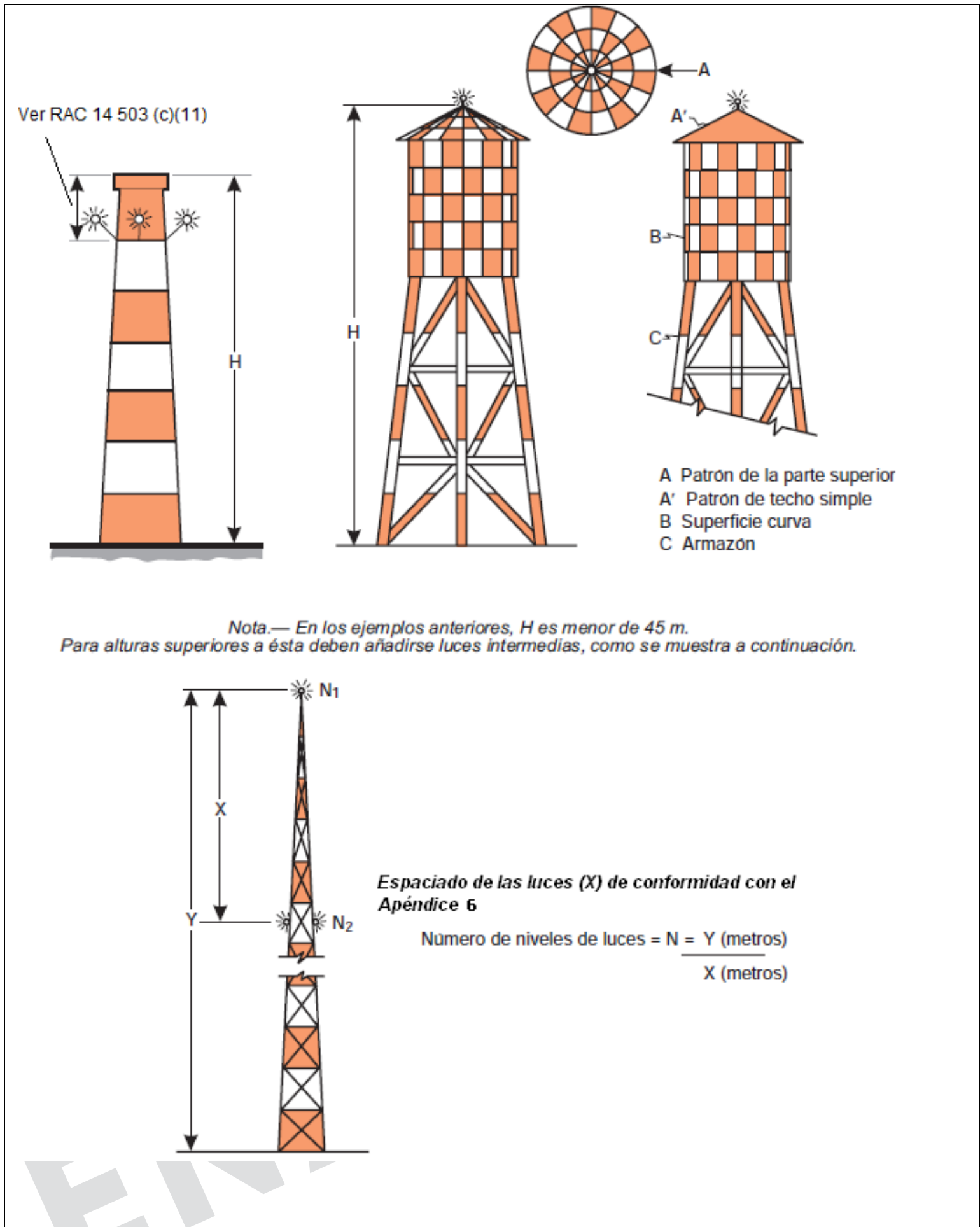


Figura F-2. Ejemplos de señalamiento e iluminación de estructuras elevadas

Señalamiento con balizas

- (8) Las balizas que se pongan sobre los objetos o adyacentes a éstos se deben situar en posiciones bien visibles, de modo que definan la forma general del objeto y deben ser identificables, en tiempo despejado, desde una distancia de 1000 m por lo menos, tratándose de objetos que se vean desde el aire y desde una distancia de 300 m tratándose de objetos que se vean desde tierra, en todas las direcciones en que sea probable que las aeronaves se aproximen al objeto. La forma de las balizas deben ser tan característica como sea necesario, a fin de que no se confundan con las empleadas para indicar otro tipo de información y no deben aumentar el peligro que presenten los objetos que señalen.
- (9) Las balizas deben ser de un solo color. Cuando se instalen balizas de color blanco y rojo o blanco y anaranjado, las balizas deben alternarse. El color seleccionado debe contrastar con el fondo contra el cual haya de verse.

Iluminación

- (10) En caso de que se ilumine un objeto, se deben de disponer una o más luces de obstáculos de baja, mediana o alta intensidad lo más cerca posible del extremo superior del objeto.
- (11) En el caso de chimeneas u otras estructuras que desempeñen funciones similares, las luces de la parte superior deben ser colocadas a suficiente distancia de la cúspide, con miras a minimizar la contaminación debida al humo, etc. (véase la Figura F-2).
- (12) En el caso de torres o antenas señalizadas en el día por luces de obstáculos de alta intensidad con una instalación, como una varilla o antena, superior a 12 m,

en la que no es factible colocar una luz de obstáculos de alta intensidad en la parte superior de la instalación, esta luz se debe disponer en el punto más alto en que sea factible y, si es posible, se debe instalar una luz de obstáculos de mediana intensidad, Tipo A, en la parte superior.

- (13) En el caso de un objeto de gran extensión o de objetos estrechamente agrupados que han de iluminarse y que:
- (i) que sobresalgan por encima de una superficie limitadora de obstáculos (OLS) horizontal o estén situados fuera de una OLS, las luces superiores se deben disponer de modo que por lo menos indiquen los puntos o bordes más altos del objeto más elevado con respecto a la superficie limitadora de obstáculos o que sobresalga del suelo y para que definan la forma y extensión generales de los objetos; y,
 - (ii) que sobresalgan por encima de una OLS inclinada, las luces superiores se deben disponer de modo que por lo menos indiquen los puntos o bordes más altos del objeto más elevado con respecto a la OLS y para que definan la forma y extensión generales de los objetos. Si el objeto presenta dos o más bordes a la misma altura, se debe señalar el que se encuentre más cerca del área de aterrizaje.
- (14) Cuando la superficie limitadora de obstáculos en cuestión sea inclinada y el punto más alto del objeto que sobresalga de esta OLS no sea el punto más elevado de dicho objeto, se deben disponer luces de obstáculo adicionales en el punto más elevado del objeto.
- (15) Cuando se dispongan luces para que definan la forma general de un objeto de gran extensión o un grupo de objetos estrechamente agrupados; y,

- (i) se utilicen luces de baja intensidad, éstas deben ser separadas a intervalos longitudinales que no excedan de 45 m; y,
- (ii) se utilicen luces de mediana intensidad, éstas deben ser separadas a intervalos longitudinales que no excedan de 900 m.

(16) Los destellos de las luces de obstáculos de alta intensidad, Tipo A y de mediana intensidad, Tipos A y B, instaladas en un objeto, deben ser simultáneos.

(17) Los ángulos de reglaje de instalación de las luces de obstáculos de alta intensidad, Tipo A, se deben ajustar a lo indicado en la Tabla F-5.

(18) Cuando, en opinión de la AHAC, la utilización nocturna de luces de obstáculos de alta intensidad, Tipo A, o luces de obstáculos de mediana intensidad, Tipo A, puedan encandilar a los pilotos en las inmediaciones de un aeródromo (dentro de un radio de aproximadamente 10 000 m) o plantear consideraciones ambientales significativas, se debe proporcionar un sistema de doble de iluminación de obstáculos. Este sistema debe estar compuesto de luces de obstáculos de alta intensidad, Tipo A, o luces de obstáculos de mediana intensidad, Tipo A, según corresponda, para uso diurno y crepuscular y luces de obstáculos de mediana intensidad, Tipo B o C, para uso nocturno.

Iluminación de objetos de una altura inferior a 45 m sobre el nivel del terreno

- (19) Se Deben utilizar luces de obstáculos de baja intensidad, de Tipo A o B, cuando el objeto es menos extenso y su altura por encima del terreno circundante es menos de 45 m.
- (20) Cuando el uso de luces de obstáculos de baja intensidad, de Tipo A o B, no resulte adecuado o se requiera una

advertencia especial anticipada, deben utilizarse luces de obstáculos de mediana o de gran intensidad.

(21) Las luces de obstáculos de baja intensidad de Tipo B deben utilizarse solas o bien en combinación con luces de obstáculos de mediana intensidad de Tipo B, de conformidad con el RAC 14.503(c) (22)

(22) Se Deben utilizar luces de obstáculos de mediana intensidad, Tipo A, B o C, si el objeto es extenso. Las luces de obstáculos de mediana intensidad, Tipos A y C, deben utilizarse solas, en tanto que las luces de obstáculos de mediana intensidad, Tipo B, deben utilizarse solas o en combinación con luces de obstáculos de baja intensidad, Tipo B.

Iluminación de objetos con una altura de 45 m a una altura inferior a los 150 m sobre el nivel del terreno

- (23) Se Deben utilizar luces de obstáculos de mediana intensidad, Tipo A, B o C. Las luces de obstáculos de mediana intensidad, Tipos A y C, deben utilizarse solas, en tanto que las luces de obstáculos de mediana intensidad, Tipo B, deben utilizarse solas o en combinación con luces de obstáculos de baja intensidad, Tipo B.
- (24) Cuando la presencia de un objeto se indique mediante luces de obstáculos de mediana intensidad, Tipo A y la parte superior del mismo se encuentre a más de 105 m sobre el nivel del terreno circundante o sobre la elevación a que se encuentran los extremos superiores de los edificios cercanos (cuando el objeto que haya de señalarse esté rodeado de edificios), se deben colocar luces adicionales a niveles intermedios. Estas luces adicionales intermedias se deben espaciar tan uniformemente como sea posible entre las luces superiores y el nivel del terreno, o entre las luces

superiores y el nivel de la parte superior de los edificios cercanos, según corresponda, con una separación que no exceda de 105 m.

(25) Cuando la presencia de un objeto se indique mediante luces de obstáculos de mediana intensidad, Tipo B, y la parte superior del mismo se encuentre a más de 45 m sobre el nivel del terreno circundante o sobre la elevación a que se encuentran los extremos superiores de los edificios cercanos (cuando el objeto que haya de señalarse esté rodeado de edificios), se deben colocar luces adicionales a niveles intermedios. Estas luces adicionales intermedias deben ser alternadamente luces de baja intensidad, Tipo B y de mediana intensidad, Tipo B y se deben espaciar tan uniformemente como sea posible entre las luces superiores y el nivel del terreno, o entre las luces superiores y el nivel de la parte superior de los edificios cercanos, según corresponda, con una separación que no exceda de 52 m.

(26) Cuando la presencia de un objeto se indique mediante luces de obstáculos de mediana intensidad, Tipo C, y la parte superior del mismo se encuentre a más de 45 m sobre el nivel del terreno circundante o sobre la elevación a que se encuentran los extremos superiores de los edificios cercanos (cuando el objeto que haya de señalarse esté rodeado de edificios), se deben colocar luces adicionales a niveles intermedios. Estas luces adicionales intermedias se deben espaciar tan uniformemente como sea posible entre las luces superiores y el nivel del terreno, o entre las luces superiores y el nivel de la parte superior de los edificios cercanos, según corresponda, con una separación que no exceda de 52 m.

(27) Cuando se utilicen luces de obstáculos de alta intensidad, Tipo A, se deben espaciar a intervalos

uniformes, que no excedan de 105 m entre el nivel del terreno y la luz o luces superiores que se especifican en el RAC 14.503(c) (10) salvo cuando el objeto que haya de señalarse esté rodeado de edificios; en este caso puede utilizarse la elevación de la parte superior de los edificios como equivalente del nivel del terreno para determinar el número de niveles de luces.

Iluminación de objetos con una altura de 150 m o más sobre el nivel del terreno

(28) Se deben utilizar luces de obstáculos de alta intensidad, Tipo A, para indicar la presencia de un objeto si su altura sobre el nivel del terreno circundante excede de 150 m y estudios aeronáuticos indican que dichas luces son esenciales para reconocer el objeto durante el día.

(29) Cuando se utilicen luces de obstáculos de alta intensidad, Tipo A, se deben espaciar a intervalos uniformes, que no excedan de 105 m entre el nivel del terreno y la luz o luces superiores que se especifican en el RAC 14.503(c) (10) salvo cuando el objeto que haya de señalarse esté rodeado de edificios; en este caso puede utilizarse la elevación de la parte superior de los edificios como equivalente del nivel del terreno para determinar el número de niveles de luces.

(30) Cuando, en opinión de la AHAC, la utilización nocturna de luces de obstáculos de alta intensidad, Tipo A, pueda encandilar a los pilotos en las inmediaciones de un aeródromo (dentro de un radio de aproximadamente 10 000 m) o plantear consideraciones ambientales significativas, las luces de obstáculos de mediana intensidad, Tipo C, deben utilizarse solas, en tanto que las luces de obstáculos de mediana intensidad, Tipo B, deben utilizarse solas o en combinación con luces de obstáculo de baja intensidad, tipo B.

(31) Cuando la presencia de un objeto se indique mediante luces de obstáculos de mediana intensidad, Tipo A, se deben colocar luces adicionales a niveles intermedios. Estas luces adicionales intermedias se deben esparcir tan uniformemente como sea posible entre las luces superiores y el nivel del terreno, o entre las luces superiores y el nivel de la parte superior de los edificios cercanos, según corresponda, con una separación que no exceda de 105 m.

(32) Cuando la presencia de un objeto se indique mediante luces de obstáculos de mediana intensidad, Tipo B, se deben colocar luces adicionales a niveles intermedios. Estas luces adicionales intermedias se deben instalar alternadas, luces de obstáculo de baja intensidad, Tipo B y luces de obstáculo de mediana intensidad, Tipo B y se deben esparcir tan uniformemente como sea posible entre las luces superiores y el nivel del terreno, o entre las luces superiores y el nivel de la parte superior de los edificios cercanos, según corresponda, con una separación que no exceda de 52 m.

(33) Cuando la presencia de un objeto se indique mediante luces de obstáculos de mediana intensidad, Tipo C, se deben colocar luces adicionales a niveles intermedios. Estas luces adicionales intermedias se deben esparcir tan uniformemente como sea posible entre las luces superiores y el nivel del terreno, o entre las luces superiores y el nivel de la parte superior de los edificios cercanos, según corresponda, con una separación que no exceda de 52 m.

(d) Turbinas eólicas

Señalamiento

(1) Las turbinas eólicas se deben señalar y/o iluminar cuando se determine que constituyen un obstáculo.

(2) Los álabes del rotor, la barquilla y los 2/3 superiores del mástil de soporte de las turbinas eólicas deben pintarse de color blanco, excepto cuando se indique de otro modo en un estudio aeronáutico.

Iluminación

(3) Cuando la iluminación se considere necesaria en los parques eólicos, es decir, grupos de dos o más turbinas eólicas, los parques eólicos deben considerarse como objeto extenso y deben instalarse luces:

- (i) para definir el perímetro del parque eólico;
- (ii) respetando, de acuerdo con el RAC 14.503(c) (15), la distancia máxima entre las luces a lo largo del perímetro, excepto cuando una evaluación específica demuestre que se requiere una distancia superior;
- (iii) de manera que, cuando se utilicen luces de destellos, emitan destellos simultáneamente en todo el parque eólico;
- (iv) de manera que, dentro del parque eólico, toda turbina de elevación significativamente mayor también se señalice donde quiera que esté emplazada; y,
- (v) en los lugares prescritos en (i), (ii) y (iv) respetando los criterios siguientes:
 - para turbinas eólicas de menos de 150 m de altura total (la altura de la barquilla más la altura vertical del álabe), deberían proporcionarse luces de mediana intensidad en la barquilla;
 - para turbinas eólicas de 150 m a 315 m de altura total, además de la luz de mediana intensidad instalada en la barquilla, debería proporcionarse una segunda luz que sirva de alternativa en caso de falla de la luz en funcionamiento. Las luces deben instalarse

- asegurándose de que la potencia luminosa de cada luz no quede obstruida por la otra; y
- además, para turbinas eólicas de 150 m a 315 m de altura total, debería proporcionarse un nivel intermedio, a la mitad de la altura de la barquilla, de por lo menos tres luces de baja intensidad de Tipo E, según se especifica en RAC 14.503(a) (3). Si un estudio aeronáutico demuestra que las luces de baja intensidad de Tipo E no son apropiadas, pueden utilizarse luces de baja intensidad de Tipo A o B.

- (4) Las luces de obstáculos deben instalarse en la barquilla de manera que las aeronaves que se aproximen desde cualquier dirección tengan una vista sin obstrucciones.
- (5) Cuando se juzgue conveniente iluminar una sola turbina eólica o una hilera corta de turbinas eólicas, la instalación de las luces debe hacerse según RAC 14.503(d) (3) o de acuerdo con lo que se determine mediante un estudio aeronáutico.

(e) Líneas eléctricas elevadas, cables suspendidos u otras como torres de sostén

Señalamiento

- (1) Las líneas eléctricas, los cables u otras como torres de sostén, que tienen que ser señalados deben estar dotados de balizas; la torre de sostén debe ser de color.

Señalamiento con colores

- (2) Las torres de sostén de las líneas eléctricas elevadas, cables suspendidos, u otros, que requieren señalamiento, deben señalarse de conformidad con

los RAC 14.503(c) (1) al RAC 14.503(c) (4), salvo que el señalamiento de las torres de sostén puede omitirse cuando estén iluminadas de día por luces de obstáculos de alta intensidad.

Señalamiento con balizas

- (3) Las balizas que se pongan sobre los objetos o adyacentes a éstos se deben de situar en posiciones bien visibles, de modo que definan la forma general del objeto y deben ser identificables, en tiempo despejado, desde una distancia de 1000 m por lo menos, tratándose de objetos que se vean desde el aire, y desde una distancia de 300 m tratándose de objetos que se vean desde tierra, en todas las direcciones en que sea probable que las aeronaves se aproximen al objeto. La forma de las balizas debe ser tan característica como sea necesario, a fin de que no se confundan con las empleadas para indicar otro tipo de información y no deberán aumentar el peligro que presenten los objetos que señalen.
- (4) Las balizas que se coloquen en las líneas eléctricas elevadas, cables, etc., deben ser esféricas y de diámetro no inferior a 60 cm.
- (5) La separación entre dos balizas consecutivas o entre una baliza y una torre de sostén deben acomodarse al diámetro de la baliza y en ningún caso debería exceder de:
 - (i) 30 m para balizas de 60 cm de diámetro, aumentando progresivamente con el diámetro de la baliza hasta:
 - (ii) 35 m para balizas de 80 cm de diámetro, aumentando progresivamente hasta un máximo de:

(iii) 40 m para balizas de por lo menos 130 cm de diámetro.

Cuando se trate de líneas eléctricas, cables múltiples, etc., las balizas deben colocarse a un nivel no inferior al del cable más elevado en el punto señalado.

(6) Las balizas deben ser de un solo color. Cuando se instalen balizas de color blanco y rojo o blanco y anaranjado, las balizas deben alternarse. El color seleccionado debe contrastar con el fondo contra el cual haya de verse.

(7) Cuando se haya determinado que es preciso señalar una línea eléctrica elevada, cable suspendido, etc., y no sea factible instalar las señales en la misma línea o cable, en las torres de sostén deben colocarse luces de obstáculos de alta intensidad de Tipo B.

Iluminación

(8) Se deben utilizar luces de obstáculos de alta intensidad, Tipo B, para indicar la presencia de una torre que soporta líneas eléctricas elevadas, cables, etc., cuando:

- (i) un estudio aeronáutico indique que esas luces son esenciales para el reconocimiento de la presencia de líneas eléctricas o cables, etc.; o,
- (ii) no se haya considerado conveniente instalar balizas en los alambres, cables, etc.

(9) Cuando se utilicen luces de obstáculos de alta intensidad, Tipo B, se deben instalar a tres niveles, a saber:

- en la parte superior de las torres;
- a la altura del punto más bajo de la catenaria de las líneas eléctricas o cables de las torres; y,

— a un nivel aproximadamente equidistante entre los dos niveles anteriores.

(10) Los destellos de las luces de obstáculos de alta intensidad, Tipo B, que indican la presencia de una torre que sostiene líneas eléctricas elevadas, cables suspendidos, etc., deben ser sucesivos; destellando en primer lugar la luz intermedia, después la luz superior y por último la luz inferior. El intervalo entre destellos de las luces debe ser aproximadamente el indicado en las siguientes relaciones:

Intervalo entre los destellos de las luces	Relación con respecto a la duración del ciclo
Intermedia y superior	1/13
Superior e inferior	2/13
Inferior e intermedia	10/13.

(11) Cuando, en opinión de la autoridad competente, la utilización nocturna de luces de obstáculos de alta intensidad, Tipo B, pueda encandilar a los pilotos en las inmediaciones de un aeródromo (dentro de un radio de aproximadamente 10 000 m) o plantear consideraciones ambientales significativas, se debe proporcionar un sistema doble de iluminación de obstáculos. Este sistema debe estar compuesto de luces de obstáculos de alta intensidad, Tipo B, para uso diurno y crepuscular y luces de obstáculos de mediana intensidad, Tipo B, para uso nocturno. Cuando se utilicen luces de mediana intensidad, deben estar instaladas al mismo nivel que las luces de obstáculos de alta intensidad de Tipo B.

(12) Los ángulos de reglaje de instalación de las luces de obstáculos de alta intensidad, Tipo B, deben ajustarse a lo indicado en la Tabla F-5.

Tabla F-5. Instalación de ángulos de reglaje para las luces de obstáculos de alta intensidad

Altura del elemento luminoso sobre el terreno (AGL)		Ángulo de reglaje de la luz sobre la horizontal
Mayor que	Sin exceder	
151 m		0°
122 m	151 m	1°
92 m	122 m	2°
	92 m	3°

**SUBPARTE G – AYUDAS VISUALES
INDICADORAS DE ZONAS DE USO
RESTRINGIDO**

RAC 14.601 Pistas y calles de rodaje cerradas en su totalidad o en parte.

Aplicación:

- (a) Se debe instalar una señal de zona cerrada en una pista o calle de rodaje, o en una parte de la pista o de la calle de rodaje, que esté cerrada permanentemente para todas las aeronaves.
- (b) Se debe instalar una señal de zona cerrada en una pista o calle de rodaje, o en una parte de la pista o de la calle de rodaje, que esté temporalmente cerrada, si bien esa señal puede omitirse cuando el cierre sea de corta duración y los servicios de tránsito aéreo den una advertencia suficiente.

Emplazamiento:

- (c) Se debe instalar una señal de zona cerrada en cada extremo de la pista o parte de la pista declarada cerrada y se debe colocar señales complementarias de tal modo que el intervalo máximo entre dos señales sucesivas no exceda de 300 m.

En una calle de rodaje se debe instalar una señal de zona cerrada por lo menos en cada extremo de la calle de rodaje o parte de la calle de rodaje que esté cerrada.

Características:

- (d) La señal de zona cerrada debe tener la forma y las proporciones especificadas en la ilustración a) de la Figura G-1 si está en la pista y la forma y las proporciones especificadas en la ilustración b) de la Figura G-1 si está en la calle de rodaje. La señal debe ser blanca en la pista y amarilla en la calle de rodaje.
- (e) Cuando una pista o una calle de rodaje esté cerrada permanentemente en su totalidad o en parte, se deben borrar todas las señales normales de pista y de calle de rodaje.
- (f) No se debe activar el sistema de iluminación de la pista o calle de rodaje que esté cerrada en su totalidad o en parte, a menos que sea necesario para fines de mantenimiento.
- (g) Cuando una pista o una calle de rodaje o parte de una pista o de calle de rodaje cerrada esté cortada por una pista o por una calle de rodaje utilizable que se utilice de noche, además de las señales de zona cerrada se deben de instalar luces de área fuera de servicio a través de la entrada del área cerrada, a intervalos que no excedan de 3 m (Ver RAC 14.607(d)).

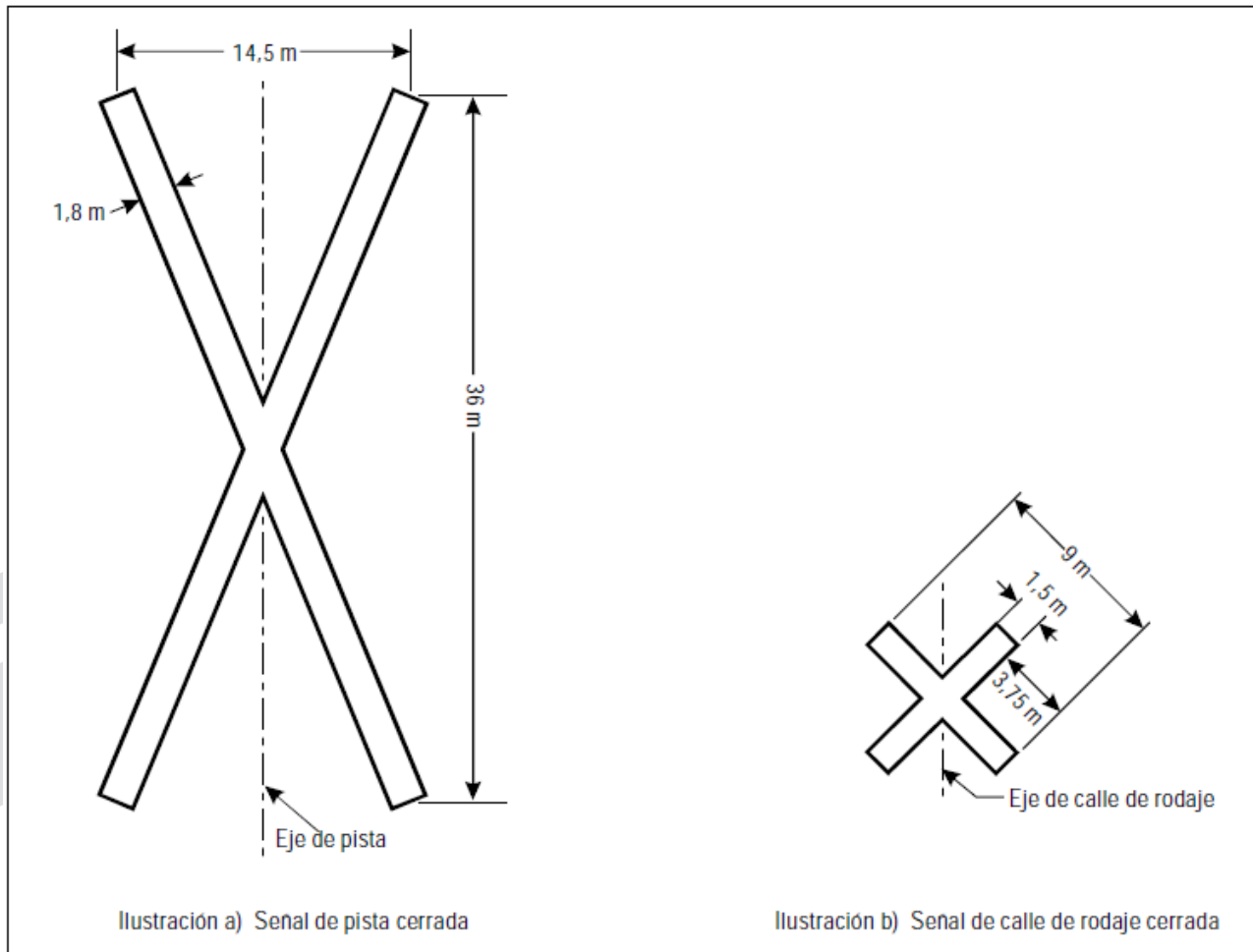


Figura G-1. Señales de pista y de calle de rodaje cerradas

RAC 14.603 Superficies no resistentes

Aplicación:

- (a) Cuando los márgenes de las calles de rodaje, de las plataformas de viraje en la pista, de los apartaderos de espera, de las plataformas y otras superficies no resistentes no puedan distinguirse fácilmente de las superficies aptas para soportar carga y cuyo uso por las aeronaves puede causar daños a las mismas, se debe indicar el límite entre la superficie y las superficies aptas para soportar carga mediante una señal de faja lateral de calle de rodaje.

Emplazamiento:

- (b) Se debe colocarse una señal de faja lateral de calle de rodaje a lo largo del límite del pavimento apto para soportar carga, de manera que el borde exterior de la señal

coincida aproximadamente con el límite del pavimento apto para soportar carga.

Características:

- (c) Una señal de faja lateral de calle de rodaje debe consistir en un par de líneas de trazo continuo, de 15 cm de ancho, con una separación de 15 cm entre sí y del mismo color que las señales de eje de calle de rodaje.

RAC 14.605 Área anterior al umbral

Aplicación:

- (a) Cuando la superficie anterior al umbral esté pavimentada y exceda de 60 m de longitud y no sea apropiada para que la utilicen normalmente las aeronaves, toda la longitud que preceda al umbral debe señalarse con trazos en ángulo.

Emplazamiento:

(b) La señal de trazo en ángulo debe estar instalada como se indica en la Figura G-2 y el vértice debe estar dirigido hacia la pista.

Características:

(c) El color de una señal de trazo en ángulo debe ser de un color bien visible y que contraste con el color usado para las señales de pista; debe ser preferiblemente amarillo y la anchura de su trazo debe ser de 0,9 m por lo menos.

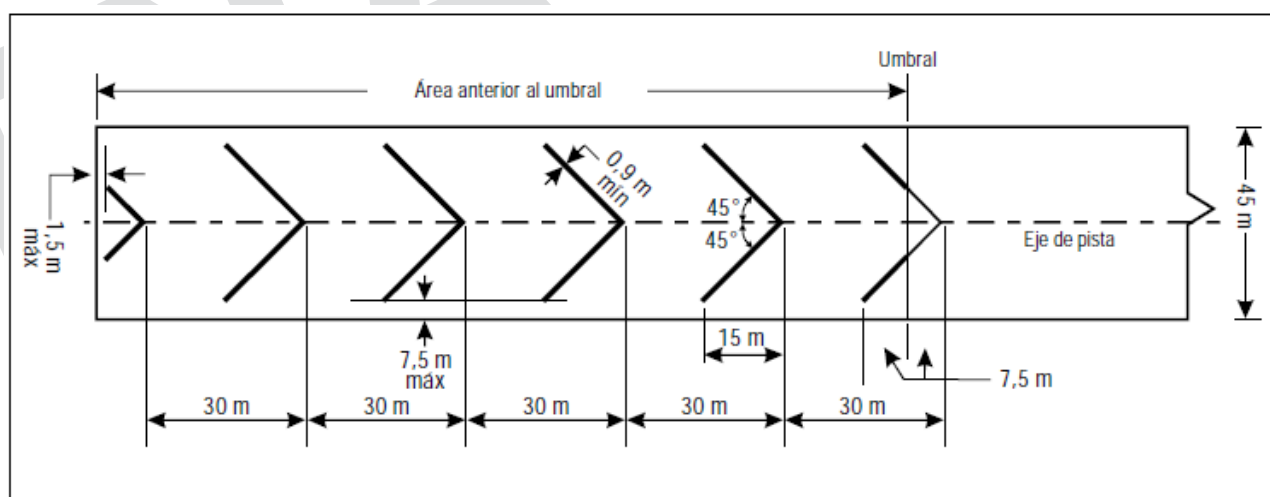


Figura G-2. Señal anterior al umbral

RAC 14.607 Áreas fuera de servicio

Aplicación:

(a) Se deben colocar balizas de área fuera de servicio en cualquier parte de una calle de rodaje, plataforma o apartadero de espera que, a pesar de ser inadecuada para el movimiento de las aeronaves, aún permita a las mismas sortear esas partes con seguridad. En las áreas de movimiento utilizadas durante la noche, se debe emplear luces de área fuera de servicio.

Emplazamiento:

(b) Las balizas y luces de área fuera de servicio se deben colocar a intervalos suficientemente reducidos para que quede delimitada el área fuera de servicio.

Características de las balizas de área fuera de servicio

(c) Las balizas de área fuera de servicio consisten en objetos netamente visibles tales como banderas, conos o tableros, colocados verticalmente.

Características de las luces de área fuera de servicio

(d) Una luz de área fuera de servicio debe ser una luz fija de color rojo. La luz debe tener una intensidad suficiente para que resulte bien visible teniendo en cuenta la intensidad de las luces adyacentes y el nivel general de la iluminación del fondo sobre el que normalmente hayan de verse. En ningún caso deben tener una intensidad menor de 10 cd de luz roja.

Características de los conos de área fuera de servicio

(e) Los conos que se emplean para señalar las áreas fuera de servicio deben medir como mínimo 0,5 m de altura y ser de color rojo, anaranjado o amarillo o de cualquiera de dichos colores en combinación con el blanco.

Características de las banderas de área fuera de servicio

(f) Las banderas de área fuera de servicio deben ser cuadradas, de 0,5 m de lado por lo menos y de color rojo, anaranjado o amarillo o de cualquiera de dichos colores en combinación con el blanco.

Características de los tableros de área fuera de servicio

(g) Los tableros de área fuera de servicio deben tener como mínimo 0,5 m de altura y 0,9 m de ancho con fajas verticales alternadas rojas y blancas o anaranjadas y blancas.

SUBPARTE H – SISTEMA ELECTRICO**RAC 14.701 Sistemas de suministro de energía eléctrica para instalaciones de navegación aérea**

(Ver CCA 14.701)

(a) Para el funcionamiento seguro de las instalaciones de navegación aérea en los aeródromos se deben instalar fuentes primarias de energía.

(b) El diseño y suministro de sistemas de energía eléctrica para ayudas de radionavegación visuales y no visuales en aeródromos deben tener características tales que la falla del equipo no deje al piloto sin orientación visual y no visual ni le dé información errónea.

(c) Los dispositivos de conexión de alimentación de energía eléctrica a las instalaciones para las cuales se necesite una fuente secundaria de energía eléctrica, deben instalarse de forma que, en caso de falla de la fuente primaria de energía eléctrica, las instalaciones se conmuten automáticamente a la fuente secundaria de energía eléctrica.

(d) El intervalo de tiempo que transcurra entre la falla de la fuente primaria de energía eléctrica y el restablecimiento completo de los servicios exigidos en RAC 14.701(j), debe ser el más corto posible, excepto que en el caso de las ayudas visuales correspondientes a las pistas para aproximaciones que no son de precisión, pistas para aproximaciones de precisión y pistas de despegue, deben aplicarse los requisitos de la Tabla H-1 sobre tiempo máximo de conmutación.

(e) Para definir el tiempo de conmutación, no es necesario sustituir una fuente secundaria de energía eléctrica existente antes del 1 de enero de 2010. Sin embargo, en el caso de las fuentes secundarias de energía eléctrica instaladas después del 4 de noviembre de 1999, las conexiones de alimentación de energía eléctrica con las instalaciones que requieran una fuente secundaria se deben instalar de modo que las instalaciones estén en condiciones de cumplir con los requisitos de la Tabla H-1 con respecto a los tiempos máximos de conmutación definidos en el RAC 14.005.

Ayudas visuales**Aplicación:**

- (f) Para las pistas para aproximaciones de precisión se debe proveer de una fuente secundaria de energía eléctrica capaz de satisfacer los requisitos de la Tabla H-1 para la categoría apropiada de este tipo de pista. Las conexiones de la fuente de energía eléctrica de las instalaciones que requieren una fuente secundaria de energía deben estar acopladas de modo que dichas instalaciones queden automáticamente conectadas a la fuente secundaria de energía en caso de falla de la fuente primaria de energía.
- (g) Para las pistas destinadas a despegue en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 800 m, se debe proveer una fuente secundaria de energía capaz de satisfacer los requisitos pertinentes de la Tabla H-1.
- (h) En un aeródromo en el que la pista primaria sea una pista para aproximaciones que no son de precisión, debe proveerse una fuente secundaria de energía eléctrica capaz de satisfacer los requisitos de la Tabla H-1, si bien tal fuente auxiliar para ayudas visuales no necesita suministrar *más que para una pista para aproximaciones que no son de precisión*.
- (i) En los aeródromos en que la pista primaria sea una pista de vuelo visual, se debe instalar una fuente secundaria de energía eléctrica capaz de satisfacer los requisitos de RAC 14.701(d), aunque no es indispensable esa fuente secundaria de energía eléctrica cuando se provea un sistema de iluminación de emergencia, de conformidad con las especificaciones de RAC 14.405(b), y pueda ponerse en funcionamiento en 15 minutos.
- (j) Se debe instalar una fuente secundaria de energía eléctrica capaz de suministrar energía eléctrica en caso de que fallara la fuente principal a las siguientes instalaciones de aeródromo:
- (1) la lámpara de señales y alumbrado mínimo necesario para que el personal de los servicios de control de tránsito aéreo pueda desempeñar su cometido;
 - (2) todas las luces de obstáculos que, en opinión de la autoridad competente, sean indispensables para garantizar la seguridad de las operaciones de las aeronaves;
 - (3) la iluminación de aproximación, de pista y de calle de rodaje, tal como se especifica en RAC 14.701(f) a RAC 14.701(i),
 - (4) el equipo meteorológico;
 - (5) la iluminación indispensable para fines de seguridad, si se provee de acuerdo con RAC 14.821;
 - (6) equipo e instalaciones esenciales de las agencias del aeródromo que atienden a casos de emergencia;
 - (7) iluminación con proyectores de los puestos aislados que hayan sido designados para estacionamiento de aeronaves, si se proporcionan de conformidad con RAC 14.403(v)(1); y,
 - (8) iluminación de las áreas de la plataforma sobre las que puedan caminar los pasajeros.
- (k) Los requisitos relativos a una fuente secundaria de energía eléctrica deben satisfacerse por cualquiera de los medios siguientes:
- (1) red independiente del servicio público, o sea una fuente que alimente a los servicios del aeródromo desde una subestación distinta de la subestación normal, mediante un circuito con un itinerario diferente del de la fuente normal de suministro de energía y tal que la posibilidad de una falla simultánea de la fuente normal y de la red independiente de servicio público sea extremadamente remota; o,
 - (2) una o varias fuentes de energía eléctrica de reserva, constituidas por grupos electrógenos, baterías, entre otros, de las que pueda obtenerse energía eléctrica.

Tabla H-1. Requisitos de la fuente secundaria de energía eléctrica
(Véanse RAC 14.701 (d))

Pista	Ayudas luminosas que requieren energía	Tiempo máximo de conmutación
De vuelo visual	Indicadores visuales de pendiente de aproximación ^a Borde de pista ^b Umbral de pista ^b Extremo de pista ^b Obstáculo ^a	Véanse (RAC 14.701 (d)) y (RAC 14.701 (i))
Para aproximaciones que no sean de precisión	Sistema de iluminación de aproximación	15 segundos
	Indicadores visuales de pendiente de aproximación ^{a,d}	15 segundos
	Borde de pista ^d	15 segundos
	Umbral de pista ^d	15 segundos
	Extremo de pista	15 segundos
Para aproximaciones de precisión, Categoría I	Sistema de iluminación de aproximación	15 segundos
	Borde de pista ^d	15 segundos
	Indicadores visuales de pendiente de aproximación, ^{a,d}	15 segundos
	Umbral de pista ^d	15 segundos
	Extremo de pista	15 segundos
	Calle de rodaje esencial ^a	15 segundos
	Obstáculo ^a	15 segundos
Para aproximaciones de precisión, Categoría II/III	300 m interiores del sistema de iluminación de aproximación	1 segundo
	Otras partes del sistema de iluminación de aproximación	15 segundos
	Obstáculo ^a	15 segundos
	Borde de pista	15 segundos
	Umbral de pista	1 segundo
	Extremo de pista	1 segundo
	Eje de pista	1 segundo
	Zona de toma de contacto	1 segundo
	Todas las barras de parada	1 segundo
Calle de rodaje esencial	15 segundos	
Pista para despegue en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 800 m	Borde de pista	15 segundos ^c
	Extremo de pista	1 segundo
	Eje de pista	1 segundo
	Todas las barras de parada	1 segundo
	Calle de rodaje esencial ^a	15 segundos
	Obstáculo ^a	15 segundos
a. Se les suministra energía eléctrica secundaria cuando su funcionamiento es esencial para la seguridad de las operaciones de vuelo.		
b. Ver el RAC 14.405(b), en lo que respecta al empleo de la iluminación de emergencia		
c. Un segundo cuando no se proporcionan luces de eje de pista.		
d. Un segundo cuando las aproximaciones se efectúen por encima de terreno peligroso o escarpado.		

RAC 14.703 Diseño de sistemas

- (a) Para las pistas de aproximaciones de precisión y para las pistas de despegue destinadas a ser utilizadas en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor del orden de 550 m, los sistemas eléctricos de los sistemas de suministro de energía, de las luces y de control de las luces que figuran en la Tabla H-1 deben estar diseñados de forma que en caso de falla del equipo no se proporcione al piloto guía visual inadecuada ni información engañosa.
- (b) Cuando la fuente secundaria de energía de un aeródromo utilice sus propias líneas de transporte de energía, éstas deben ser física y eléctricamente independientes con el fin de lograr el nivel de disponibilidad y autonomía necesarias.
- (c) Cuando una pista que forma parte de una ruta de rodaje normalizada utilice a la vez de luces de pista y de luces de calle de rodaje, los sistemas de iluminación deben estar interconectados para evitar que ambos tipos de luces puedan funcionar simultáneamente.

RAC 14.705 Dispositivo monitor

- (a) Para indicar que el sistema de iluminación está en funcionamiento debe emplearse un dispositivo monitor de dicho sistema.
- (b) Cuando se utilizan sistemas de iluminación para controlar las aeronaves, dichos sistemas deben estar controlados automáticamente, de modo que indiquen toda falla de índole tal que pudiera afectar a las funciones de control. Esta información se debe retransmitir inmediatamente a la dependencia del servicio de tránsito aéreo.
- (c) Cuando ocurra un cambio de funcionamiento de las luces, se debe proporcionar una indicación en menos de dos segundos para la barra de parada en el punto de espera

de la pista y en menos de cinco segundos para todos los demás tipos de ayudas visuales.

- (d) En el caso de pistas destinadas a ser utilizadas en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor del orden de 550 m, los sistemas de iluminación que figuran en la Tabla H-1 deben estar controlados automáticamente de modo que indiquen si cualquiera de sus elementos funciona por debajo del mínimo especificado en RAC 139.311, según corresponda. Esta información debe retransmitirse automáticamente al equipo de mantenimiento.
- (e) En el caso de pistas destinadas a ser utilizadas en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor del orden de 550 m, los sistemas de iluminación que figuran en la Tabla H-1 debe estar controlados automáticamente de modo que indiquen si cualquiera de sus elementos funciona por debajo del mínimo especificado por las autoridades competentes para continuar las operaciones. Esta información debe retransmitirse automáticamente a la dependencia del servicio de tránsito aéreo y parecer en un lugar prominente.

**SUBPARTE I – SERVICIOS OPERACIONALES,
EQUIPO E INSTALACIONES DE AERÓDROMO**

RAC 14.815 Sistemas de guía y control del movimiento en la superficie

(Ver CCA 14.815(a)(e)(f)(h))

Aplicación:

- (a) Se debe proporcionar en el aeródromo un sistema de guía y control del movimiento en la superficie (SMGCS).

Características:

- (b) En el diseño de los sistemas de guía y control del movimiento en la superficie deben tenerse en cuenta:

- (1) el volumen de tránsito aéreo;
 - (2) las condiciones de visibilidad en que se prevé efectuar las operaciones;
 - (3) la necesidad de orientación del piloto;
 - (4) la complejidad del trazado del aeródromo; y,
 - (5) la circulación de vehículos.
- (c) La parte correspondiente a ayudas visuales *un sistema* (SMGCS), es decir, señales, luces y letreros, debería diseñarse de conformidad con las disposiciones pertinentes del RAC 14.403; RAC 14.405; RAC 14.407, respectivamente.
- (d) El (SMGCS) debe diseñarse de forma que ayude a evitar la entrada inadvertida de aeronaves y vehículos en una pista en servicio.
- (e) El sistema debe diseñarse de forma que ayude a evitar las colisiones de aeronaves entre sí y de aeronaves con vehículos u objetos fijos, en cualquier parte del área de movimiento.
- (f) Cuando el (SMGCS) conste de barras de parada y luces de eje de calle de rodaje de conmutación selectiva, se deben cumplir los siguientes requisitos:
- (1) cuando la trayectoria a seguir en la calle de rodaje se indique encendiendo las luces de eje de calle de rodaje, éstas se apaguen o puedan apagarse al encenderse la barra de parada;
 - (2) los circuitos de control están localizados de manera tal que, cuando se ilumine una barra de parada ubicada delante de una aeronave, se apague la sección correspondiente de las luces de eje de calle de rodaje situadas después de la barra de parada; y,
 - (3) las luces de eje de calle de rodaje se enciendan delante de la aeronave cuando se apague la barra de parada.
- (g) Debe proporcionarse radar de movimiento en la superficie en el área de maniobras de los aeródromos destinados a

ser utilizados en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 350 m.

- (h) Debe proporcionarse radar de movimiento en la superficie en el área de maniobras de los aeródromos que no sean los indicados en (g) anterior, cuando el volumen de tránsito y las condiciones de las operaciones sean tales que no pueda mantenerse la regularidad de la circulación del tránsito por otros procedimientos e instalaciones.

RAC 14.817 Emplazamiento de equipo e instalaciones en las zonas de operaciones

(Ver CCA 14.817)

- (a) Con excepción de los que por sus funciones requieran estar situados en ese lugar para fines de navegación aérea o de seguridad operacional de las aeronaves, no deben emplazarse equipos o instalaciones:
 - (1) en una franja de pista, un área de seguridad de extremo de pista, una franja de calle de rodaje o dentro de las distancias especificadas en la Tabla C-1, columna 11, si constituyera un peligro para las aeronaves; o
 - (2) en una zona libre de obstáculos si constituyera un peligro para las aeronaves en vuelo.
- (b) Todo equipo o instalación requerido para fines de navegación aérea o de seguridad operacional de las aeronaves, que deba estar emplazado:
 - (1) en la parte de la franja de pista a:
 - (i) 75 m o menos del eje de pista donde el número de clave es 3 ó 4; o,
 - (ii) 45 m o menos del eje de pista donde el número de clave es 1 ó 2; o
 - (2) en el área de seguridad de extremo de pista, la franja de calle de rodaje o dentro de las distancias indicadas en la Tabla C-1; o

- (3) en una zona libre de obstáculos y que constituya un peligro para las aeronaves en vuelo; debe ser frangible y se debe montar lo más bajo posible.
- (c) Cualquier equipo o instalación requerido para fines de navegación aérea o de seguridad operacional de las aeronaves que deba estar emplazado en la parte no nivelada de una franja de pista debe considerarse como un obstáculo, ser frangible y montarse lo más bajo posible. (Ver CCA 14.817(c))
- (d) Con excepción de los que por sus funciones requieran estar situados en ese lugar para fines de navegación aérea o de seguridad operacional de las aeronaves, no deben emplazarse equipos o instalaciones a 240 m o menos del extremo de la franja ni a:
- (1) 60 m o menos de la prolongación del eje cuando el número de clave sea 3 ó 4; o
- (2) 45 m o menos de la prolongación del eje cuando el número de clave sea 1 ó 2; de una pista de aproximaciones de precisión de Categoría I, II o III.
- (e) Cualquier equipo o instalación requerido para fines de navegación aérea o de seguridad operacional de las aeronaves que deba estar emplazado en una franja, o cerca de ella, de una pista de aproximaciones de precisión de Categoría I, II o III y que:
- (1) esté colocado a 240 m o menos del extremo de la franja
- (2) penetre la superficie de aproximación interna, la superficie de transición interna o la superficie de aterrizaje interrumpido;
- Debe ser frangible y se debe montar lo más bajo posible.

- (f) Cualquier equipo o instalación requerida para fines de navegación aérea o de seguridad operacional de las aeronaves que constituya un obstáculo de importancia para las operaciones de acuerdo con RAC 14.303 (a) (4); (b)(5), (c)(8) o (d)(6), debe ser frangible y montarse lo más bajo posible.

RAC 14.819 Vallas

(Ver CCA 14.819 (b))

Aplicación:

- (a) Se debe proveer una valla u otra barrera adecuada en un aeródromo para evitar la entrada en el área de movimiento de animales que por su tamaño lleguen a constituir un peligro para las aeronaves.
- (b) Se debe proveer una valla u otra barrera adecuada en un aeródromo para evitar el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas en una zona del aeródromo vedada al público.
- (c) Se debe proveer medios de protección adecuados para impedir el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas a las instalaciones y servicios terrestres indispensables para la seguridad de la aviación civil ubicados fuera del aeródromo.

Emplazamiento:

- (d) La valla o barrera se deben colocar de forma que separe las zonas abiertas al público del área de movimiento y otras instalaciones o zonas del aeródromo vitales para la operación segura de las aeronaves.
- (e) Cuando se considere necesario aumentar la seguridad, deben despejarse las zonas a ambos lados de las vallas o barreras, para facilitar la labor de las patrullas y hacer que sea más difícil el acceso no autorizado. Debe estudiarse si

es conveniente establecer un camino circundante dentro del cercado de vallas del aeródromo, para uso del personal de mantenimiento y de las patrullas de seguridad.

RAC 14.821 Iluminación para fines de seguridad

Cuando se considere conveniente por razones de seguridad, deben iluminarse en los aeródromos a un nivel mínimo indispensable las vallas u otras barreras erigidas para la protección de la aviación civil internacional y sus instalaciones. Debe estudiarse si es conveniente instalar luces, de modo que quede iluminado el terreno a ambos lados de las vallas o barreras, especialmente en los puntos de acceso.

RAC 14.823 Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista (Ver CCA 14.823)

(a) Características

- (1) Cuando se instala un ARIWS en un aeródromo:
 - (i) éste permitirá la detección autónoma de una incursión potencial o de la ocupación de una pista en servicio y enviará una advertencia directa a la tripulación de vuelo o al operador de un vehículo;
 - (ii) funcionará y estará controlado de manera independiente de todo otro sistema visual del aeródromo;
 - (iii) sus componentes de ayudas visuales, p. ej., luces, se diseñarán de conformidad con las especificaciones pertinentes que figuran en RAC 14.405; y
 - (iv) su falla parcial o total no debe interferir con las operaciones normales del aeródromo. Para ello, se debe prever que debe permitirse que la dependencia ATC desactive parcial o totalmente el sistema.

- (2) Cuando se instale un ARIWS en un aeródromo, se debe proporcionar la información sobre sus características y situación a los servicios de información aeronáutica pertinentes para que se promulguen en la AIP, con la descripción del sistema de guía y control del movimiento en la superficie y señales como se especifica en el Anexo 15.

APÉNDICE 1: COLORES DE LAS LUCES AERONÁUTICAS DE SUPERFICIE Y DE LAS SEÑALES, LETREROS Y TABLEROS. (Ver RAC 14.001(c))

1. Generalidades

Las especificaciones siguientes definen los límites de cromaticidad de los colores de las luces aeronáuticas de superficie y de las señales, letreros y tableros. Estas especificaciones están de acuerdo con las disposiciones de 1983 de la Comisión Internacional de Alumbrado (CIE). Excepto el color Anaranjado de la Figura A1-2

No es posible fijar especificaciones referentes a colores que excluyan toda posibilidad de confusión. Para obtener cierto grado de identificación del color, es importante que la intensidad luminosa recibida por el ojo sea bastante superior al umbral de percepción, de manera que el color no se modifique demasiado por las atenuaciones atmosféricas de carácter selectivo y para que la visión del color por el observador sea adecuada. Existe también el riesgo de confundir los colores cuando el nivel de intensidad luminosa recibida por el ojo sea bastante alto, como el que puede producir una fuente luminosa de gran intensidad observada de muy cerca. La experiencia indica que se pueden distinguir satisfactoriamente los colores si se presta debida atención a estos factores.

Las cromaticidades se expresan de acuerdo con un observador colorimétrico patrón y con el sistema de coordenadas

adoptado por la Comisión Internacional de Alumbrado (CIE), en su octava sesión celebrada en 1931 en Cambridge, Inglaterra. *

Las cromaticidades para la iluminación de estado sólido (p.ej., LED) se basan en los límites establecidos en la norma S 004/E-2001 de la Comisión Internacional de Alumbrado (CIE), a excepción del límite azul del blanco.

2. Colores de las luces aeronáuticas de superficie.

(Ver CCA al Apéndice 1)

2.1 Cromaticidades para luces con fuentes luminosas tipo filamento

2.1.1 Las cromaticidades de las luces aeronáuticas de superficie con fuentes luminosas tipo filamento estarán comprendidas dentro de los límites siguientes:

Ecuaciones de la CIE (Ver la Figura A1-1a):

a) Rojo

$$\text{Límite púrpura } y = 0.980 - x$$

Límite amarillo $y = 0.335$, salvo para sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación;

Límite amarillo $y = 0.320$, para sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación.

Ver RAC 14.405(e) (15) y RAC 14.405(e) (31)

b) Amarillo

$$\text{Límite rojo } y = 0.382$$

$$\text{Límite blanco } y = 0.790 - 0.667x$$

$$\text{Límite verde } y = x - 0.120$$

c) Verde

$$\text{Límite amarillo } x = 0.360 - 0.080y$$

$$\text{Límite blanco } x = 0.650y$$

$$\text{Límite azul } y = 0.390 - 0.171x$$

d) Azul

$$\text{Límite verde } y = 0.805x + 0.065$$

$$\text{Límite blanco } y = 0.400 - x$$

$$\text{Límite púrpura } x = 0.600y + 0.133$$

e) Blanco

$$\text{Límite amarillo } x = 0.500$$

$$\text{Límite azul } x = 0.285$$

$$\text{Límite verde } y = 0.440 \text{ e } y = 0.150 + 0.640x$$

$$\text{Límite púrpura } y = 0.050 + 0.750x \text{ e } y = 0.382$$

f) Blanco variable

$$\text{Límite amarillo } x = 0.255 + 0.750y \text{ e } y = 0.790 - 0.667x$$

$$\text{Límite azul } x = 0.285$$

$$\text{Límite verde } y = 0.440 \text{ e } y = 0.150 + 0.640x$$

$$\text{Límite púrpura } y = 0.050 + 0.750x \text{ e } y = 0.382$$

2.1.2 En el caso de que no se exija amortiguar la intensidad luminosa, o cuando los observadores cuya visión de los colores sea defectuosa deban poder determinar el color de la luz, las señales verdes deben estar dentro de los límites siguientes:

$$\text{Límite amarillo } y = 0.726 - 0.726x$$

$$\text{Límite blanco } x = 0.650y$$

$$\text{Límite azul } y = 0.390 - 0.171x$$

Cuando la señal de cromaticidad debe verse desde una distancia considerable, la práctica ha sido utilizar colores dentro de los límites 2.1.2.

2.1.3 Cuando un mayor grado de certidumbre de reconocimiento, del color blanco, sea más importante que el máximo alcance visual, las señales verdes deben estar dentro de los límites siguientes:

Límite amarillo $y = 0.726 - 0.726x$
 Límite blanco $x = 0.625y - 0.041$
 Límite azul $y = 0.390 - 0.171x$

2.2 Distinción entre luces con fuentes luminosas de filamento

2.2.1 Si es necesario que el color amarillo se distinga del blanco, estos colores deben disponerse de forma que se vean muy de cerca uno de otro, en el tiempo o en el espacio, p. ej., por destellos sucesivos del mismo faro.

2.2.2 Si es necesario distinguir el amarillo del verde o del blanco, como p. ej., en las luces de eje de calle de salida, las coordenadas “y” de la luz amarilla no deben exceder de un valor de 0,40.

Los límites del blanco se han basado en la suposición de que dichos colores se utilizan en condiciones tales que las características (temperatura de color) de la fuente luminosa son prácticamente constantes.

2.2.3 El color blanco variable solamente se destina al uso en luces cuya intensidad debe variarse,

Como por ejemplo, para evitar el deslumbramiento. Si debe distinguirse entre este color y el amarillo, las luces deben concebirse y utilizarse de forma que:

- a) la coordenada x del amarillo sea por lo menos 0.050 mayor que la coordenada x del blanco; y,
- c) la disposición de las luces sea tal que las amarillas se vean simultáneamente con las blancas y muy cerca de éstas.

2.3 Cromaticidad para luces con fuente luminosa de estado solido

2.3.1 Las cromaticidades de las luces aeronáuticas de superficie con fuentes luminosas de estado sólido, p.ej., LED, estarán dentro de los límites siguientes:

Ecuaciones de la CIE (véase la Figura A1-1b):

a) Rojo

Límite púrpura $y = 0.980 - x$
 Límite amarillo $y = 0.335$, salvo para sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación
 Límite amarillo $y = 0.320$ para sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación

Ver RAC 14.405(e)(15) y RAC 14.405(e)(31)

b) Amarillo

Límite rojo $y = 0.387$
 Límite blanco $y = 0.980 - x$
 Límite verde $y = 0.727x + 0,054$

c) Verde (véase también 2.3.2 y 2.3.3)

Límite amarillo $x = 0.310$
 Límite blanco $x = 0.625y - 0,041$
 Límite azul $y = 0.400$

d) Azul

Límite verde $y = 1.141x + 0.037$
 Límite blanco $x = 0.400 - y$
 Límite púrpura $x = 0.134 + 0.590y$

e) Blanco

Límite amarillo $x = 0.440$
 Límite azul $x = 0.320$
 Límite verde $y = 0.150 + 0.643x$
 Límite púrpura $y = 0.050 + 0.757x$

f) Blanco variable

Los límites del blanco variable para fuentes luminosas de estado sólido son los de e) Blanco.

2.3.2 Cuando los observadores cuya visión de los colores sea defectuosa deban poder determinar el color de la luz, las señales verdes deberían estar dentro de los límites siguientes:

Límite amarillo $y = 0.726 - 0.726x$

Límite blanco $x = 0.625y - 0.041$

Límite azul $y = 0.400$

2.3.3 A fin de evitar una amplia variación de matices de verde, si se seleccionan los colores que están dentro de los límites especificados a continuación, no deberían utilizarse los colores dentro de los límites de 2.3.2.

Límite amarillo $x = 0.310$

Límite blanco $x = 0.625y - 0,041$

Límite azul $y = 0.726 - 0.726x$

2.4 Medición de color para las fuentes luminosas de tipo filamento y de tipo de estado sólido

2.4.1 El color de las luces aeronáuticas de superficie se verificará considerándolo dentro de los límites especificados en la Figura A1-1a o A1-1b, según corresponda, mediante la medición en cinco puntos dentro del área delimitada por la curva de isocandela más al interior (véanse los diagramas de isocandela del Apéndice 2), en funcionamiento a la corriente o tensión nominal. En el caso de curvas de isocandela elípticas o circulares, la medición de color se efectuará en el centro y en los límites horizontal y vertical. En el caso de curvas de isocandela rectangulares, la medición de color se efectuará en el centro y en los límites diagonales (esquinas). Además, se verificará el color de la luz en la curva de isocandela más al exterior para garantizar que no haya un desplazamiento cromático que pueda hacer que el piloto confunda la señal.

Para la curva de isocandela más al exterior, debe efectuarse y registrarse una medición de las coordenadas de color para someterla al examen y criterios de aceptabilidad de la AHAC.

Es posible que algunos elementos luminosos se utilicen de modo que puedan ser percibidos y utilizados por los pilotos desde direcciones más allá de aquella de la curva de isocandela más al exterior (p. ej., luces de barra de parada en puntos de espera de la pista significativamente anchos). En tales casos, la AHAC podrá evaluar o solicitar al operador que evalúe la aplicación real y, si es necesario, exigir una verificación del desplazamiento cromático en ángulos más allá de la curva más exterior.

2.4.2 En el caso de los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación y otros elementos luminosos con un sector de transición de color, el color se medirá en puntos de conformidad con 2.4.1, excepto en cuanto a que las áreas de color se considerarán separadamente y ningún punto estará dentro de $0,5^\circ$ del sector de transición.

3. Colores de las señales, letreros y tableros

3.1 Los factores de cromaticidad y luminancia de los colores ordinarios, colores de los materiales retrorreflectantes y colores de los letreros y tableros transiluminados (iluminación interna) se deben determinar en las condiciones tipo siguientes:

- ángulo de iluminación: 45° ;
- direcciones de la visual: perpendicular a la superficie; y,
- iluminante: patrón D65 de la CIE.

3.2 Los factores de cromaticidad y luminancia de los colores ordinarios para las señales y los letreros y tableros iluminados exteriormente deben estar dentro de los límites siguientes cuando se determinen en las condiciones tipo.

Ecuaciones de la CIE (Ver la Figura A1-2):

a) Rojo

Límite púrpura	$y = 0.345 - 0.051x$
Límite blanco	$y = 0.910 - x$
Límite anaranjado	$y = 0.314 + 0.047x$
Factor de luminancia	$\beta = 0.07$ (mín)

b) Anaranjado

Límite rojo	$y = 0.285 + 0.100x$
Límite blanco	$y = 0.940 - x$
Límite amarillo	$y = 0.250 + 0.220x$
Factor de luminancia	$\beta = 0.20$ (mín)

c) Amarillo

Límite anaranjado	$y = 0.108 + 0.707x$
Límite blanco	$y = 0.910 - x$
Límite verde	$y = 1.35x - 0.093$
Factor de luminancia	$\beta = 0.45$ (mín)

d) Blanco

Límite púrpura	$y = 0.010 + x$
Límite azul	$y = 0.610 - x$
Límite verde	$y = 0.030 + x$
Límite amarillo	$y = 0.710 - x$
Factor de luminancia	$\beta = 0.75$ (mín)

e) Negro

Límite púrpura	$y = x - 0.030$
Límite azul	$y = 0.570 - x$
Límite verde	$y = 0.050 + x$
Límite amarillo	$y = 0.740 - x$
Factor de luminancia	$\beta = 0,03$ (máx)

f) Verde amarillento

Límite verde	$y = 1.317x + 0.4$
--------------	--------------------

Límite blanco	$y = 0.910 - x$
Límite amarillo	$y = 0.867x + 0.4$

g) Verde

Límite amarillo:	$x = 0.313$
Límite blanco:	$y = 0.243 + 0.670x$
Límite azul:	$y = 0.493 - 0.524x$
Factor de luminancia:	$\beta = 0.10$ (mín)

La pequeña separación que existe entre el rojo de superficie y el anaranjado de superficie no es suficiente para asegurar la distinción de estos colores cuando se ven separadamente.

3.3 Los factores de cromaticidad y luminancia de los colores de los materiales retro reflectantes para las señales de superficie, deben estar dentro de los límites enumerados a continuación, cuando se determinen en las condiciones tipo.

Ecuaciones de la CIE (Ver la Figura A1-3):

a) Rojo

Límite púrpura	$y = 0.345 - 0.051x$
Límite blanco	$y = 0.910 - x$
Límite anaranjado	$y = 0.314 + 0.047x$
Factor de luminancia	$\beta = 0,03$ (mín)

b) Anaranjado

Límite rojo	$y = 0.265 + 0.205x$
Límite blanco	$y = 0.910 - x$
Límite amarillo	$y = 0.207 + 0.390x$
Factor de luminancia	$\beta = 0.14$ (mín)

c) Amarillo

Límite anaranjado	$y = 0.160 + 0.540x$
Límite blanco	$y = 0.910 - x$
Límite verde	$y = 1.35x - 0.093$
Factor de luminancia	$\beta = 0.16$ (mín)

d) Blanco

Límite púrpura	$y = x$
Límite azul	$y = 0.610 - x$
Límite verde	$y = 0.040 + x$
Límite amarillo	$y = 0.710 - x$
Factor de luminancia	$\beta = 0.27$ (mín)

e) Azul

Límite verde	$y = 0.118 + 0.675x$
Límite blanco	$y = 0.370 - x$
Límite púrpura	$y = 1.65x - 0.187$
Factor de luminancia	$\beta = 0.01$ (mín)

f) Verde

Límite amarillo	$y = 0.711 - 1.22x$
Límite blanco	$y = 0.243 + 0.670x$
Límite azul	$y = 0.405 - 0.243x$
Factor de luminancia	$\beta = 0.03$ (mín)

3.4 Los factores de cromaticidad y luminancia de los colores de los letreros y tableros transiluminados (iluminación interna) o luminiscentes deben estar dentro de los límites enumerados a continuación, cuando se determinen en las condiciones tipo.

Ecuaciones de la CIE (Ver la Figura A1-4):

a) Rojo

Límite púrpura	$y = 0.345 - 0.051x$
Límite blanco	$y = 0.910 - x$
Límite anaranjado	$y = 0.314 + 0.047x$
Factor de luminancia	$\beta = 0.07$ (mín)
	(Condiciones diurnas)
Luminancia relativa al blanco	5% (mín)
	(Condiciones nocturnas) 20% (máx)

b) Amarillo

Límite anaranjado	$y = 0.108 + 0.707x$
Límite blanco	$y = 0.910 - x$
Límite verde	$y = 1.35x - 0.093$
Factor de luminancia	$\beta = 0.45$ (mín)
	(Condiciones diurnas)
Luminancia relativa al blanco	30% (mín)
	(Condiciones nocturnas) 80% (máx)

c) Blanco

Límite púrpura	$y = 0.010 + x$
Límite azul	$y = 0.610 - x$
Límite verde	$y = 0.030 + x$
Límite amarillo	$y = 0.710 - x$
Factor de luminancia	$\beta = 0.75$ (mín)
	(Condiciones diurnas)
Luminancia relativa al blanco	100%
	(Condiciones nocturnas)

d) Negro

Límite púrpura	$y = x - 0.030$
Límite azul	$y = 0.570 - x$
Límite verde	$y = 0.050 + x$
Límite amarillo	$y = 0.740 - x$
Factor de luminancia	$\beta = 0.03$ (máx)
	(condiciones diurnas)
Luminancia relativa al blanco	0% (mín)
	(condiciones nocturnas) 2% (máx)

e) Verde

Límite amarillo:	$x = 0.313$
Límite blanco:	$y = 0.243 + 0.670x$
Límite azul:	$y = 0.493 - 0.524x$
Factor de luminancia:	$\beta = 0.10$ mínimo (de día)
Luminancia relativa al blanco	5% (mínimo)
	(condiciones nocturnas) 30% (máximo)

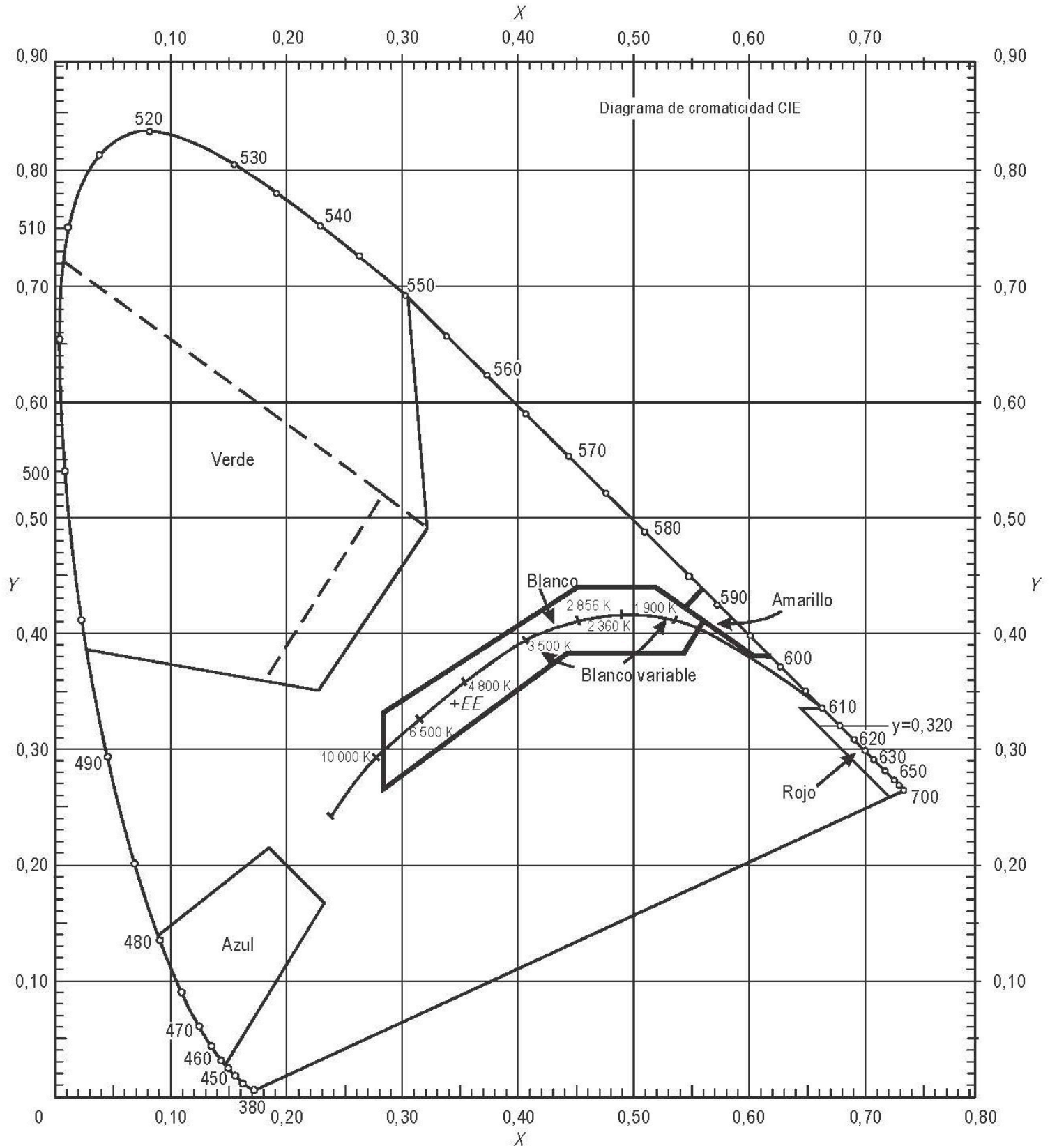


Figura A1-1a. Colores de luces aeronáuticas de superficie (Lámparas de tipo filamento)

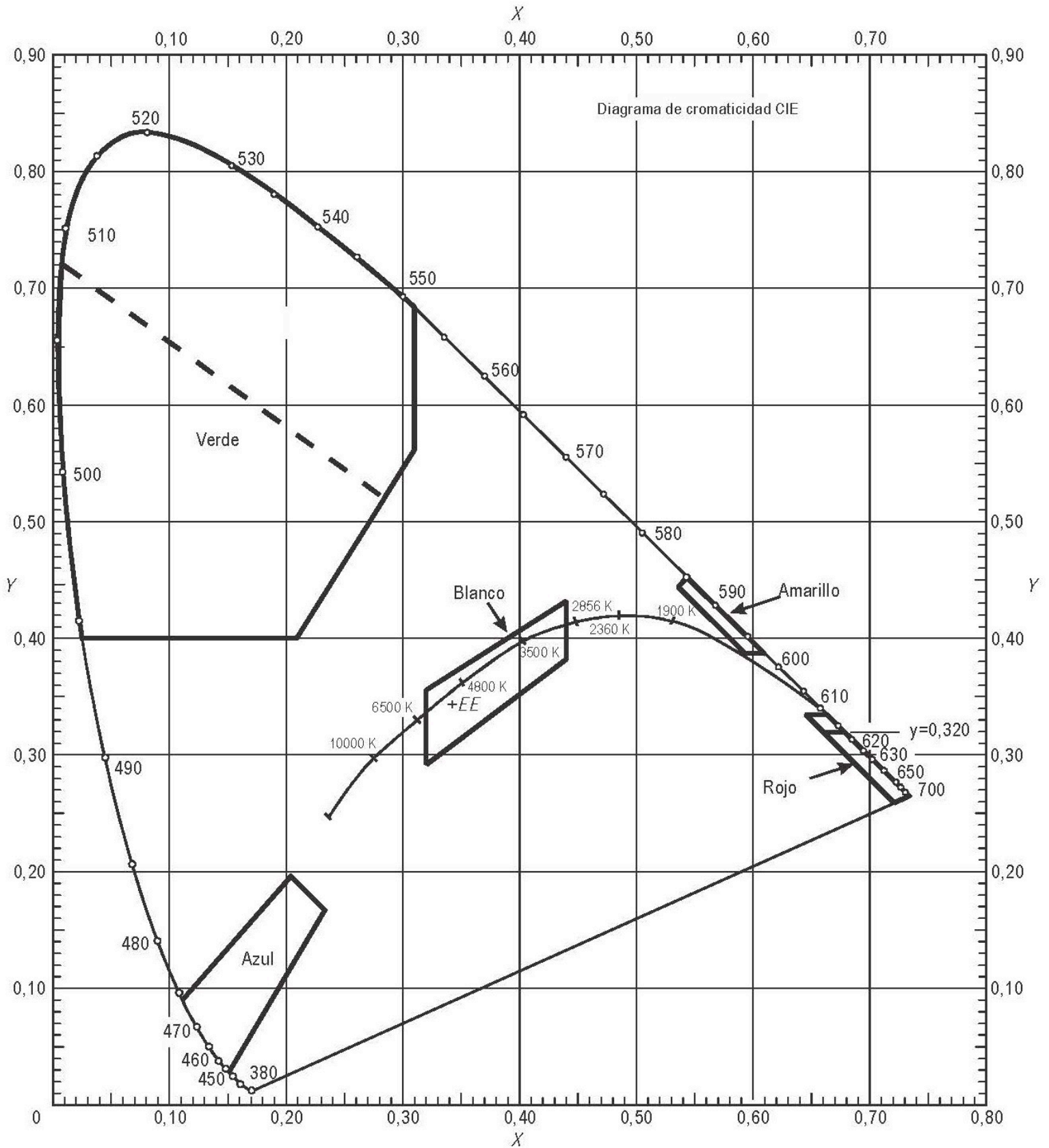


Figura A1-1b. Colores de luces aeronáuticas de superficie (Iluminación de estado sólido)

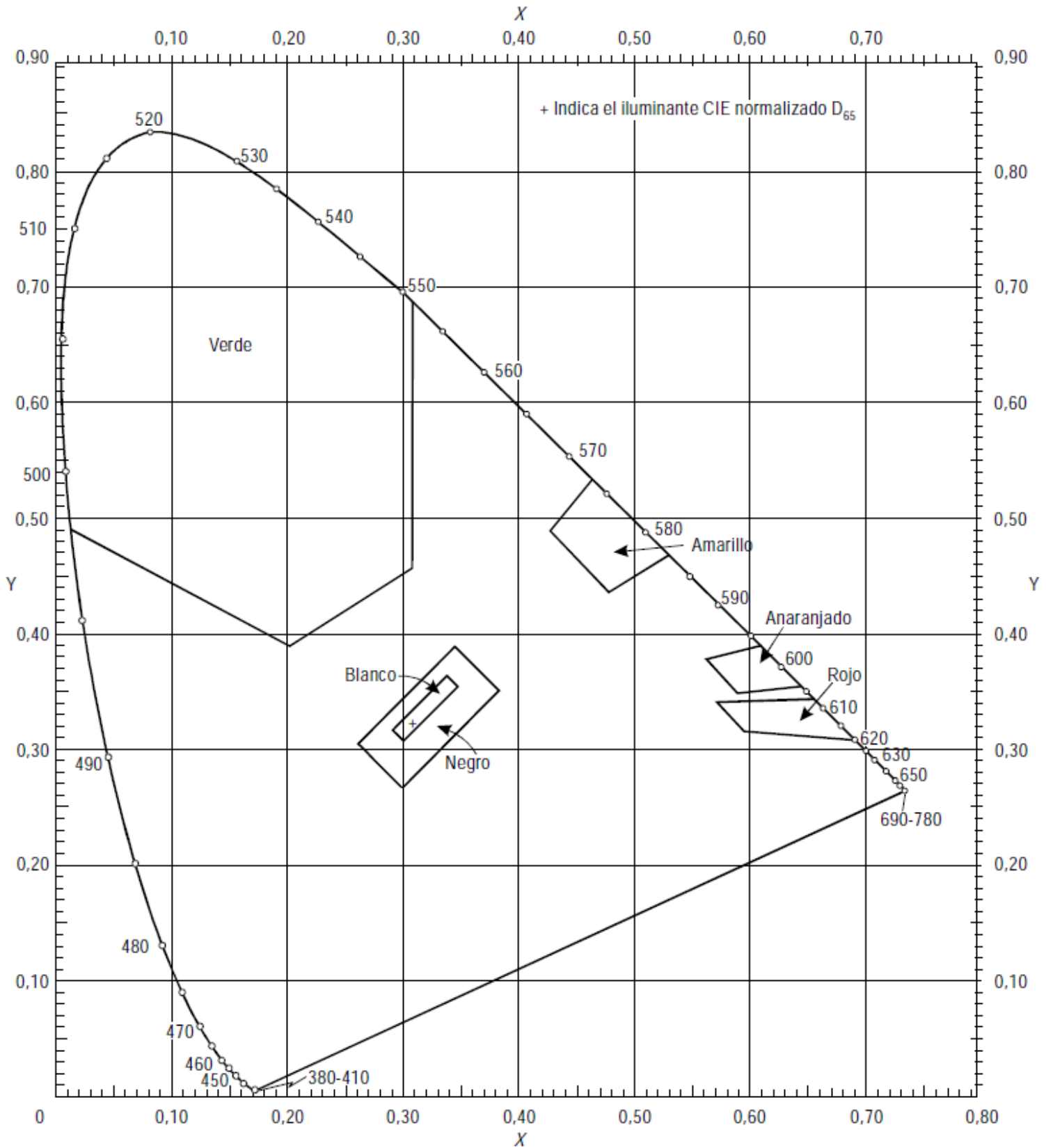


Figura A1-2. Colores ordinarios para las señales y los letreros y tableros con iluminación externa

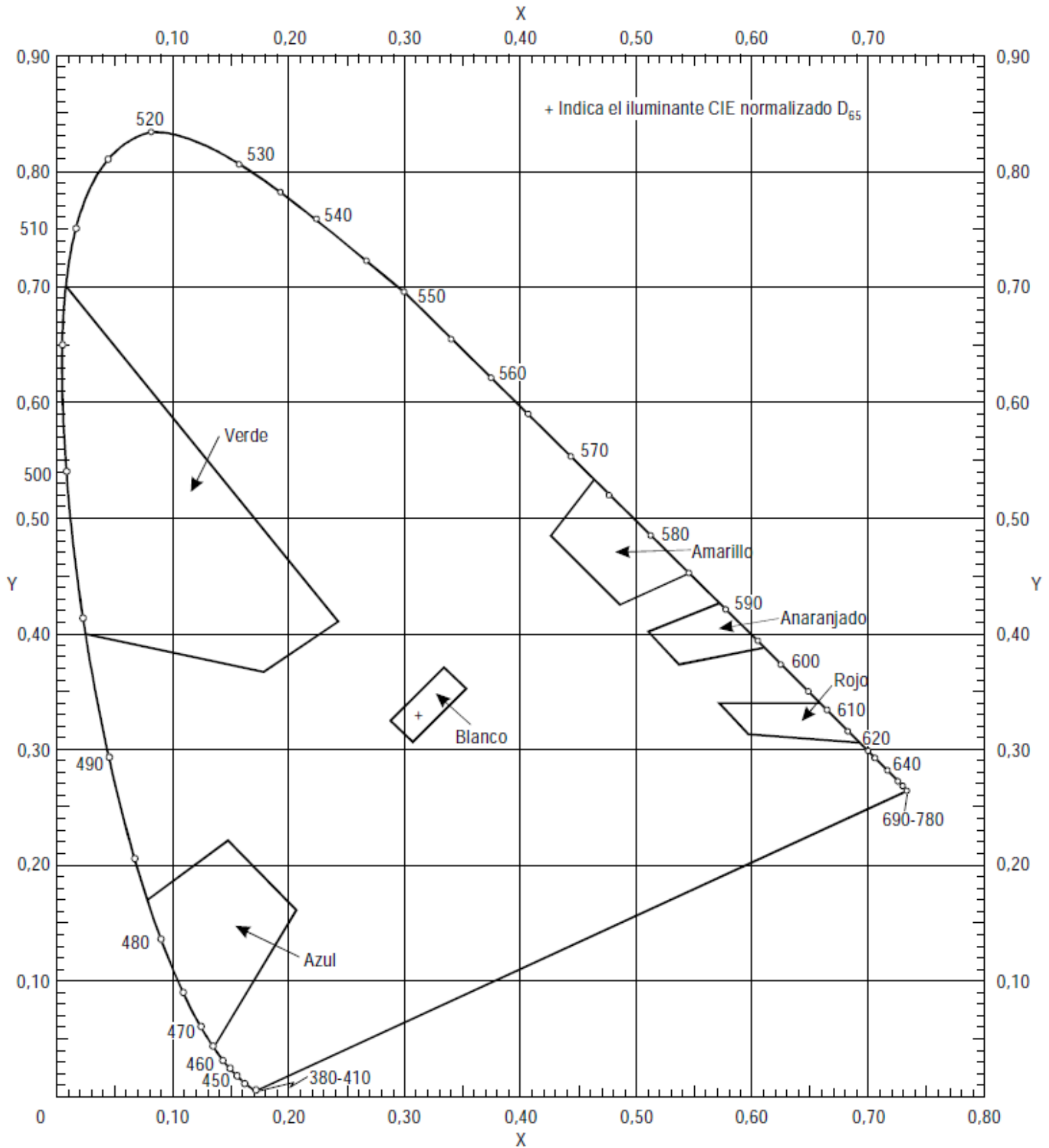


Figura A1-3. Colores de los materiales retrorreflectantes para las señales, letreros y tableros

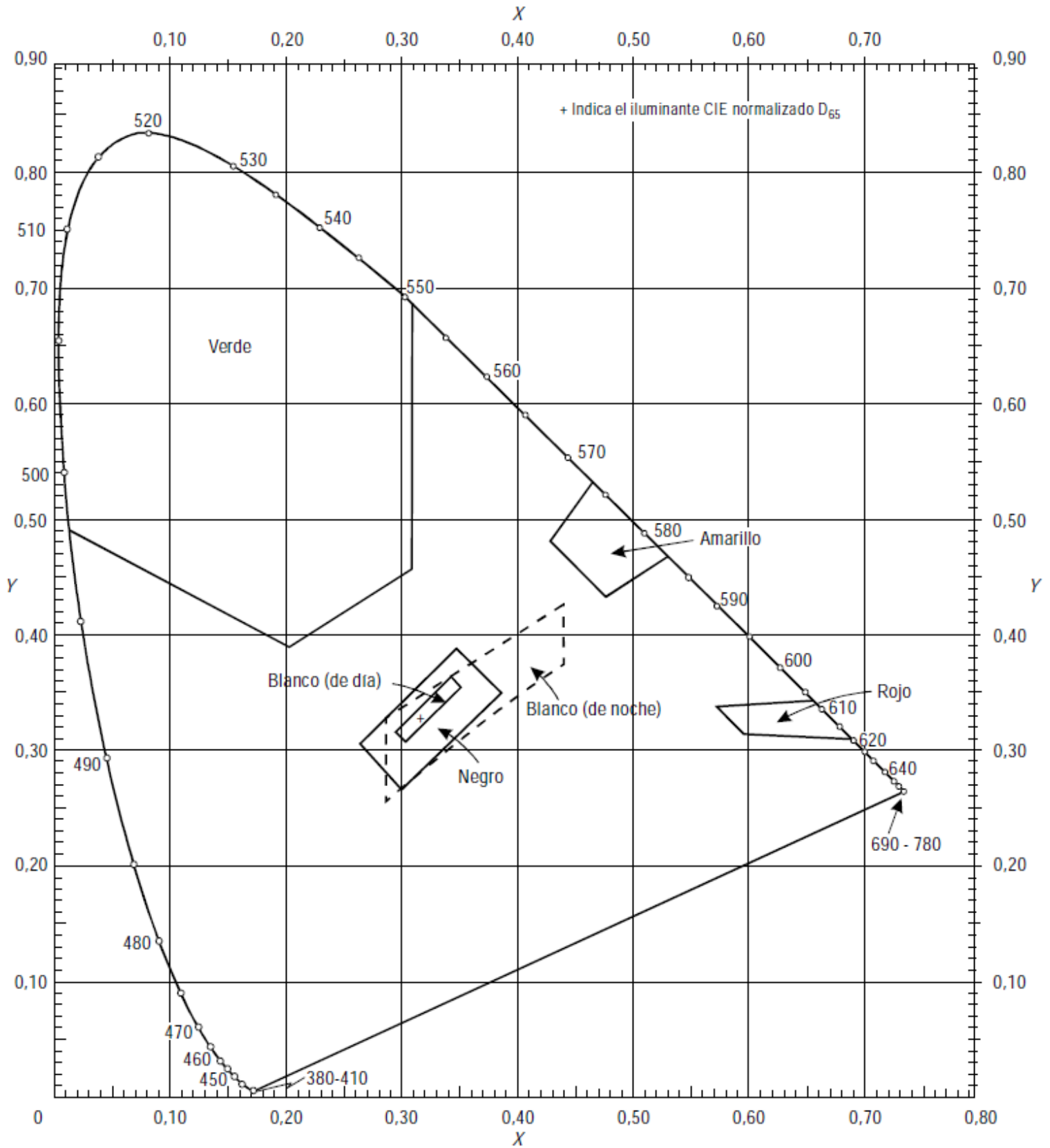
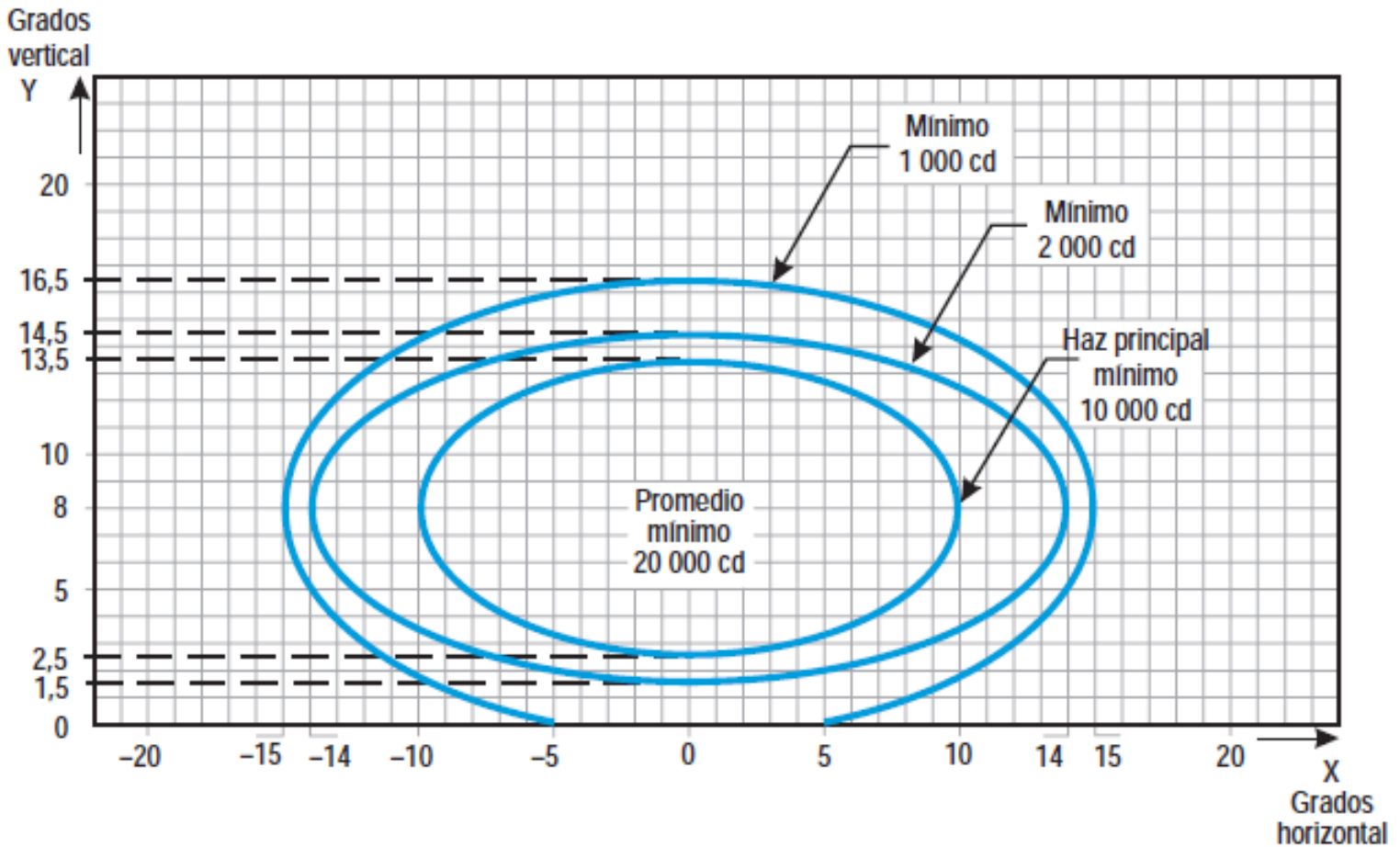


Figura A1-4. Colores de los letreros y tableros transiluminados (iluminación interna) o luminiscentes

APÉNDICE 2. CARACTERÍSTICAS DE LAS LUCES AERONÁUTICAS DE SUPERFICIE



Notas:

1. Curvas calculadas según la fórmula $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	10	14	15
b	5.5	6.5	8.5

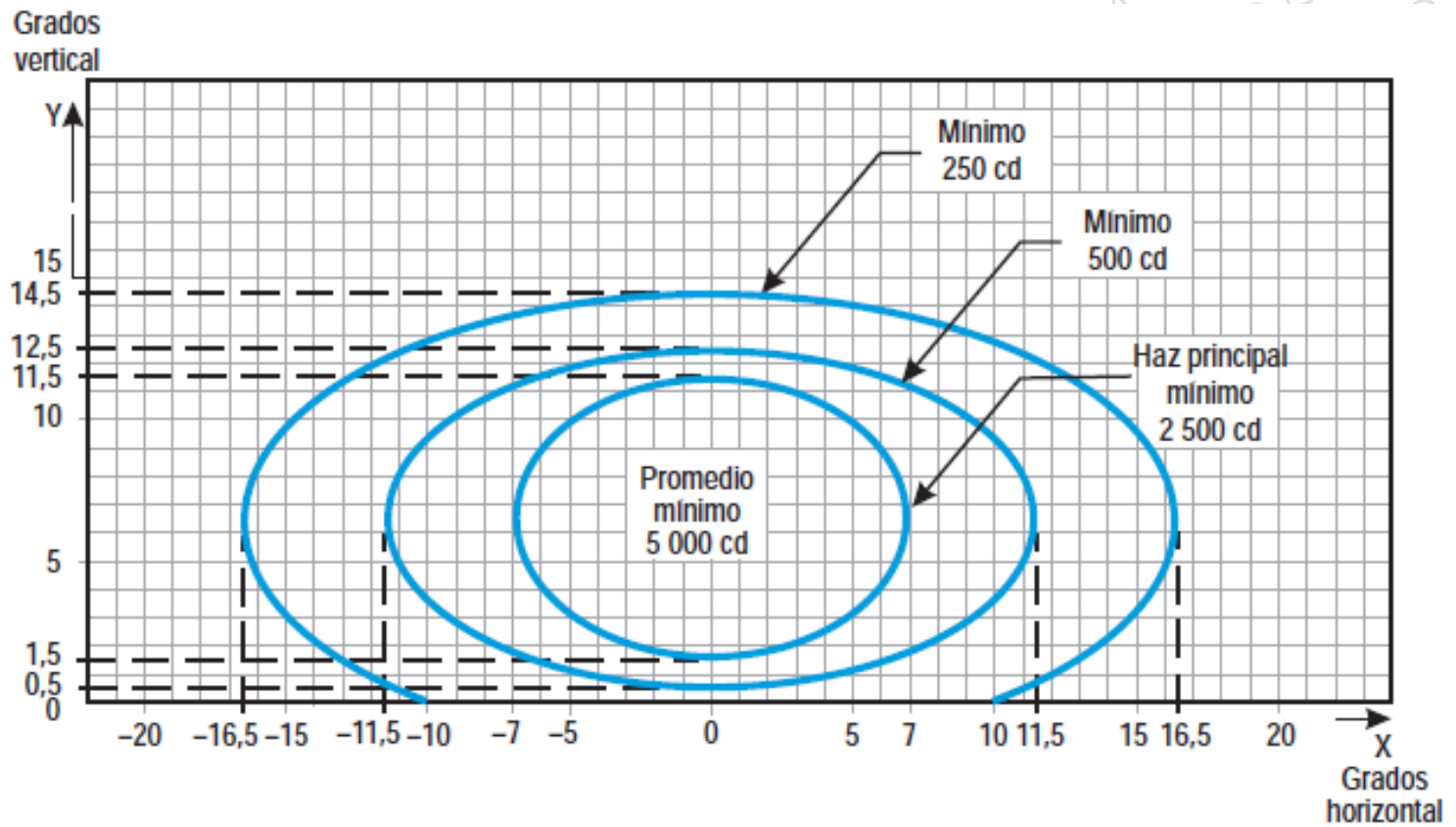
2. Los ángulos de reglaje de las luces en sentido vertical serán tales que el haz principal satisfaga las condiciones siguientes de cobertura en el plano vertical:

distancia al umbral	cobertura vertical del haz principal
del umbral a 315 m	0° — 11°
316 m a 475 m	0.5° — 11.5°
476 m a 640 m	1.5° — 12.5°
641 m y más	2.5° — 13.5° (según la figura)

3. Las luces de las barreras transversales a más de 22,5 m del eje debe tener una convergencia de 2°. Las demás luces debe estar en una paralela al eje de la pista.

4. Véanse las notas comunes a las Figuras A2-1 a A2-11 y A2-26.

Figura A2-1. Diagrama de isocandelas para las luces de eje y barras transversales de aproximación (luz blanca)



Notas:

1. Curvas calculadas según la fórmula $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	7.0	11.5	16.5
b	5.0	6.0	8.0

2. Convergencia 2°

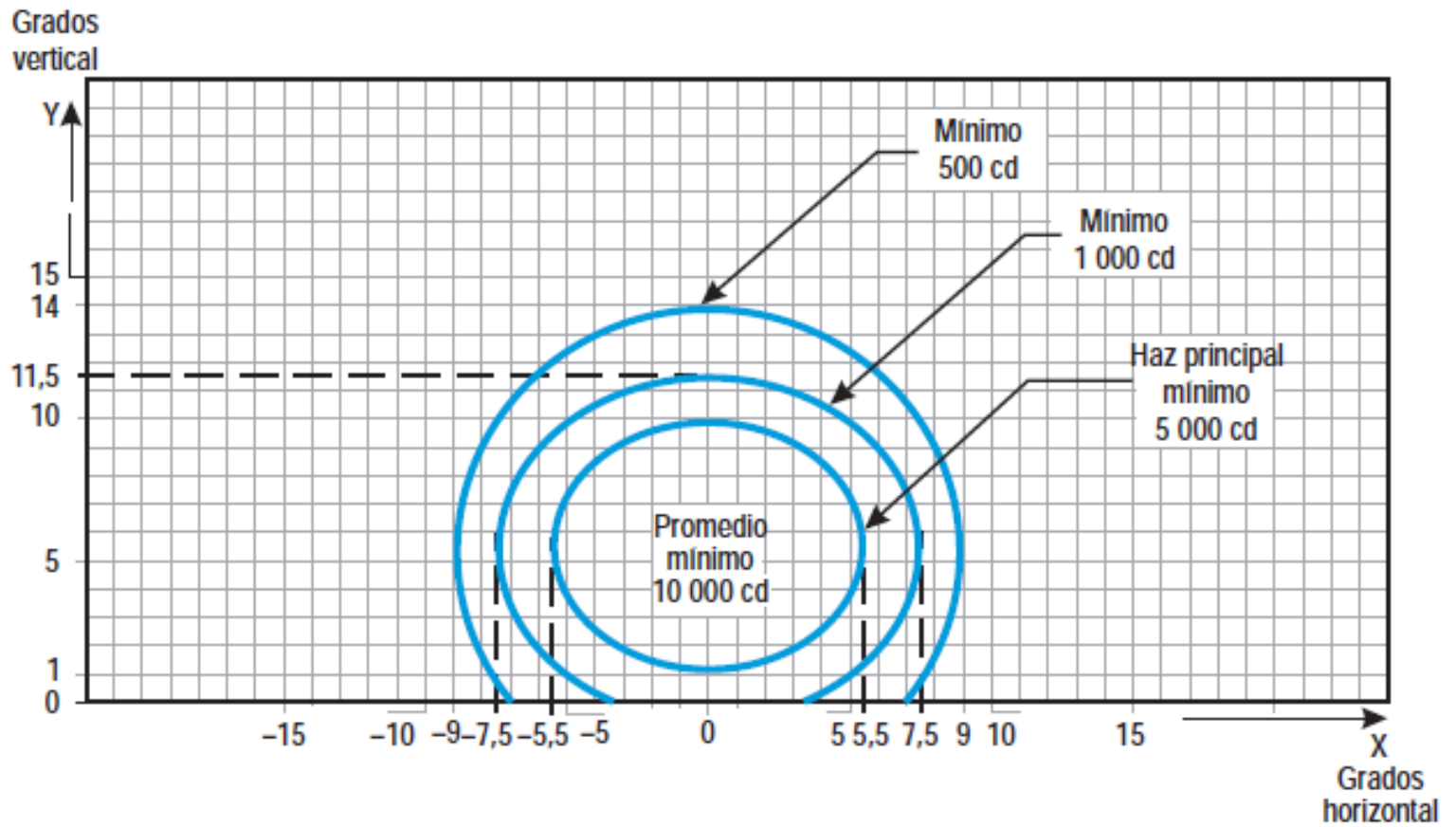
3. Los ángulos de reglaje de las luces en sentido vertical deben ser tales que el haz principal satisfaga las siguientes condiciones de cobertura en el plano vertical:

distancia al umbral	cobertura vertical del haz principal
del umbral a 115 m	0.5° — 10.5°
116 m a 215 m	1° — 11°
216 m y más	1.5° — 11.5° (según la figura)

4. Ver las notas comunes a las Figuras A2-1 a A2-11 y A2-26.

Figura A2-2. Diagrama de isocandelas para las luces de la fila lateral de aproximación (luz roja)

Sección “B-1”



Notas:

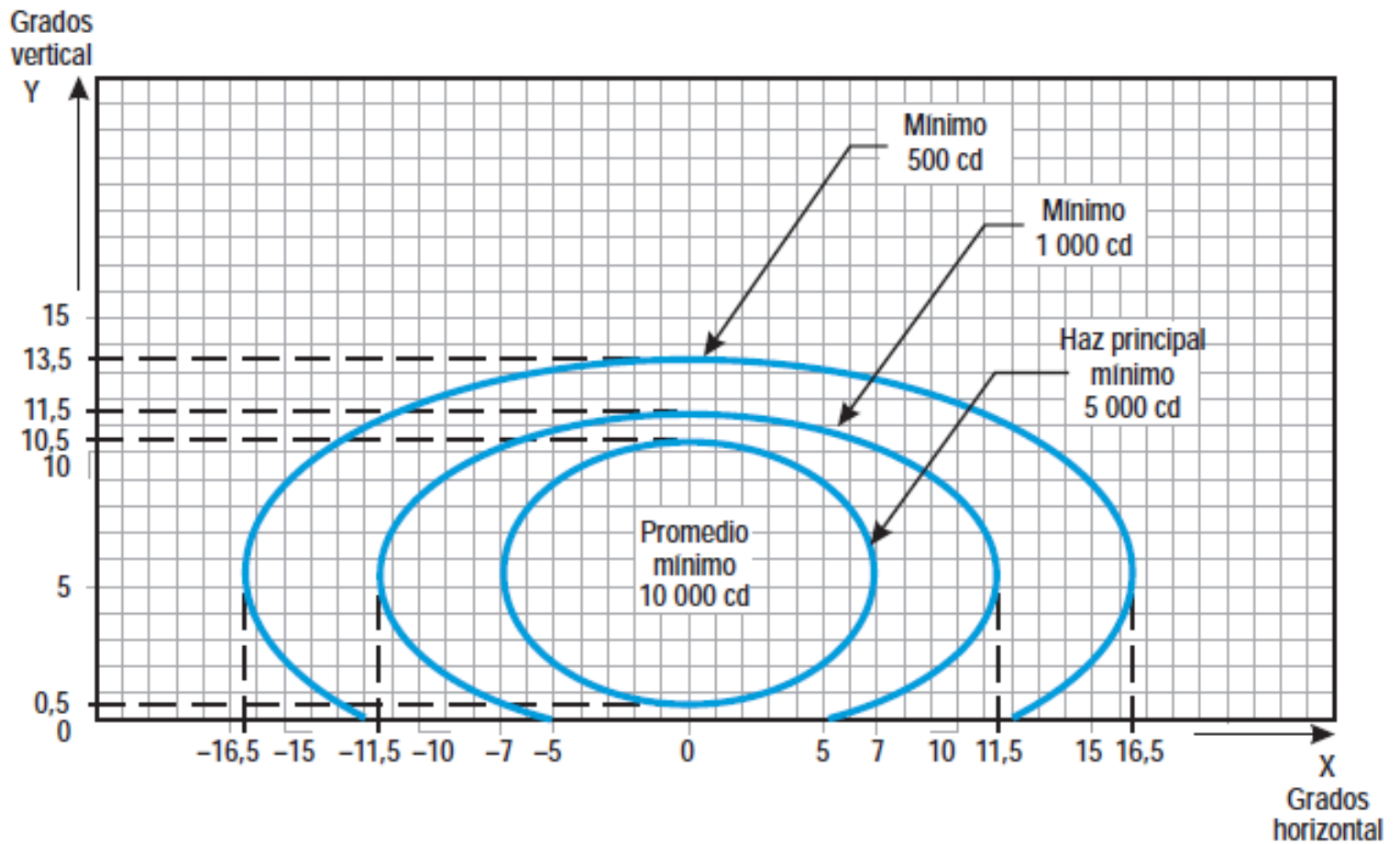
1. Curvas calculadas según la fórmula $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	5.5	7.5	9.0
b	4.5	6.0	8.5

2. Convergencia 3.5°

3. Ver las notas comunes a las Figuras A2-1 a A2-11 y A2-26.

Figura A2-3. Diagrama de isocandelas para las luces de umbral (luz verde)



Notas:

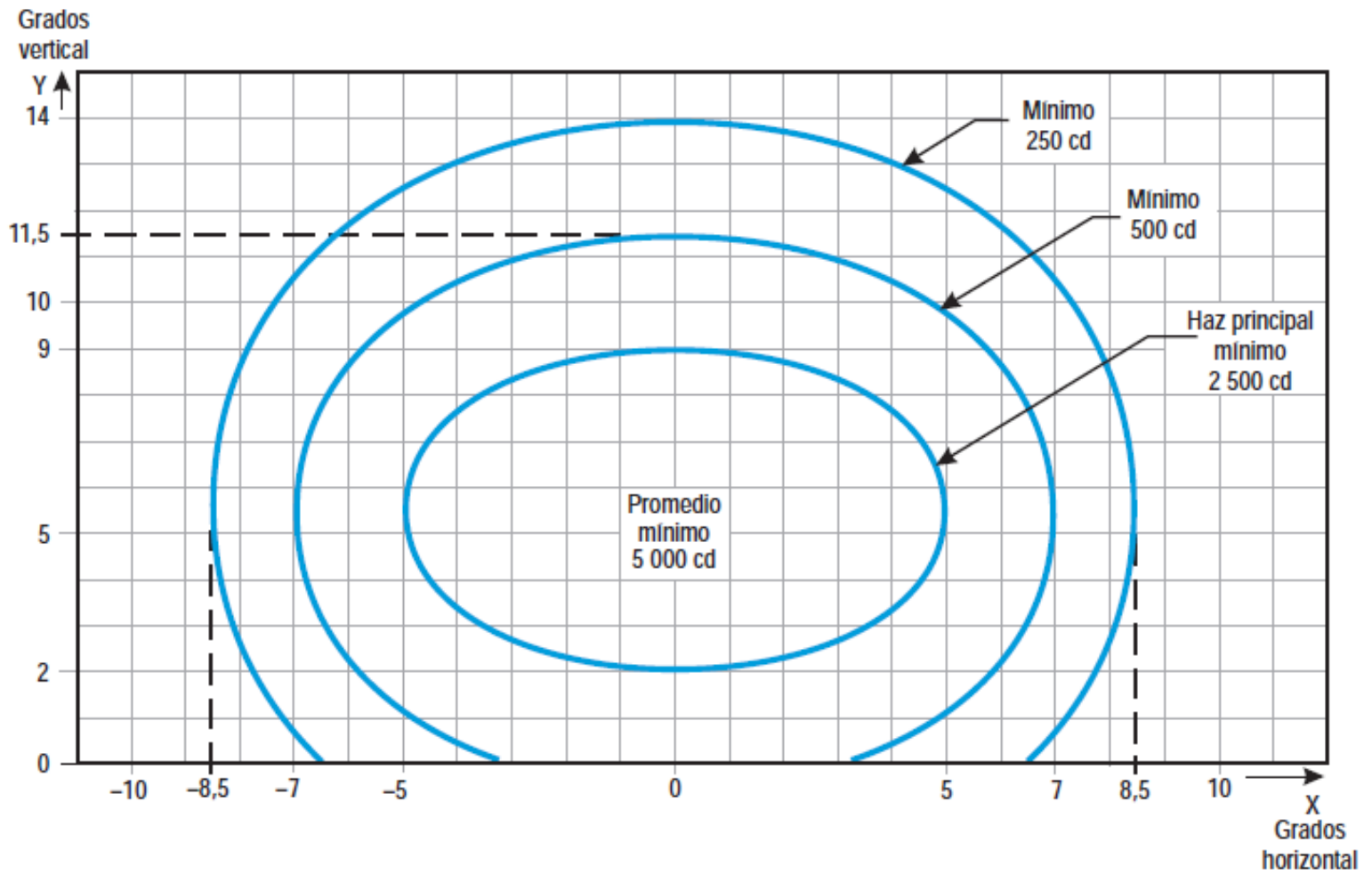
1. Curvas calculadas según la fórmula $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	7.0	11.5	16.5
b	5.0	6.0	8.0

2. Convergencia 2°

3. Ver las notas comunes a las Figuras A2-1 a A2-11 y A2-26.

Figura A2-4. Diagrama de isocandelas para las luces de barra de ala de umbral (luz verde)



Notas:

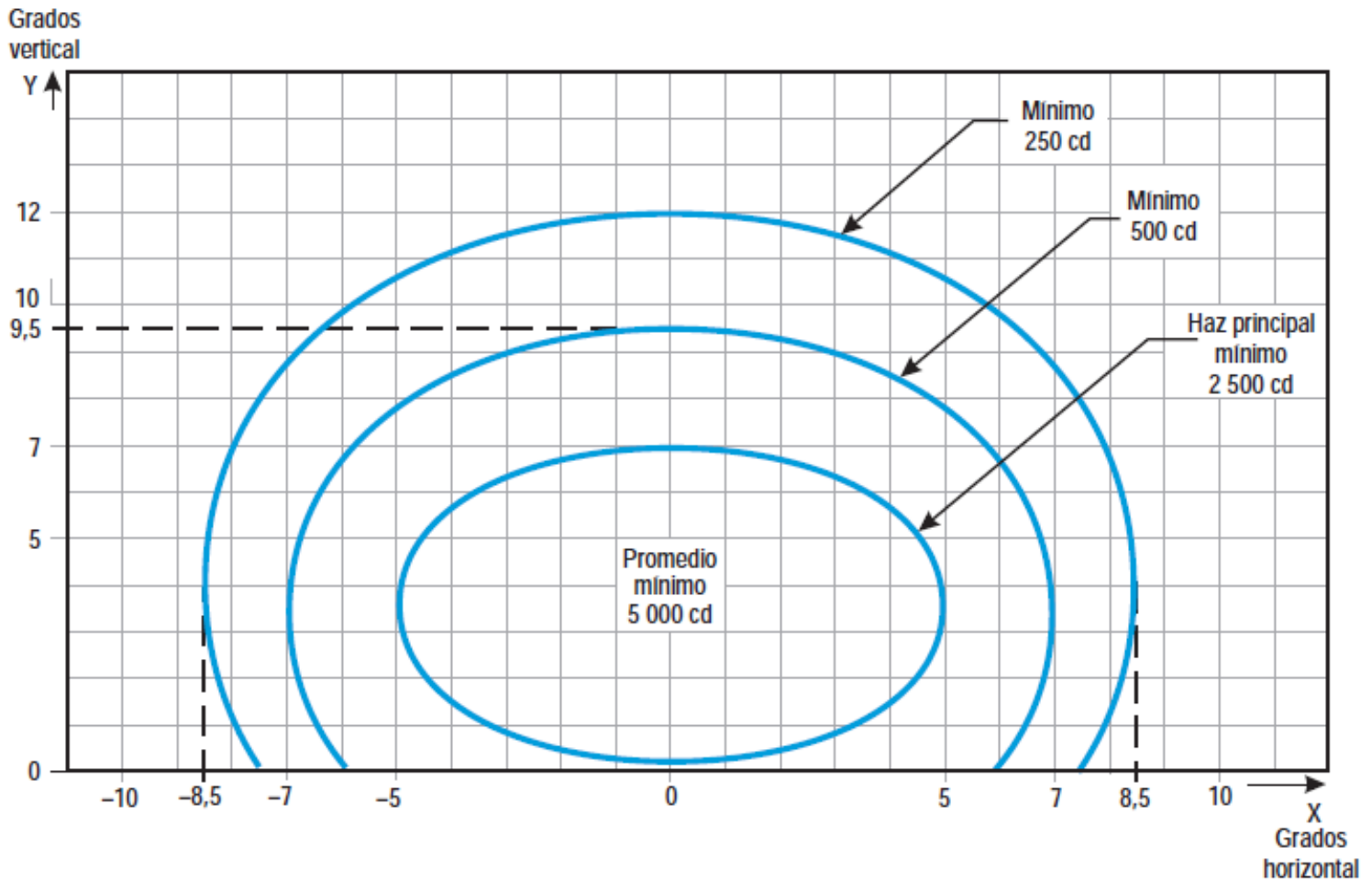
1. Curvas calculadas según la fórmula $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	5.0	7.0	8.5
b	3.5	6.0	8.5

2. Convergencia 4°

3. Ver las notas comunes a las Figuras A2-1 a A2-11 y A2-26.

Figura A2-5. Diagrama de isocandelas para las luces de toma de contacto (luz blanca)



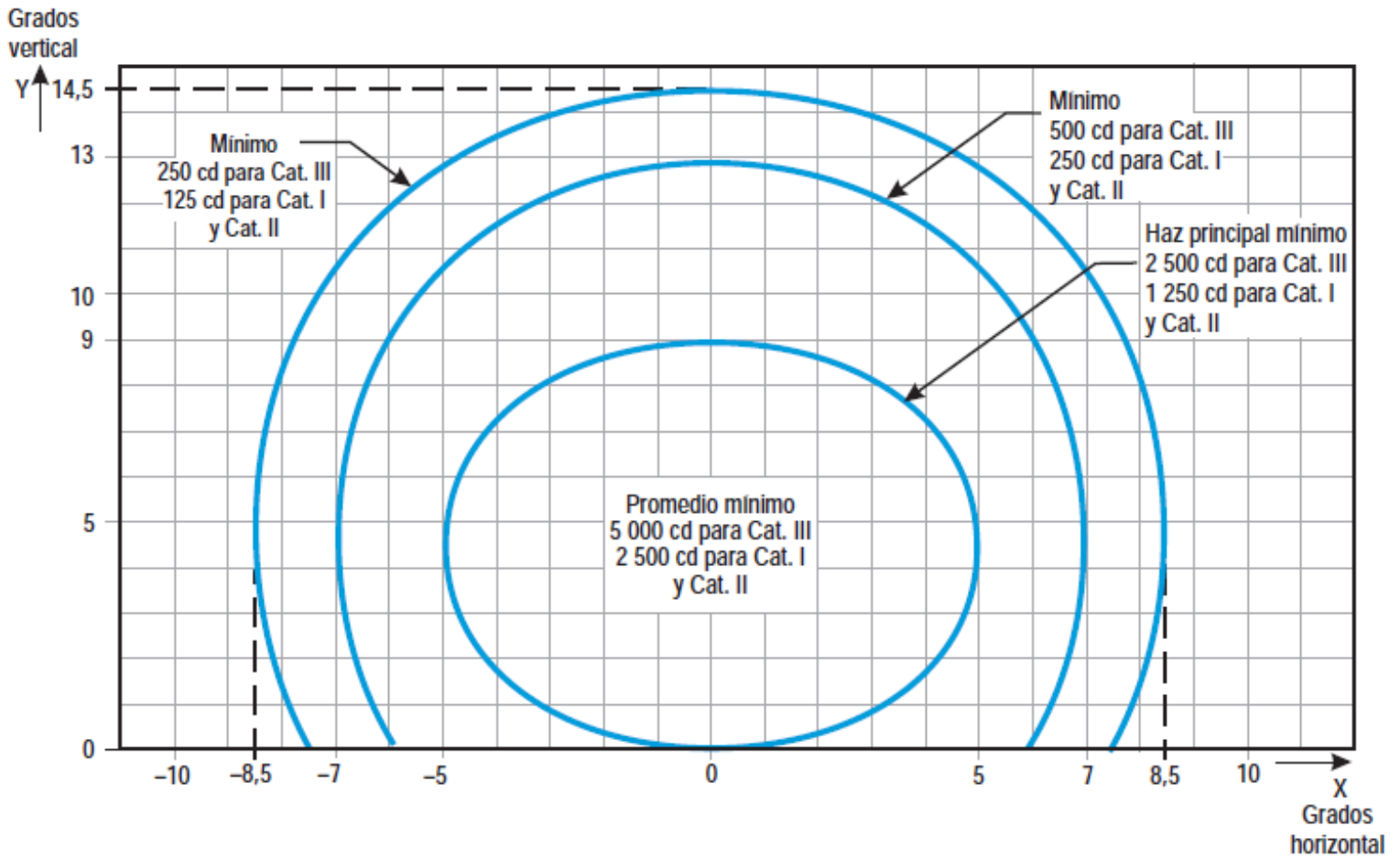
Notas:

1. Curvas calculadas según la fórmula $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	5.0	7.0	8.5
b	3.5	6.0	8.5

2. Para las luces rojas, multiplíquense los valores por 0.15.
3. Para las luces amarillas, multiplíquense los valores por 0.40.
4. Ver las notas comunes a las Figuras A2-1 a A2-11 y A2-26.

Figura A2-6. Diagrama de isocandelas para las luces de eje de pista con espaciado longitudinal de 30m (luz blanca) y luces indicadoras de calle de salida rápida (luz amarilla)



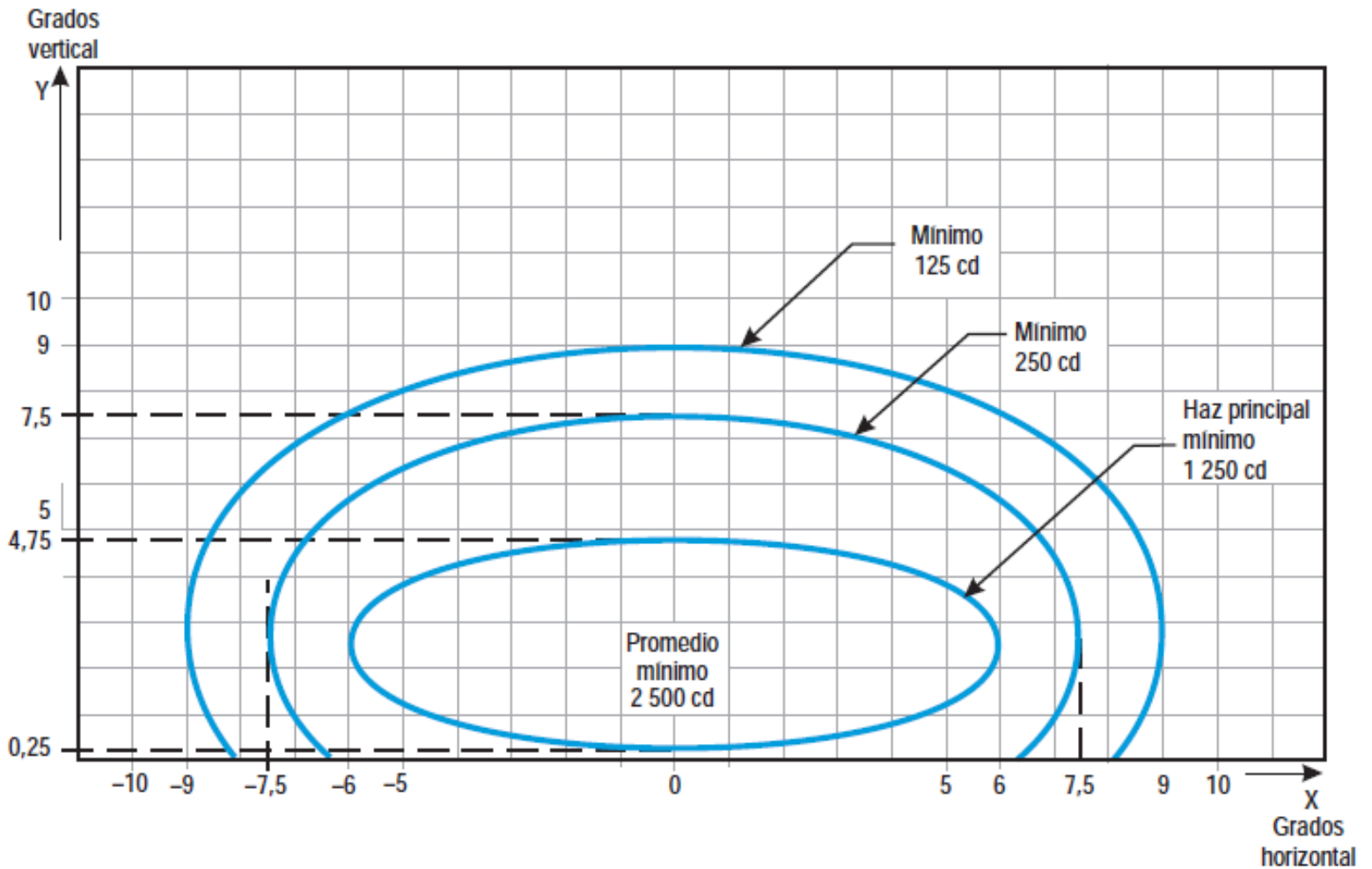
Notas:

1. Curvas calculadas según la fórmula $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	5.0	7.0	8.5
b	4.5	8.5	10

2. Para las luces rojas, multiplíquense los valores por 0.15.
3. Para las luces amarillas, multiplíquense los valores por 0.40.
4. Ver las notas comunes a las Figuras A2-1 a A2-11 y A2-26.

Figura A2-7. Diagrama de isocandelas para las luces de eje de pista con espaciado longitudinal de 15 m (luz blanca) y luces indicadores de calle de salida rápida (luz amarilla)



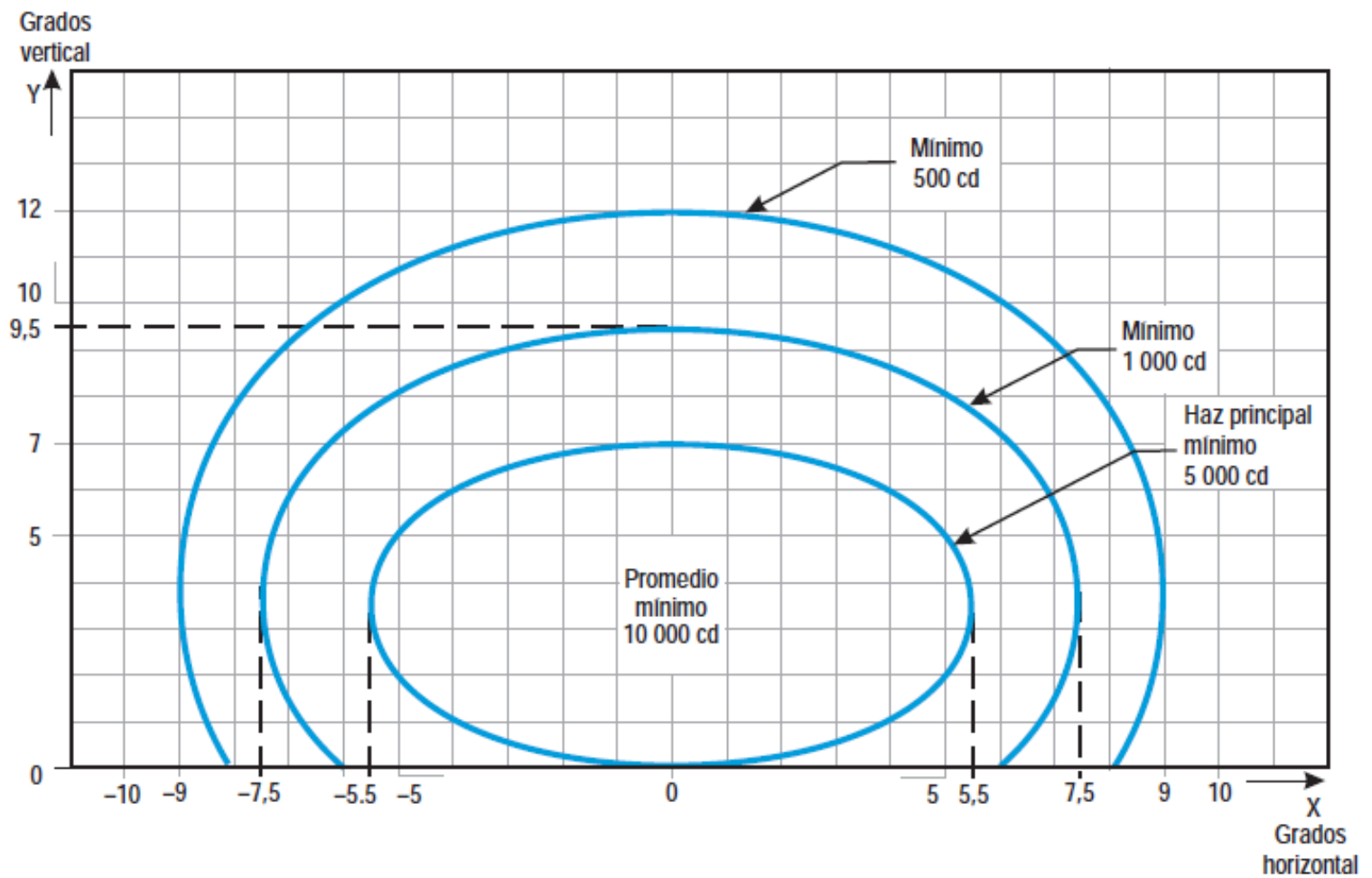
Notas:

1. Curvas calculadas según la fórmula $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	6.0	7.5	9.0
b	2.25	5.0	6.5

2. Ver las notas comunes a las Figuras A2-1 a A2-11 y A2-26.

Figura A2-8. Diagrama de isocandelas para las luces de extremo de pista (luz roja)



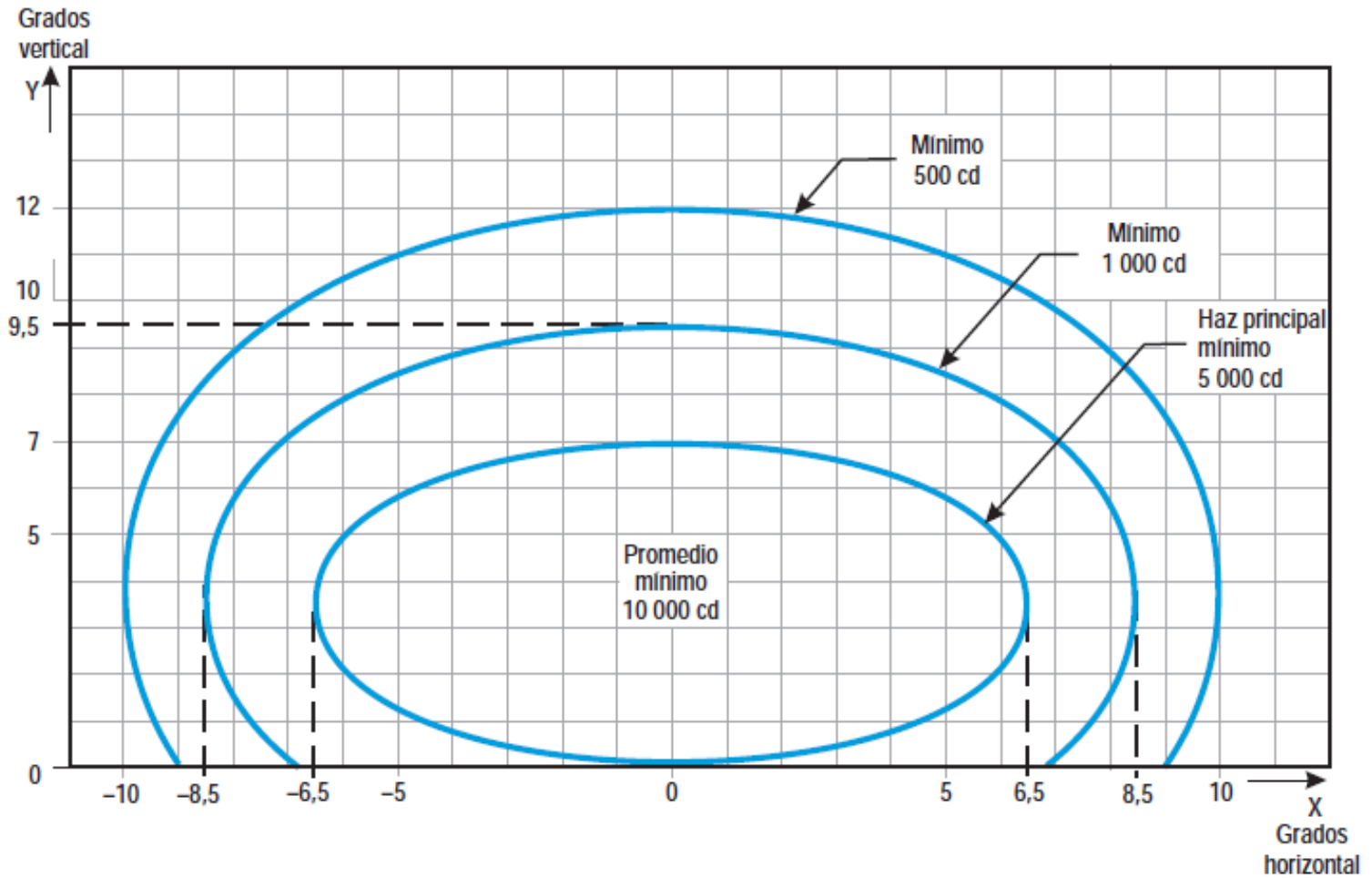
Notas:

3. Curvas calculadas según la fórmula $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	5.5	7.5	9.0
b	3.5	6.0	8.5

1. Convergencia de 3.5°
3. Para las luces rojas, multiplíquense los valores por 0.15.
4. Para las luces amarillas, multiplíquense los valores por 0.40.
5. Ver las notas comunes a las Figuras A2-1 a A2-11 y A2-26.

Figura A2-9. Diagrama de isocandelas para las luces de borde de pista cuando la anchura de la pista es de 45 m (luz blanca)



Notas:

1. Curvas calculadas según la fórmula $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$
2. Convergencia de 4.5°
3. Para las luces rojas, multiplíquense los valores por 0.15.
4. Para las luces amarillas, multiplíquense los valores por 0.40.
5. Ver las notas comunes a las Figuras A2-1 a A2-11 y A2-26.

a	6.5	8.5	10.0
b	3.5	6.0	8.5

Figura A2-10. Diagrama de isocandelas para las luces de borde de pista cuando la anchura de la pista es de 60 m (luz blanca)

EMPRESA NACIONAL DE GRAFICAS

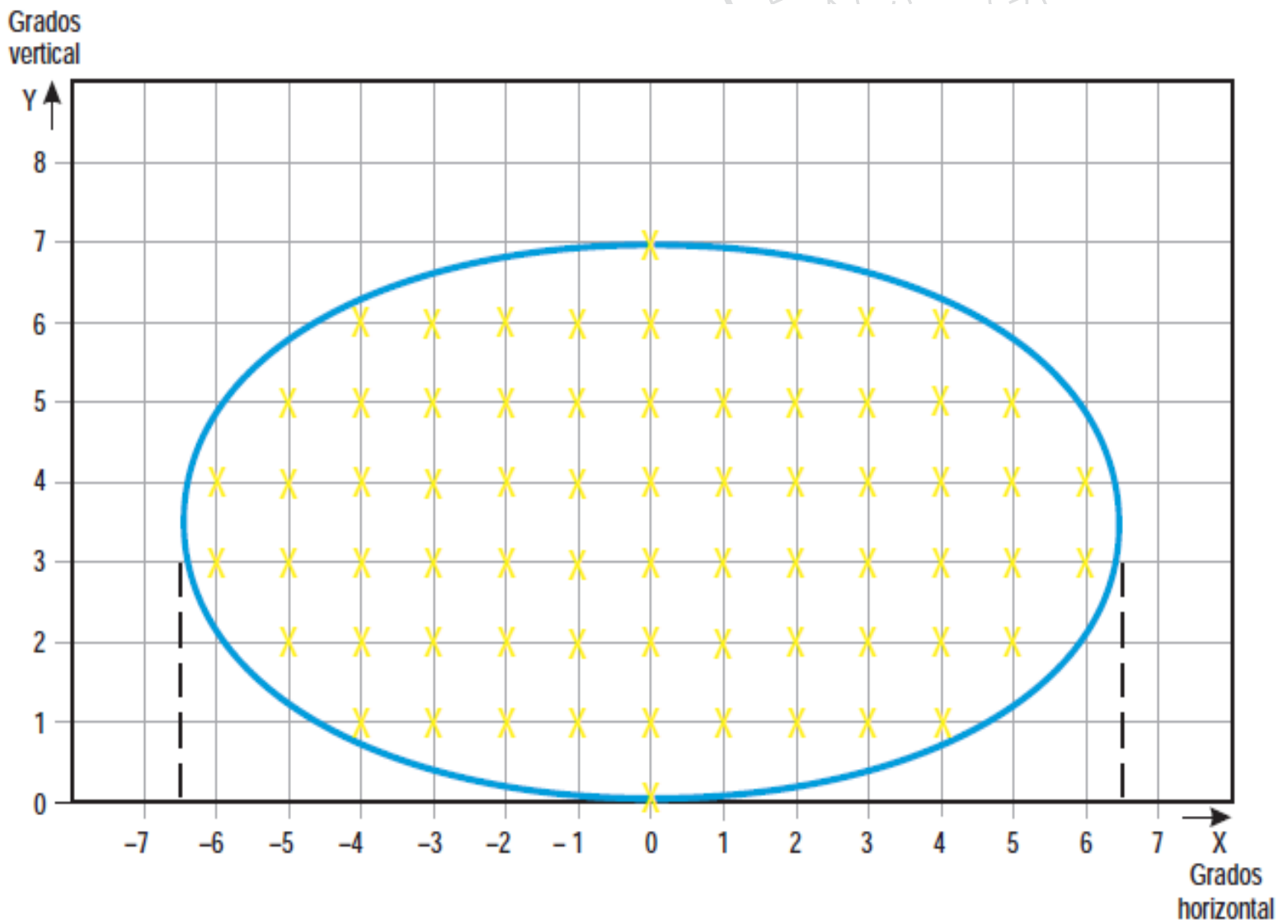


Figura A2-11. Puntos de cuadrícula para el cálculo de la intensidad media de luces de aproximación y de pista

Notas comunes a las Figuras A2-1 a A2-11 y A2-26.

1. Las elipses de cada figura son simétricas con respecto a los ejes comunes vertical y horizontal.

2. En las Figuras A2-1 a A2-10, así como en la Figura A2-26, se indican las intensidades mínimas admisibles de las luces. La intensidad media del haz principal se calcula estableciendo puntos de cuadrícula según lo indicado en la Figura A2-11 y utilizando los valores de la intensidad medidos en todos los puntos de cuadrícula del interior y del perímetro de la elipse que representa el haz principal. El valor medio es la media

aritmética de las intensidades luminosas medidas en todos los puntos de cuadrícula considerados.

3. En el diagrama de haz principal no se aceptan desviaciones cuando el soporte de las luces esté adecuadamente orientado.

4. Razón media de intensidades. La razón entre la intensidad media dentro de la elipse que define el haz principal de una nueva luz característica y la intensidad media del haz principal de una nueva luz de borde de pista debe ser la siguiente:

Figura A2-1	Eje de aproximación y barras transversales	de 1.5 a 2.0 (luz blanca)
Figura A2-2	Fila lateral de aproximación	de 0.5 a 1.0 (luz roja)
Figura A2-3	Umbral	de 1.0 a 1.5 (luz verde)
Figura A2-4	Barra de ala de umbral	de 1.0 a 1.5 (luz verde)
Figura A2-5	Zona de toma de contacto	de 0.5 a 1.0 (luz blanca)
Figura A2-6	Eje de pista (espaciado longitudinal de 30 m)	de 0.5 a 1.0 (luz blanca)
Figura A2-7	Eje de pista (espaciado longitudinal de 15 m)	de 0.5 a 1.0 para CAT III (luz blanca) de 0.25 a 0.5 para CAT I, II (luz blanca)
Figura A2-8	Extremo de pista	de 0.25 a 0.5 (luz roja)
Figura A2-9	Borde de pista (pista de 45 m de anchura)	1.0 (luz blanca)
Figura A2-10	Borde de pista (pista de 60 m de anchura)	1.0 (luz blanca)

5. Las coberturas de haz en las figuras proporcionan la guía necesaria para aproximaciones cuando el alcance visual en la pista RVR disminuye a valores del orden de 150 m y para despegues cuando el RVR disminuye hasta valores del orden de 100 m.

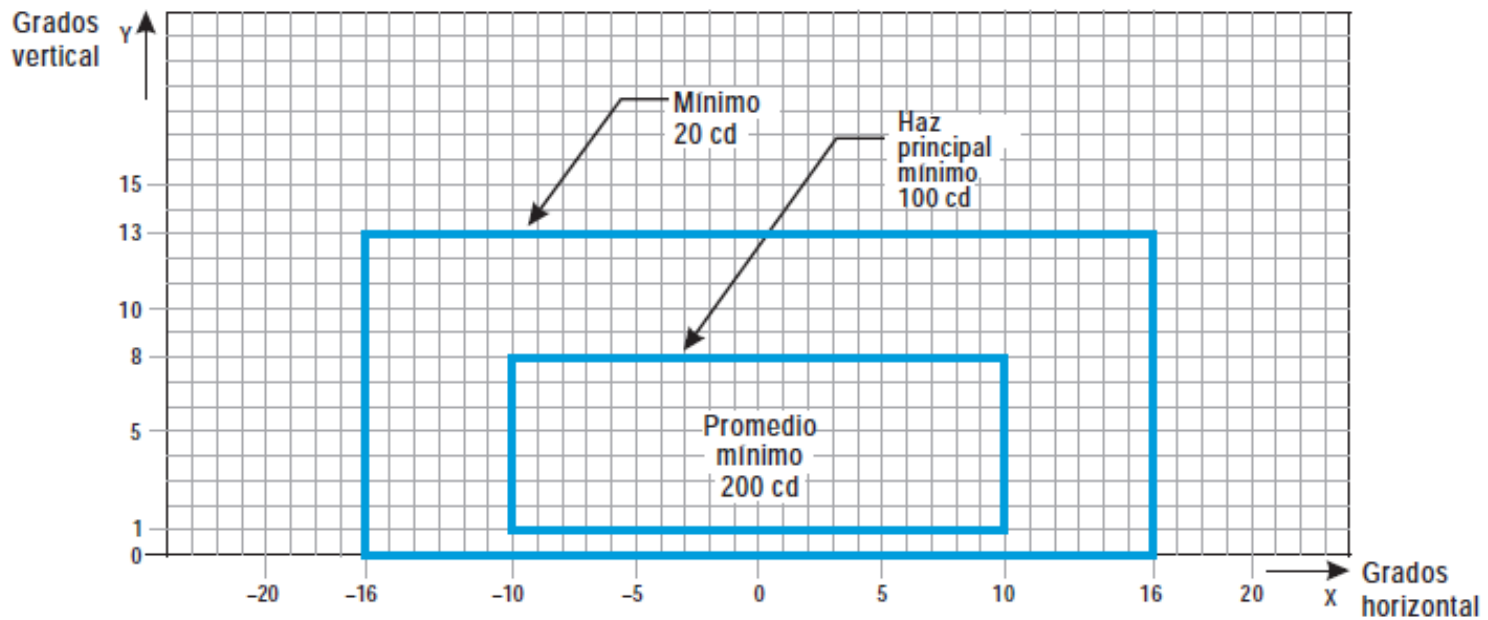
6. Los ángulos horizontales se miden respecto al plano vertical que contiene el eje de pista. Para luces distintas a las luces de eje, el sentido hacia el eje de pista se considera positivo. Los ángulos verticales se miden respecto al plano horizontal.

7. Cuando las luces de ejes de aproximación, barras transversales y luces de fila lateral de aproximación sean empotradas en lugar de elevadas, p. ej., en una pista con

umbral desplazado, los requisitos de intensidad pueden satisfacerse instalando dos o tres armaduras (de menor intensidad) en cada posición.

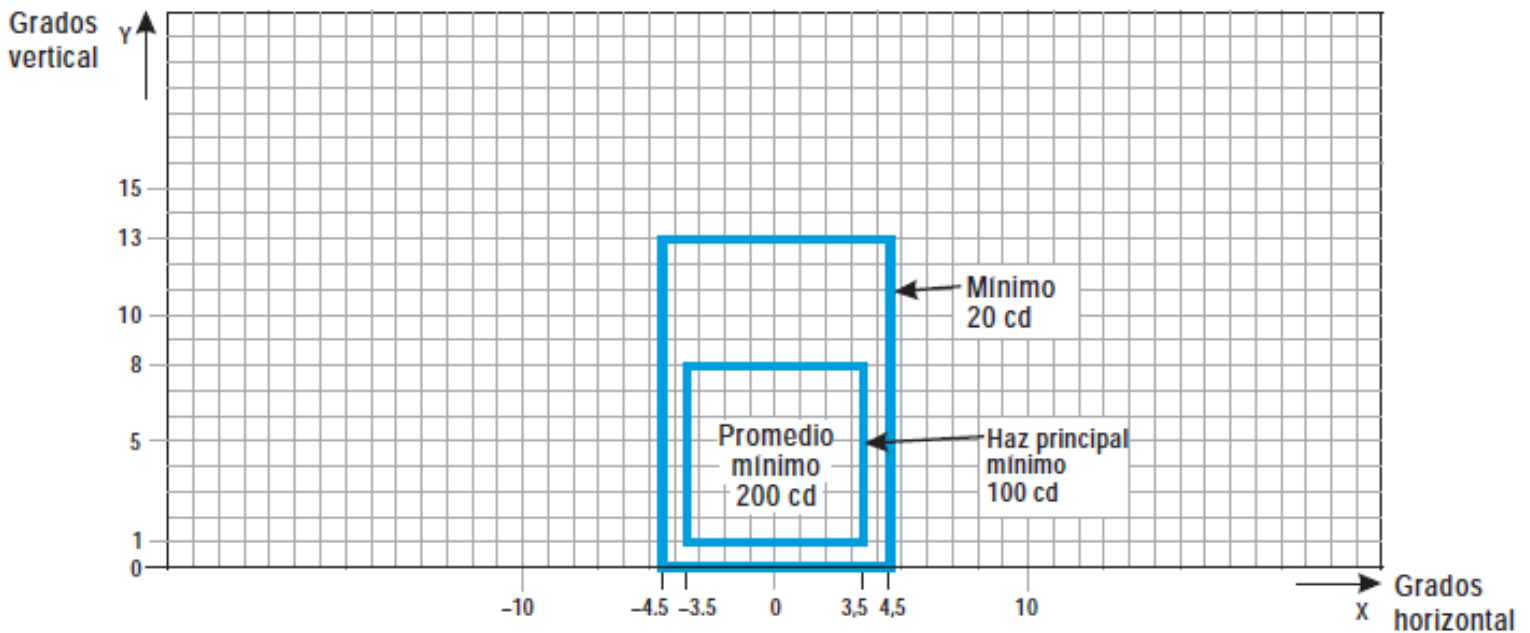
8. El mantenimiento adecuado es importantísimo. La intensidad media nunca debe disminuir a valores por debajo del 50% de los indicados en las figuras y las autoridades aeroportuarias deben establecer como objetivo mantener un nivel de emisión de luz que se acerque al promedio de intensidad mínima especificada.

9. El elemento luminoso se debe instalar de forma que el haz principal esté alineado dentro de un margen de medio grado respecto al requisito especificado.

**Notas:**

1. En estas coberturas de haz se tiene en cuenta que el puesto de pilotaje puede estar desplazado del eje de la pista a una distancia del orden de 12 m y las luces se han previsto para ser utilizadas antes y después de la curva.
2. Ver las notas comunes a las Figuras A2-12 a A2-21.
3. Las intensidades aumentadas para las luces de calle de rodaje de salida rápida de mayor intensidad, tal como se recomienda en RAC 14.405(p)(9), son cuatro veces las indicaciones correspondientes en la figura (es decir, 800 cd para el haz principal mínimo promedio).

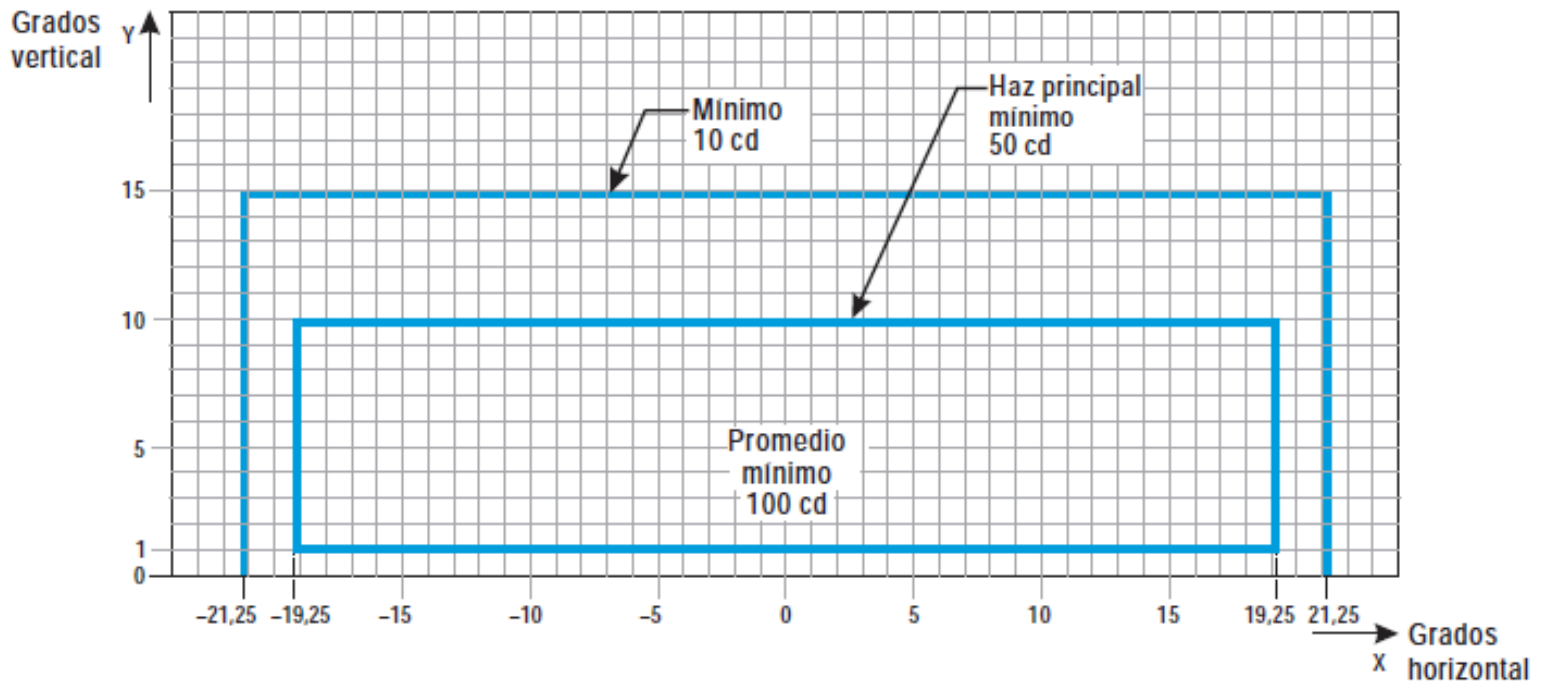
Figura A2-12. Diagrama de isocandelas para luces de eje de calle de rodaje (espaciado de 15 m), REL, de barra de prohibición de acceso y de barra de parada en tramos rectos previstas para ser utilizadas en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 350 m cuando pueda haber grandes desplazamientos y para luces de protección de pista de baja intensidad, configuración B.



Notas:

1. Estas coberturas de haz son generalmente satisfactorias y se ha tenido en cuenta un desplazamiento normal del puesto de pilotaje de aproximadamente 3 m con respecto al eje.
2. Ver las notas comunes a las Figuras A2-12 a A2-21.

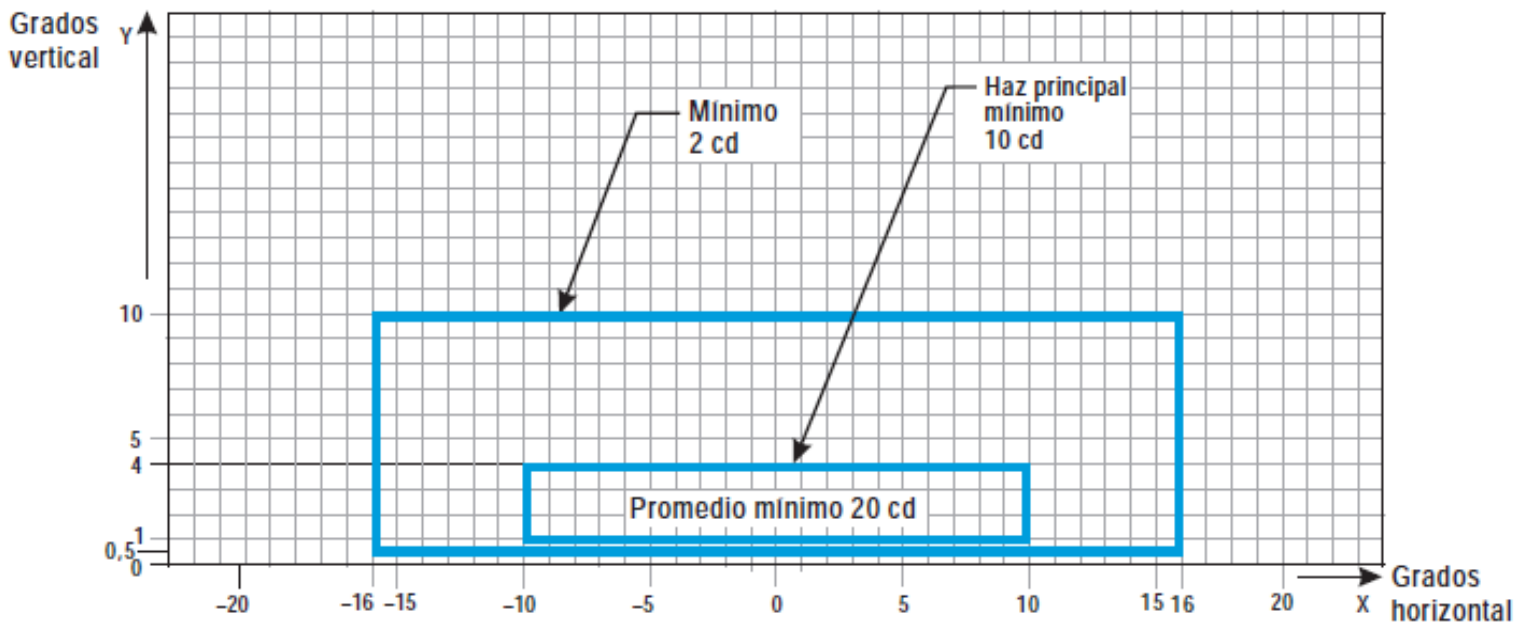
Figura A2-13. Diagrama de isocandelas para luces de eje de calle de rodaje (espaciado de 15 m), de barra de prohibición de acceso y de barra de parada en tramos rectos previstas para ser utilizadas en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 350 m



Notas:

1. Las luces en las curvas con una convergencia de 15.75° respecto a la tangente a la curva. Esto no se aplica a las luces de entrada a la pista (REL)
2. Las intensidades aumentadas para las REL serán dos veces las intensidades especificadas, es decir, mínimo 20 cd. haz principal mínimo 100 cd. y promedio mínimo 200 cd.
3. Ver las notas comunes a las Figuras A2-12 a A2-21.

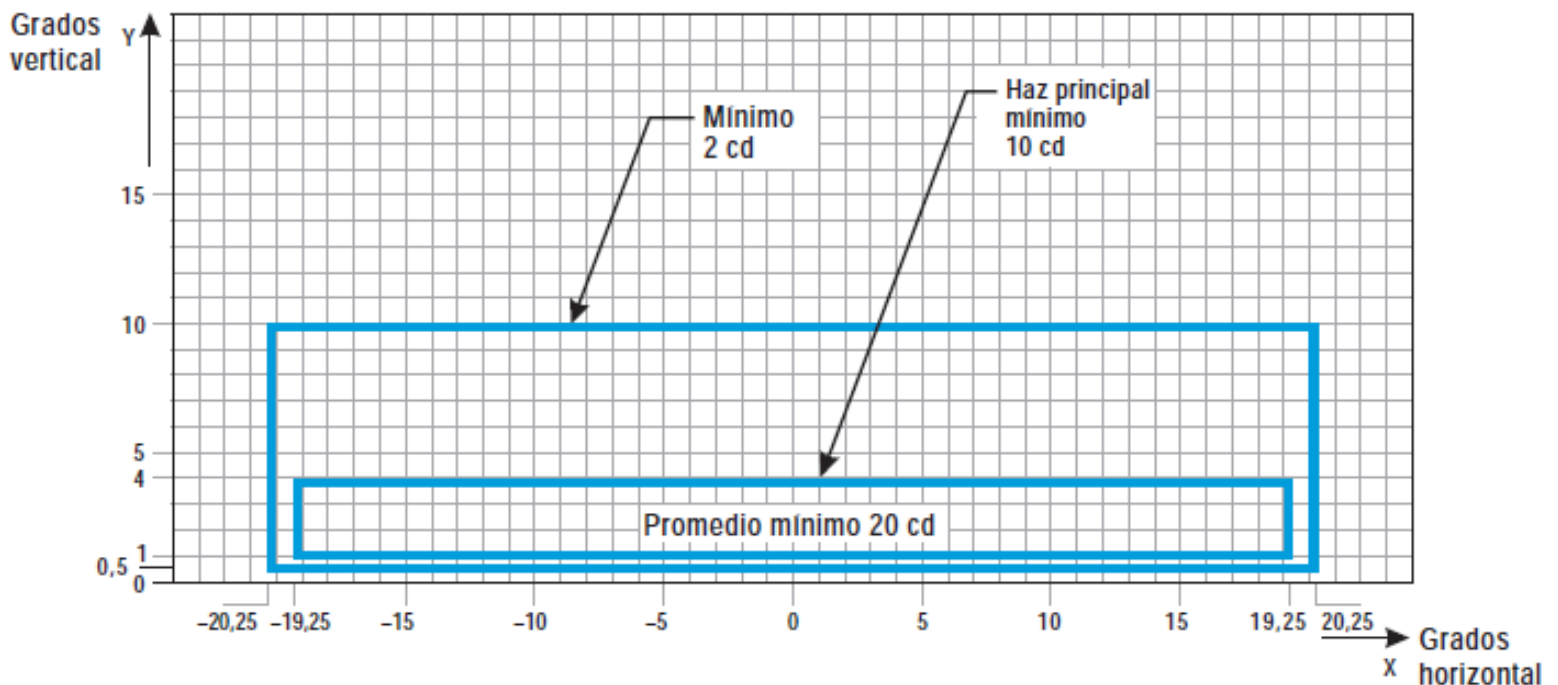
Figura A2-14. Diagrama de isocandelas para luces de eje de calle de rodaje (espaciado de 7,5 m), REL, de barra de prohibición de acceso y de barra de parada en tramos curvos para ser utilizado en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 350 m



Notas:

1. En los lugares en que se presenta comúnmente luminancia de fondo y donde la disminución del rendimiento luminoso provocado por el polvo y la contaminación local constituye un factor importante, los valores cd deben multiplicarse por 2,5.
2. Donde están emplazadas luces omnidireccionales, éstas deben satisfacer los requisitos de esta figura relativos al haz vertical
3. Ver las notas comunes a las Figuras A2-12 a A2-21.

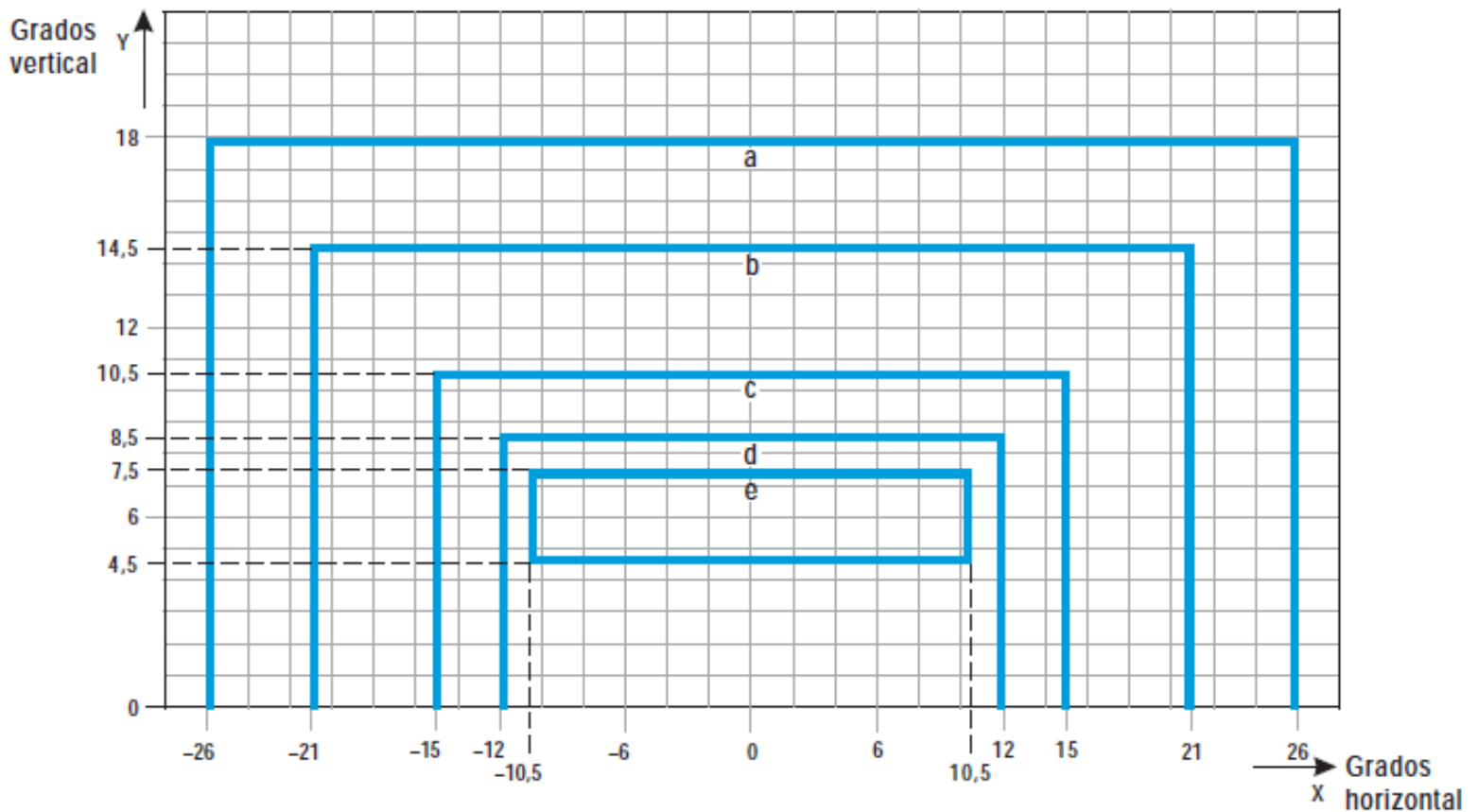
Figura A2-15. Diagrama de isocandelas para luces de eje de calle de rodaje (espaciado de 30 m, 60 m), de barra de prohibición de acceso y de barra de parada en tramos rectos previstas para ser utilizadas en condiciones de alcance visual en la pista de 350 m o superior



Notas:

1. Las luces en las curvas con una convergencia de 15.75° respecto a la tangente a la curva.
2. En los lugares en que se presenta comúnmente luminancia de fondo y donde la disminución del rendimiento luminoso provocado por el polvo y la contaminación local constituye un factor importante, los valores cd deben multiplicarse por 2,5.
3. En estas coberturas de haz se tiene en cuenta que el puesto de pilotaje puede estar desplazado del eje por distancias del orden de 12 m, lo cual puede ocurrir al final de las curvas.
4. Ver las notas comunes a las Figuras A2-12 a A2-21.

Figura A2-16. Diagrama de isocandelas para luces de eje de calle de rodaje (espaciado de 7,5 m, 15 m, 30 m), de barra de prohibición de acceso y de barra de parada en tramos curvos previstas para ser utilizadas en condiciones de alcance visual en la pista de 350 m o superior

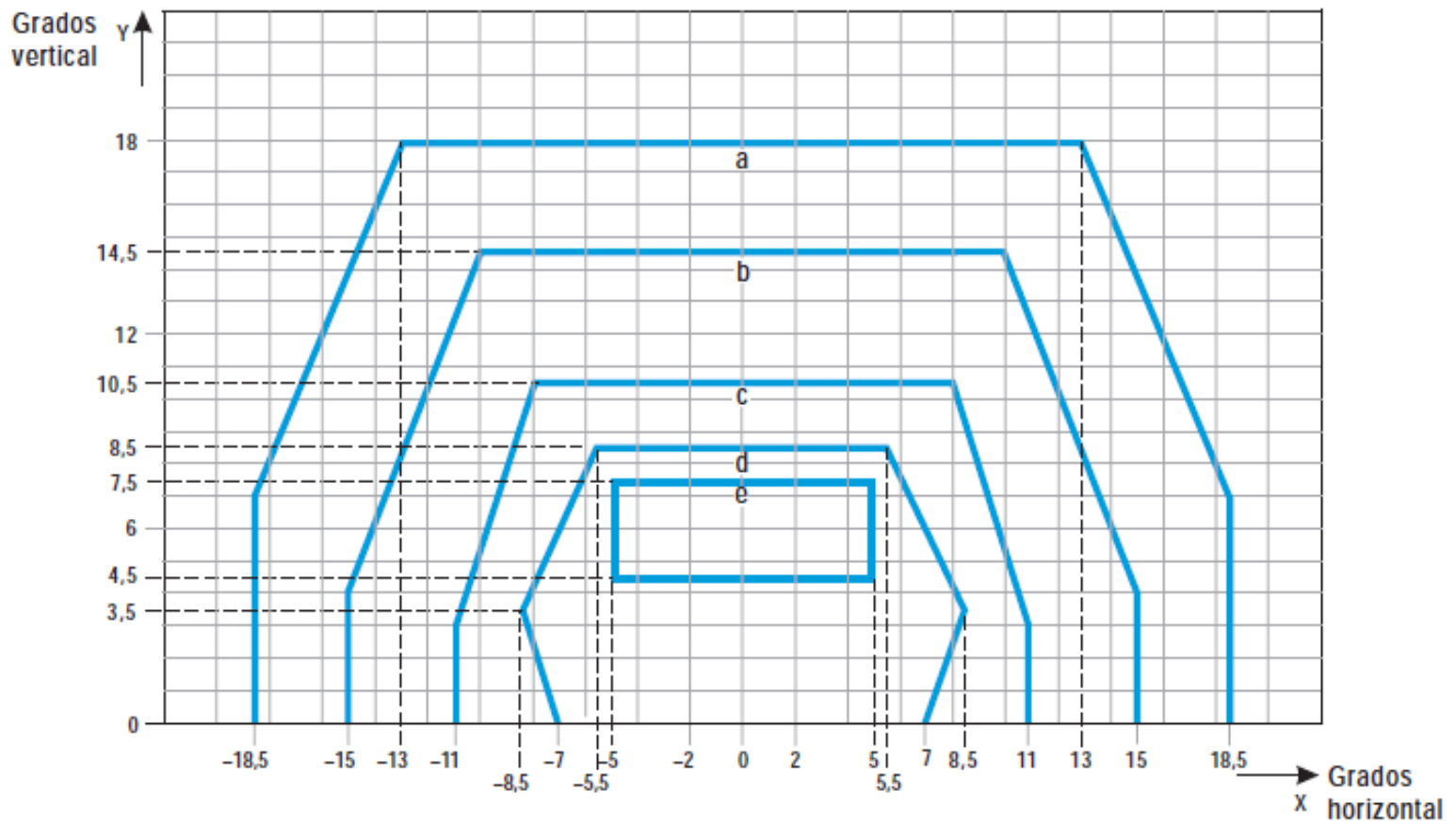


Curva	a	b	c	d	e
Intensidad (cd)	8	20	100	450	1800

Notas:

2. En estas coberturas de haz se tiene en cuenta que el puesto de pilotaje puede estar desplazado del eje de la pista y a una distancia del orden de 12 m y las luces se han previsto para ser utilizadas antes y después de la curva.
3. Ver las notas comunes a las Figuras A2-12 a A2-21.

Figura A2-17. Diagrama de isocandelas para las luces de eje de calle de rodaje (con espaciado de 15 m) de barra de prohibición de acceso y de barra de parada de alta intensidad en tramos rectos, previstas para ser utilizadas en un sistema avanzado de guía y control del movimiento en la superficie, en el que se requieran intensidades luminosas más elevadas y cuando puedan producirse grandes desplazamientos

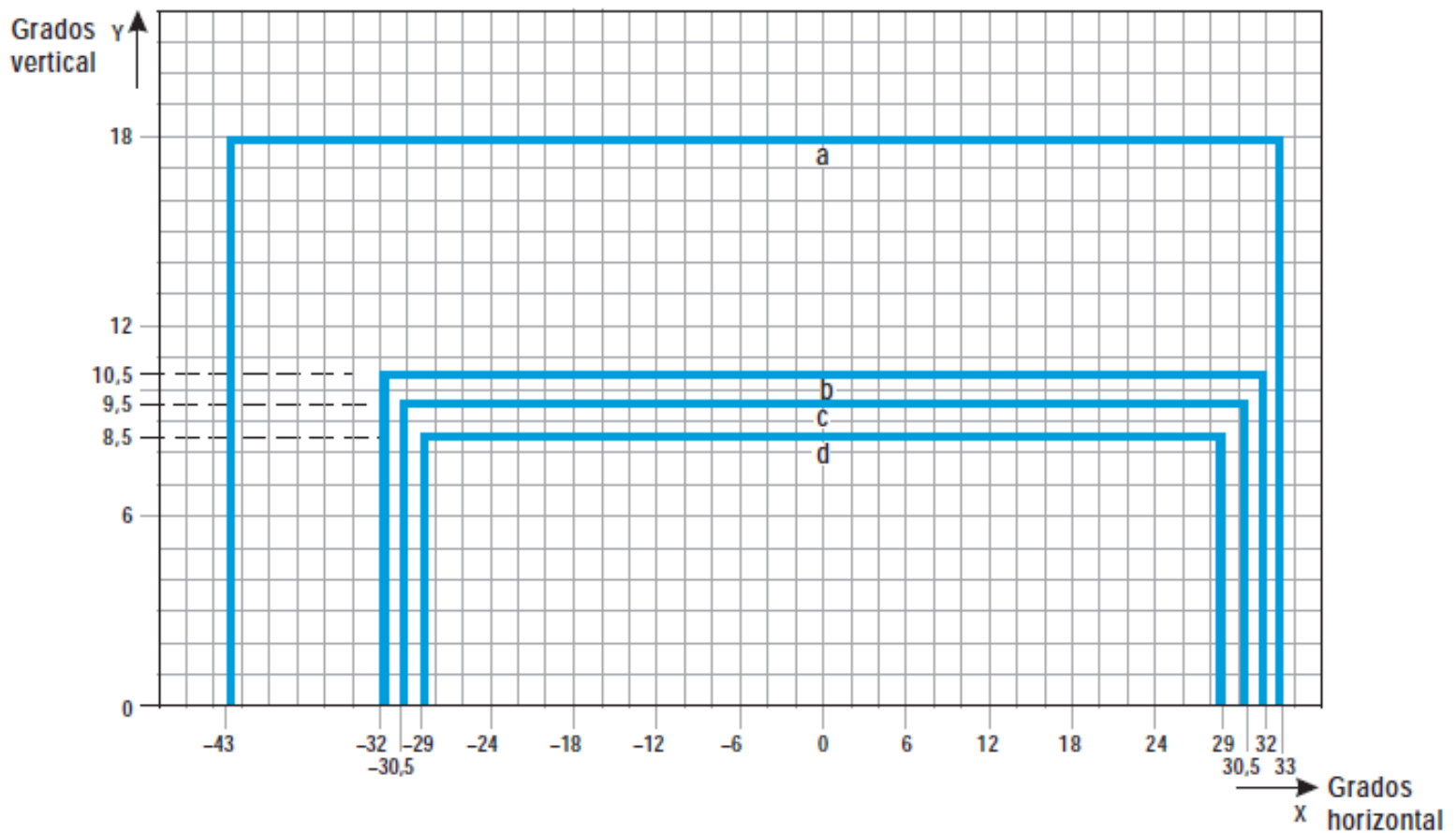


Curva	a	b	c	d	e
Intensidad (cd)	8	20	100	450	1800

Notas:

1. Estas coberturas de haz son generalmente satisfactorias y se ha tenido en cuenta un desplazamiento normal del puesto de pilotaje cuando la rueda exterior del tren principal está sobre el borde de la calle de rodaje.
2. Ver las notas comunes a las Figuras A2-12 a A2-21.

Figura A2-18. Diagrama de isocandelas para las luces de eje de calle de rodaje (con espaciado de 15 m), de barra de prohibición de acceso y de barra de parada de alta intensidad en tramos rectos, previstas para ser utilizadas en un sistema avanzado de guía y control del movimiento en la superficie, en el que se requieran intensidades luminosas más elevadas

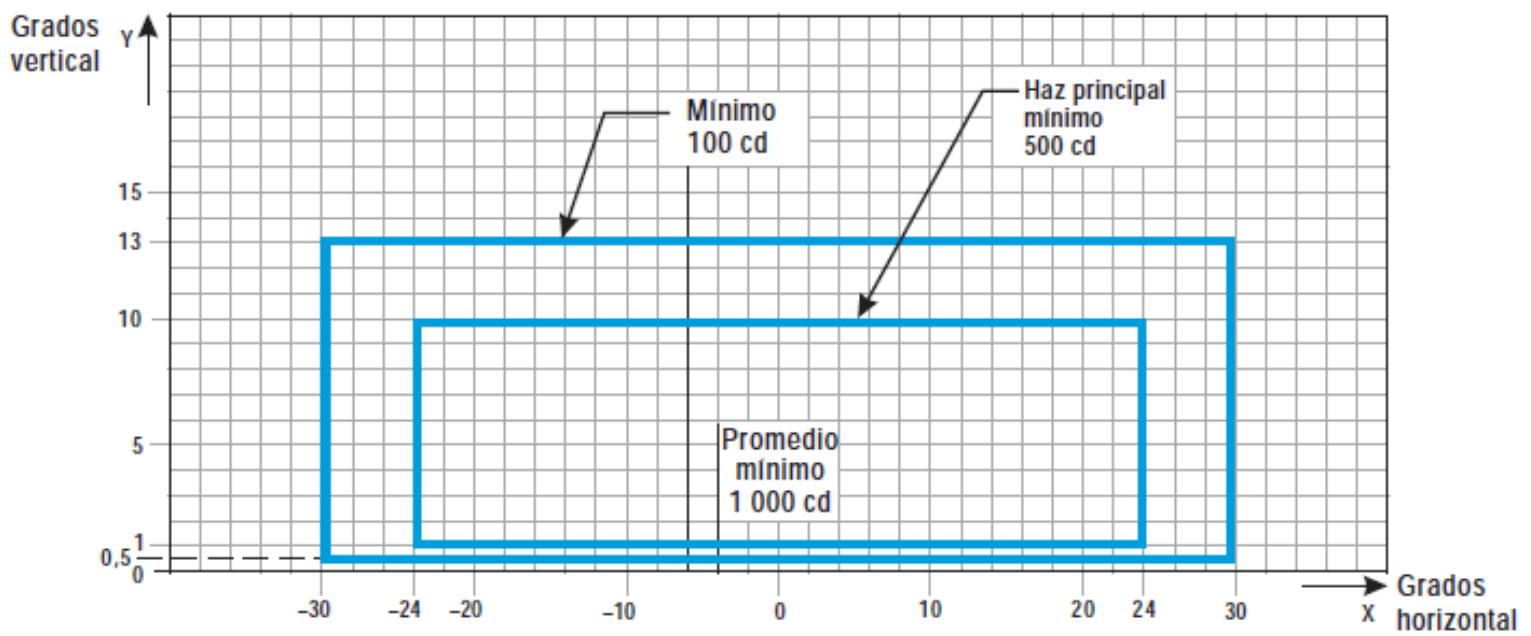


Curva	a	b	c	d
Intensidad (cd)	8	100	200	400

Notas:

1. Las luces en las curvas con una convergencia de 17° respecto a la tangente a la curva.
2. Ver las notas comunes a las Figuras A2-12 a A2-21.

Figura A2-19. Diagrama de isocandelas para las luces de eje de calle de rodaje (con espaciado de 7,5 m), de barra de prohibición de acceso y de barra de parada de alta intensidad en tramos curvos, previstas para ser utilizadas en un sistema avanzado de guía y control del movimiento en la superficie, en el que se requieran intensidades luminosas más elevadas



Notas:

1. Aunque las luces funcionan normalmente a destellos, la intensidad luminosa se especifica como si la luz fuera de lámparas incandescentes fijas.
2. Ver las notas comunes a las Figuras A2-12 a A2-21.

Figura A2-20. Diagrama de isocandelas para las luces de protección de pista de alta intensidad, configuración B

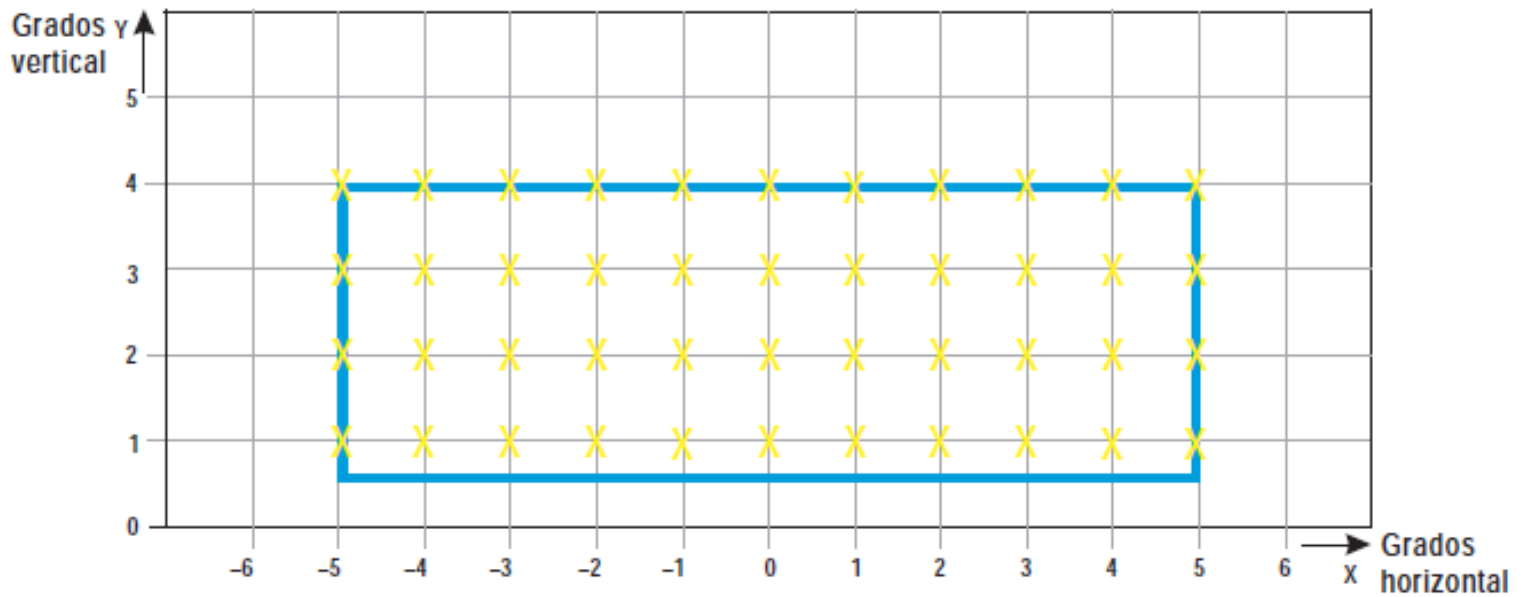


Figura A2-21. Puntos de cuadrícula para el cálculo de la intensidad media de luces de eje de calle de rodaje y de luces de barra de parada

Notas comunes a las Figuras A2-12 a A2-21

1. Las intensidades especificadas en las Figuras A2-12 a A2-20 corresponden a las luces de colores verde y amarillo para luces de eje de calle de rodaje, las de color amarillo para las luces de protección de pista y las de color rojo para luces de barra de parada.

2. En las Figuras A2-12 a A2-20 se indican las intensidades mínimas admisibles de las luces. La intensidad media del haz principal se calcula estableciendo puntos de cuadrícula según lo indicado en la Figura A2-21 y utilizando los valores de la intensidad medidos en todos los puntos de cuadrícula del interior y del perímetro del rectángulo que representa el haz principal. El valor medio es la medida aritmética de las intensidades luminosas medidas en todos los puntos de cuadrícula considerados.

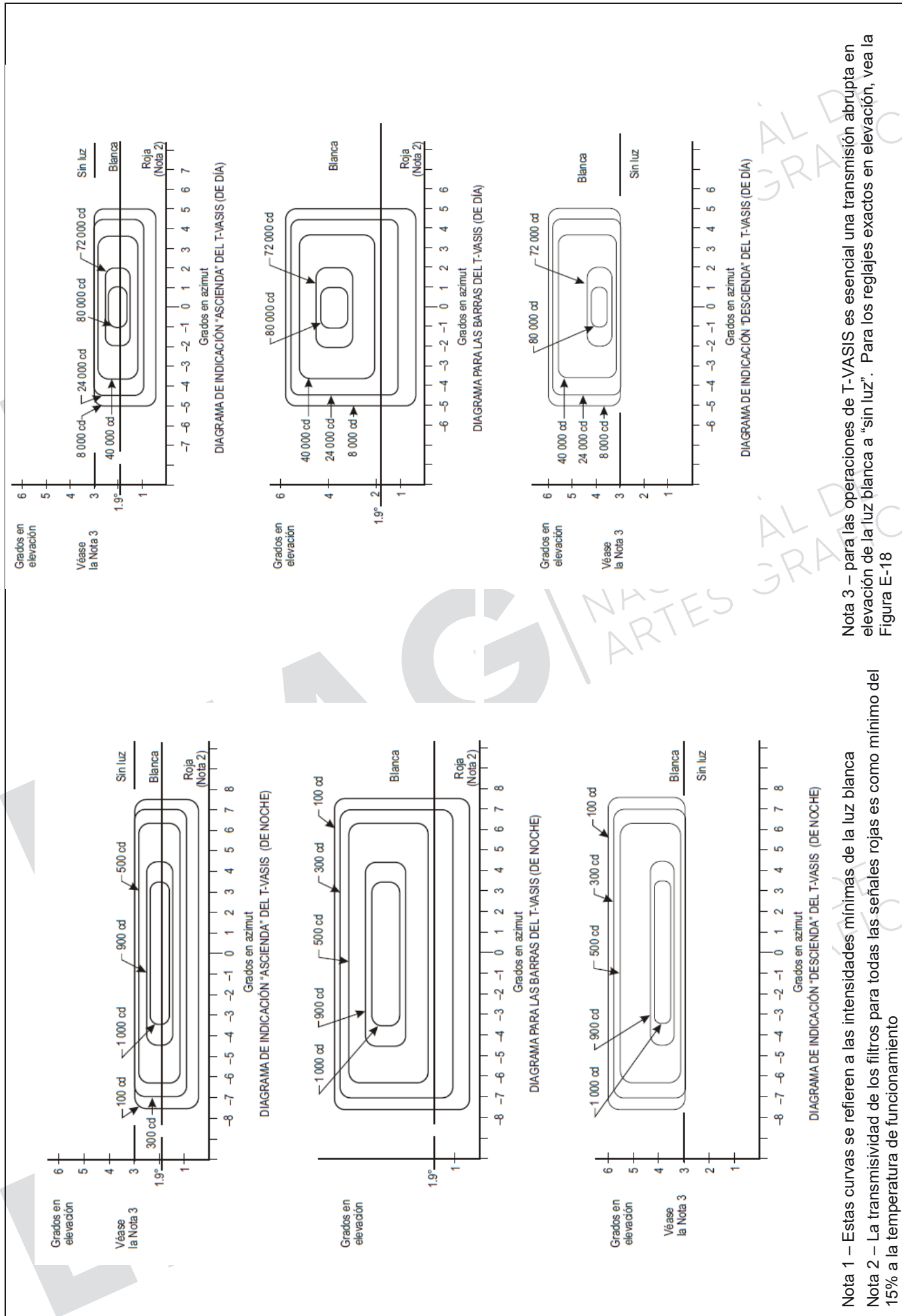
3. En el haz principal o en el haz más interior, según sea aplicable, no se aceptan desviaciones cuando el soporte de las luces esté adecuadamente orientado.

4. Los ángulos horizontales se miden respecto al plano vertical que contiene el eje de la calle de rodaje, excepto en las curvas en las que se miden respecto a la tangente a la curva.

5. Los ángulos verticales se miden respecto a la pendiente longitudinal de la superficie de la calle de rodaje.

6. El mantenimiento adecuado es importantísimo. La intensidad, ya sea la media donde sea aplicable o la especificada en las correspondientes curvas isocandelas, nunca debe disminuir a valores por debajo del 50% de los indicados en las figuras, y los operadores de aeródromos deben establecer como objetivo mantener un nivel de emisión de luz que se acerque al promedio de intensidad mínima especificada, que esté de acuerdo a las regulaciones que emita la AHAC.

7. El elemento luminoso se debe instalar de forma que el haz principal o el más interior, según sea aplicable, esté alineado dentro de un margen de medio grado respecto al requisito especificado.

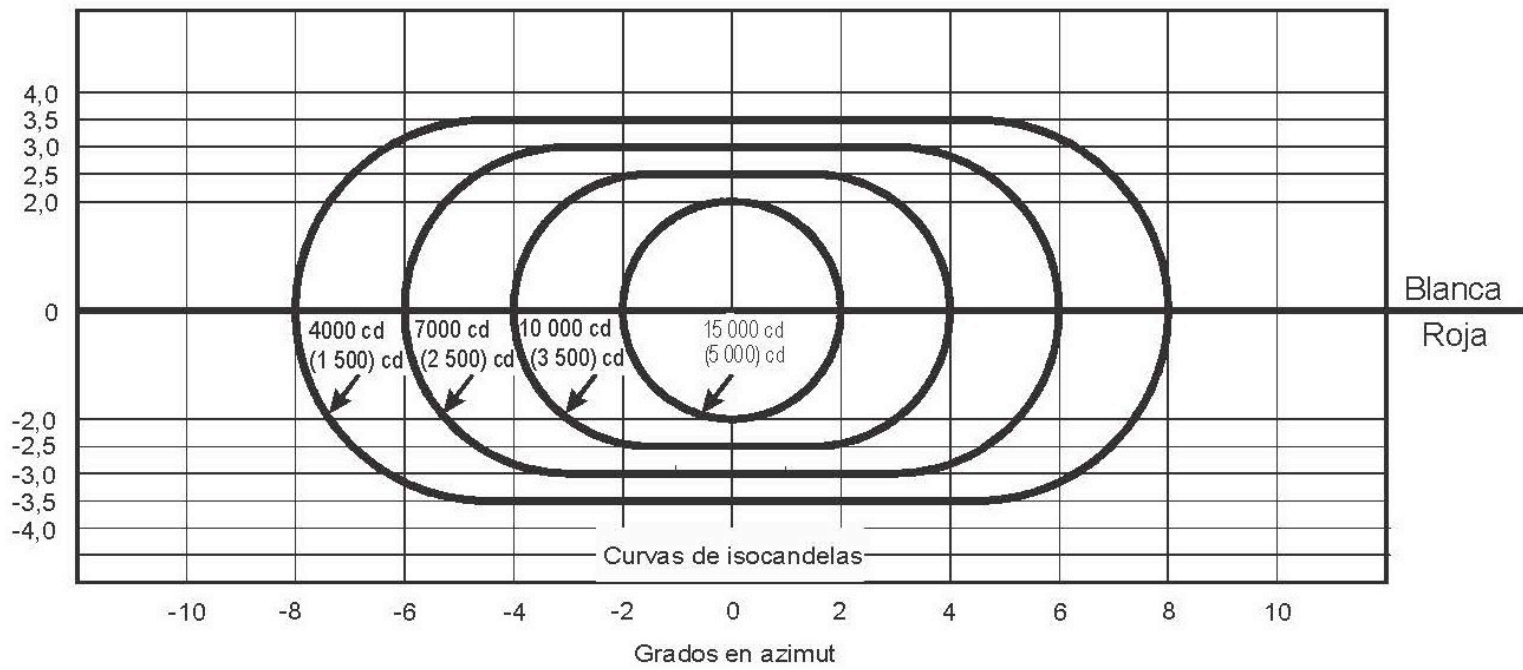


Nota 3 – para las operaciones de T-VASIS es esencial una transmisión abrupta en elevación de la luz blanca a "sin luz". Para los reglajes exactos en elevación, vea la Figura E-18

Nota 1 – Estas curvas se refieren a las intensidades mínimas de la luz blanca
Nota 2 – La transmitividad de los filtros para todas las señales rojas es como mínimo del 15% a la temperatura de funcionamiento

Figura A2-22. Distribución de la intensidad luminosa del T-VASIS y del AT-VASIS

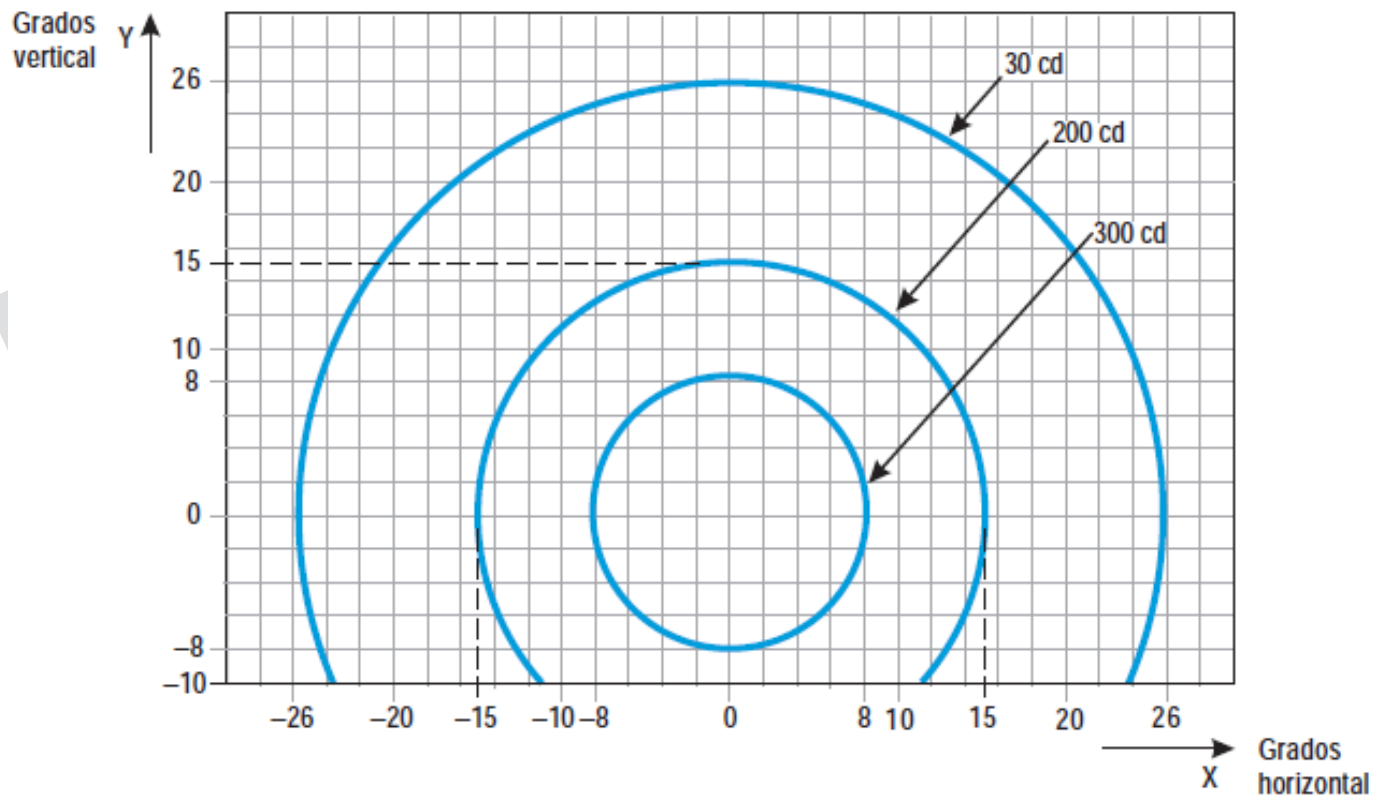
Grados en elevación



Notas:

1. Estas curvas se refieren a las intensidades mínimas de la luz roja.
2. El valor de la intensidad en el sector blanco del haz no debe ser inferior a 2 veces la intensidad correspondiente del sector rojo y puede llegar a ser hasta 6.5 veces dicha intensidad.
3. Los valores de intensidad que se indican entre paréntesis se refieren al APAPI.

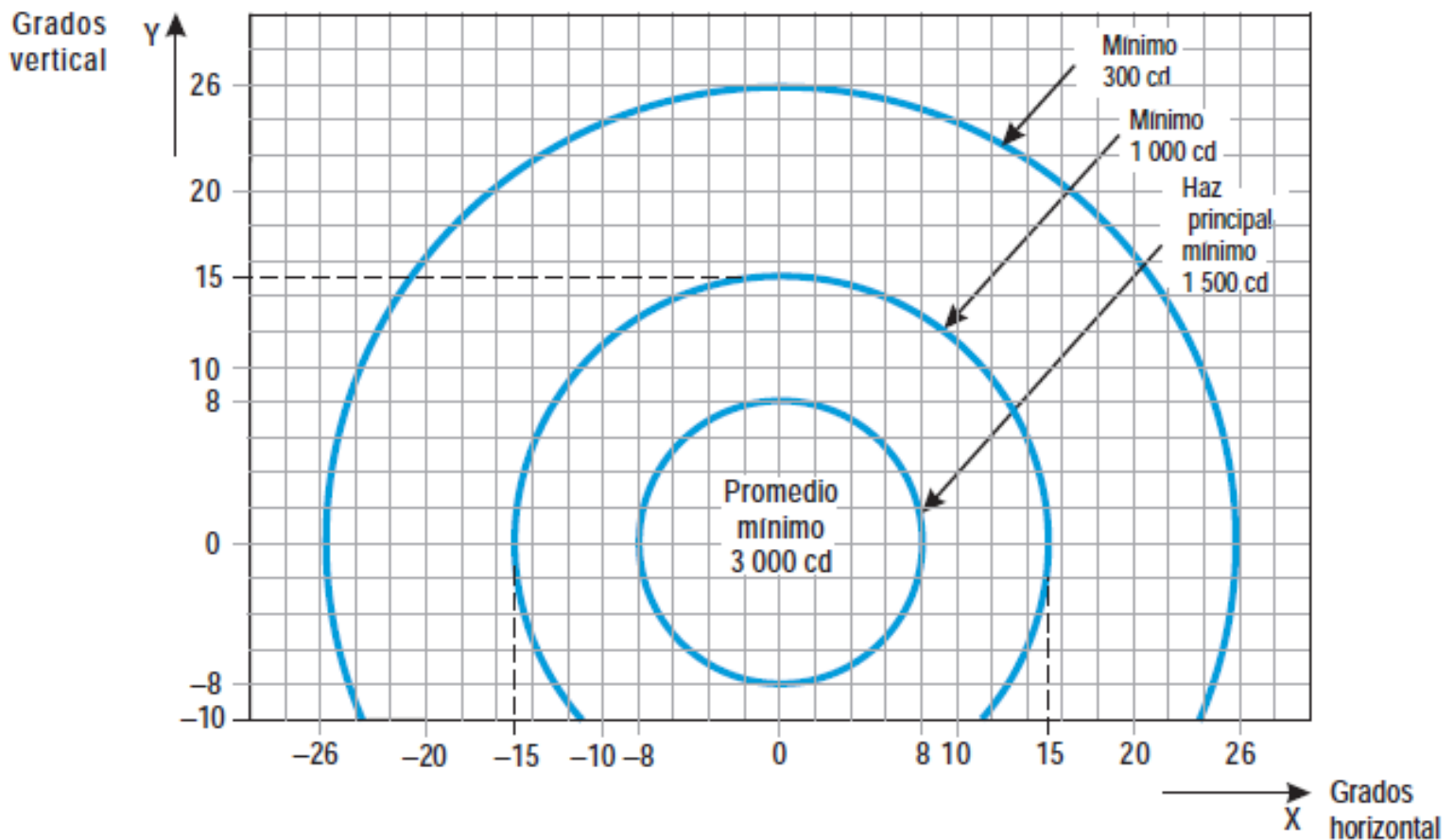
Figura A2-23. Distribución de la intensidad luminosa del PAPI y del APAPI



Notas:

1. Aunque las luces funcionan normalmente a destellos, la intensidad luminosa se especifica como si fueran lámparas incandescentes fijas.
2. Las intensidades especificadas son de luz amarilla.

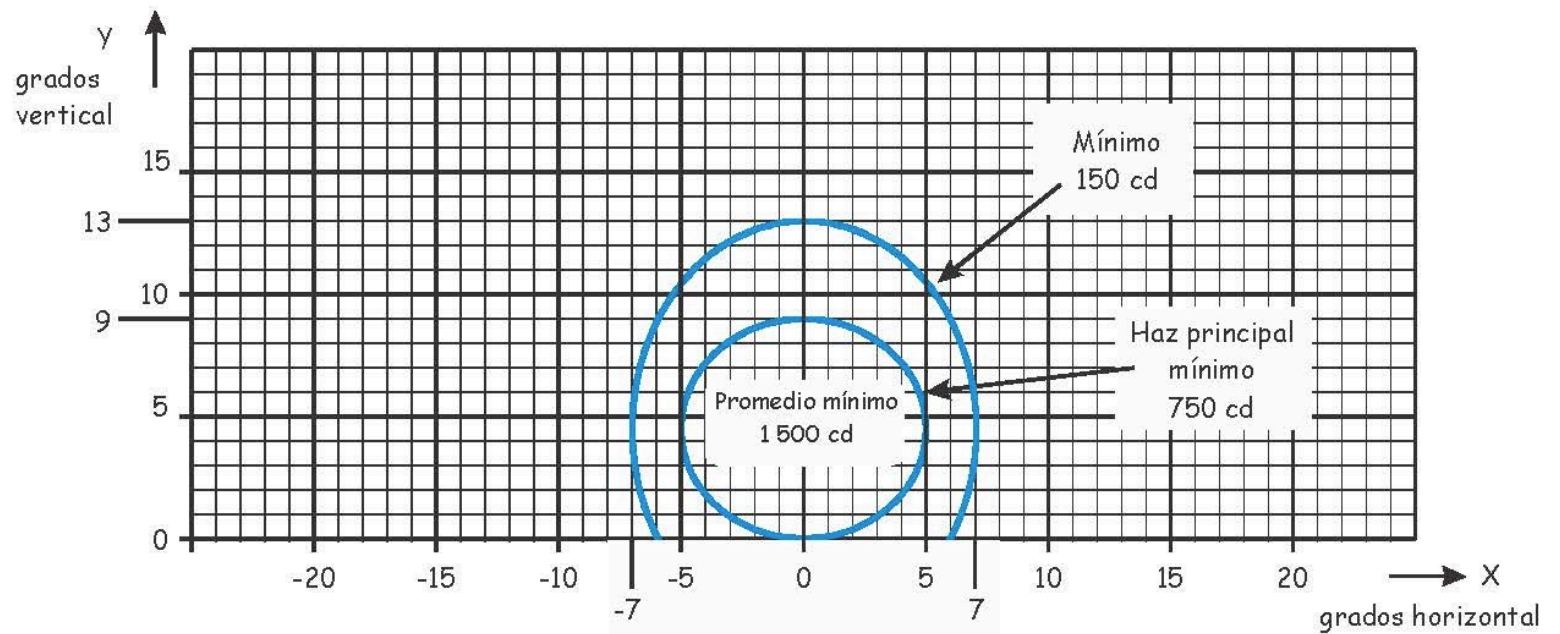
Figura A2-24. Diagrama de isocandelas para cada lámpara en las luces de protección de pista de baja intensidad, configuración A



Notas:

1. Aunque las luces funcionan normalmente a destellos, la intensidad luminosa se especifica como si fueran luces incandescentes fijas.
2. Las intensidades especificadas son de luz amarilla.

Figura A2-25. Diagrama de isocandelas para cada lámpara en las luces de protección de pista de alta intensidad, configuración A



Notas:

1. Curvas calculadas según la fórmula $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	5.0	7.0
b	4.5	8.5

2. Ver las notas comunes a las Figuras A2-1 a A2-11 y A2-26.

Figura A2-26 Diagrama de isocandelas para luces de espera de despegue (THL) (luz roja)

APÉNDICE 3. SEÑALES CON INSTRUCCIONES OBLIGATORIAS Y SEÑALES DE INFORMACIÓN

En la subparte E en el RAC 14.403(p) y RAC 14.403(q) se establecen los aspectos relacionados con las especificaciones acerca de la aplicación, el emplazamiento y las características de las señales con instrucciones obligatorias y las señales de información.

En este Apéndice se ilustran detalladamente la forma y proporciones de las letras, números y símbolos de las señales con instrucciones obligatorias y las señales de información en una retícula.

Las señales con instrucciones obligatorias y las señales de información en el pavimento se forman como si se tratara de una sombra proyectada, (es decir, prolongada), de los

caracteres de un letrero elevado equivalente por un factor de 2,5 como se indica en la Figura A3-1. Sin embargo, la proyección en sombra sólo afecta la dimensión vertical. Por consiguiente, la separación de los caracteres para las señales del pavimento se obtiene determinando primero la altura de los caracteres del letrero equivalente y estableciendo luego la proporción a partir de los valores de separación indicados en la Tabla A4-1.

Por ejemplo, para el caso del designador de pista “10” que ha de tener una altura de 4 000 mm (Hlp), la altura de los caracteres del letrero elevado equivalente es $4,000/2,5=1\ 600$ mm (Hle). En la Tabla A4-1b) se indica de número a número el código 1 y según la Tabla A4-1c) para una altura de carácter de 400 mm este código tiene una dimensión de 96 mm. Por lo tanto, la separación de la señal del pavimento para “10” es $(1,600/400)*96=384$ mm.

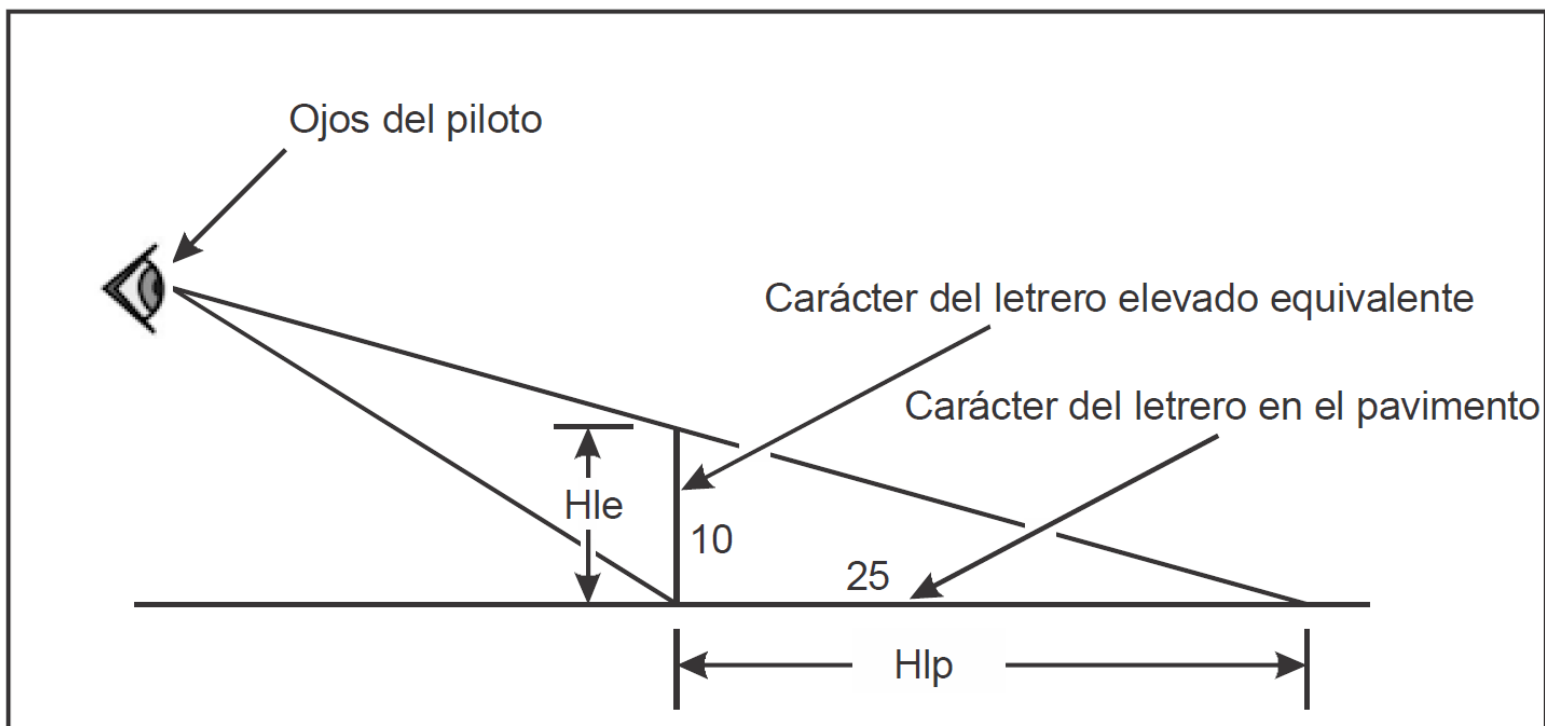
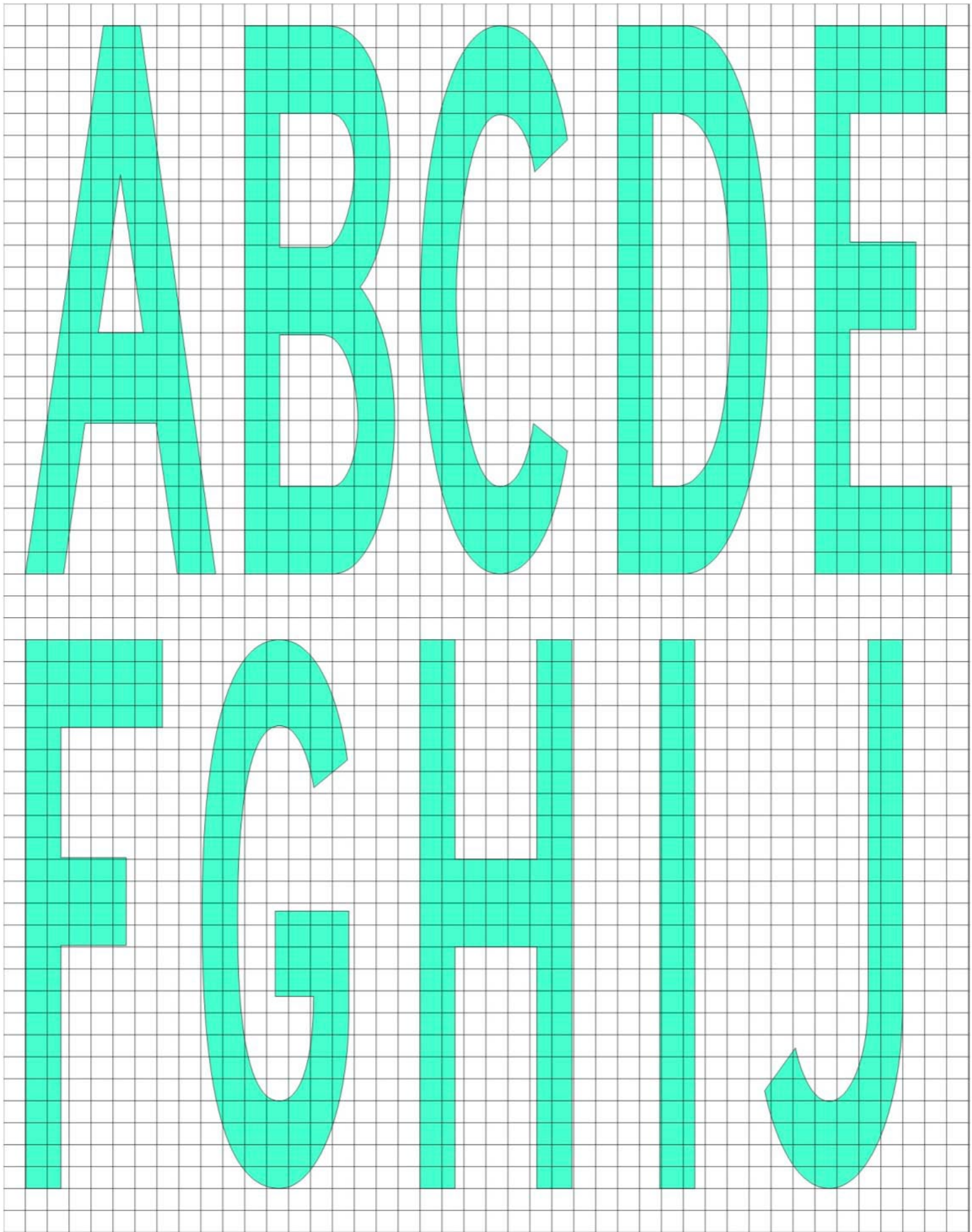
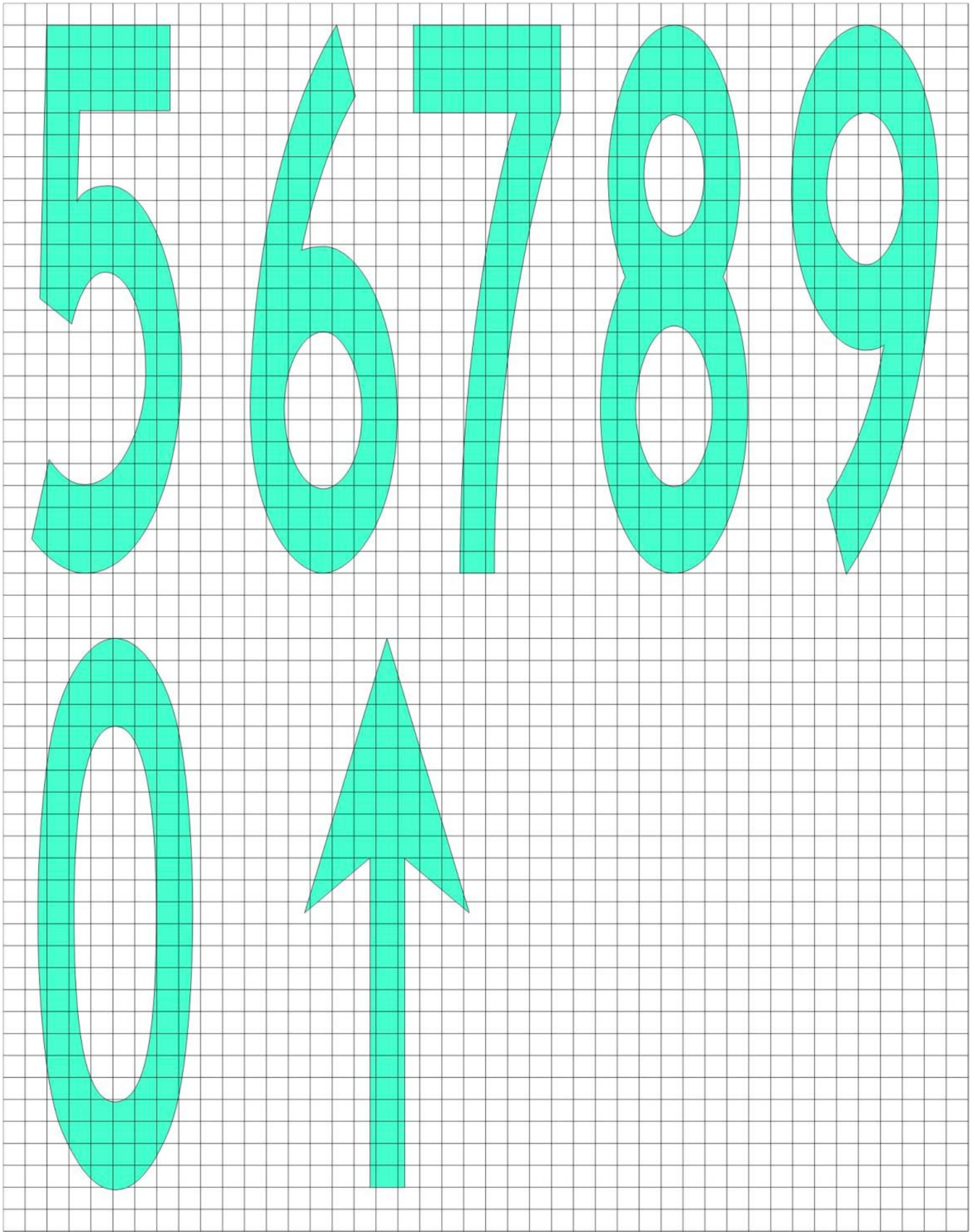


Figura A3-1.









APÉNDICE 4. REQUISITOS RELATIVOS AL DISEÑO DE LOS LETREROS DE GUÍA PARA EL RODAJE

(Ver en la subparte E el RAC 14.407, en relación con las especificaciones acerca de la aplicación, el emplazamiento y las características de los letreros.)

1. La altura de la inscripción debe ser de conformidad con la siguiente tabla.

Número de clave de la pista	Altura mínima de los caracteres		
	Letreros con instrucciones obligatorias	Letreros de información	
		Letreros de salida de pista y de pista libre	Otros letreros
1 ó 2	300 mm	300 mm	200 mm
3 ó 4	400 mm	400 mm	300 mm

Nota. — Cuando se instale un letrero de emplazamiento de calle de rodaje junto a uno de designación de pista, RAC 14.407(c) (22) el tamaño de los caracteres debe ser el especificado para los letreros de instrucciones obligatorias.

2. Las dimensiones de las flechas deben ser las siguientes:

Altura de la indicación	Trazo
200 mm	32 mm
300 mm	48 mm
400 mm	64 mm

3. La anchura de los trazos de una sola letra debe ser la siguiente:

Altura de la indicación	Trazo
200 mm	32 mm
300 mm	48 mm
400 mm	64 mm

4. La luminancia de los letreros debe ser la siguiente:

a) Cuando se realicen operaciones en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 800 m, el promedio de luminancia de los letreros debe ser como mínimo:

Rojo	30 cd/m ²
Amarillo	150 cd/m ²
Blanco	300 cd/m ²

b) Cuando se realicen operaciones de conformidad con el RAC 14.407(a)(7)(ii) y (iii) y c) y RAC 14.407(a)(8), el promedio de luminancia de los letreros debe ser como mínimo:

Rojo	10 cd/m ²
Amarillo	50 cd/m ²
Blanco	100 cd/m ²

Nota. — En condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 400 m, se deteriora en cierta medida la eficacia de los letreros.

5. La relación de luminancia entre los elementos rojo y blanco de un letrero con instrucciones obligatorias debe ser de entre 1:5 y 1:10.

6. El promedio de luminancia de un letrero se calcula estableciendo puntos de retícula según lo indicado en la Figura A4-1 y utilizando los valores de luminancia medidos en todos los puntos de retícula situados dentro del rectángulo que representa el letrero.

7. El valor promedio es el promedio aritmético de los valores de luminancia medidos en todos los puntos de retícula considerados.

Nota. — En el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 4, de la OACI se proporciona información sobre el promedio de luminancia de los letreros.

8. La relación entre los valores de luminancia de puntos de retícula adyacentes no debe exceder de 1,5:1. En las áreas de la placa frontal del letrero en que la retícula sea de 7,5 cm, la relación entre los valores de luminancia de puntos de retícula adyacentes no debe exceder de 1,25:1. La relación entre los valores máximo y mínimo de luminancia en toda la placa frontal del letrero no debe exceder de 5:1.

9. La forma de los caracteres, es decir, letras, números, flechas y símbolos, deben ser de conformidad con lo indicado en la Figura A4-2. La anchura de los caracteres y el espacio entre cada uno se debe determinar cómo se indica en la Tabla A4-1.

10. La altura de la placa frontal de los letreros debe ser la siguiente:

Altura de la indicación	Altura de la placa frontal (mín)
200 mm	300 mm
300 mm	450 mm
400 mm	600 mm

11. La anchura de la placa frontal de los letreros se debe determinar utilizando la Figura A4-3 salvo que, cuando se proporcione un letrero con instrucciones obligatorias en un solo lado de la calle de rodaje, la anchura de la placa frontal no debe ser inferior a:

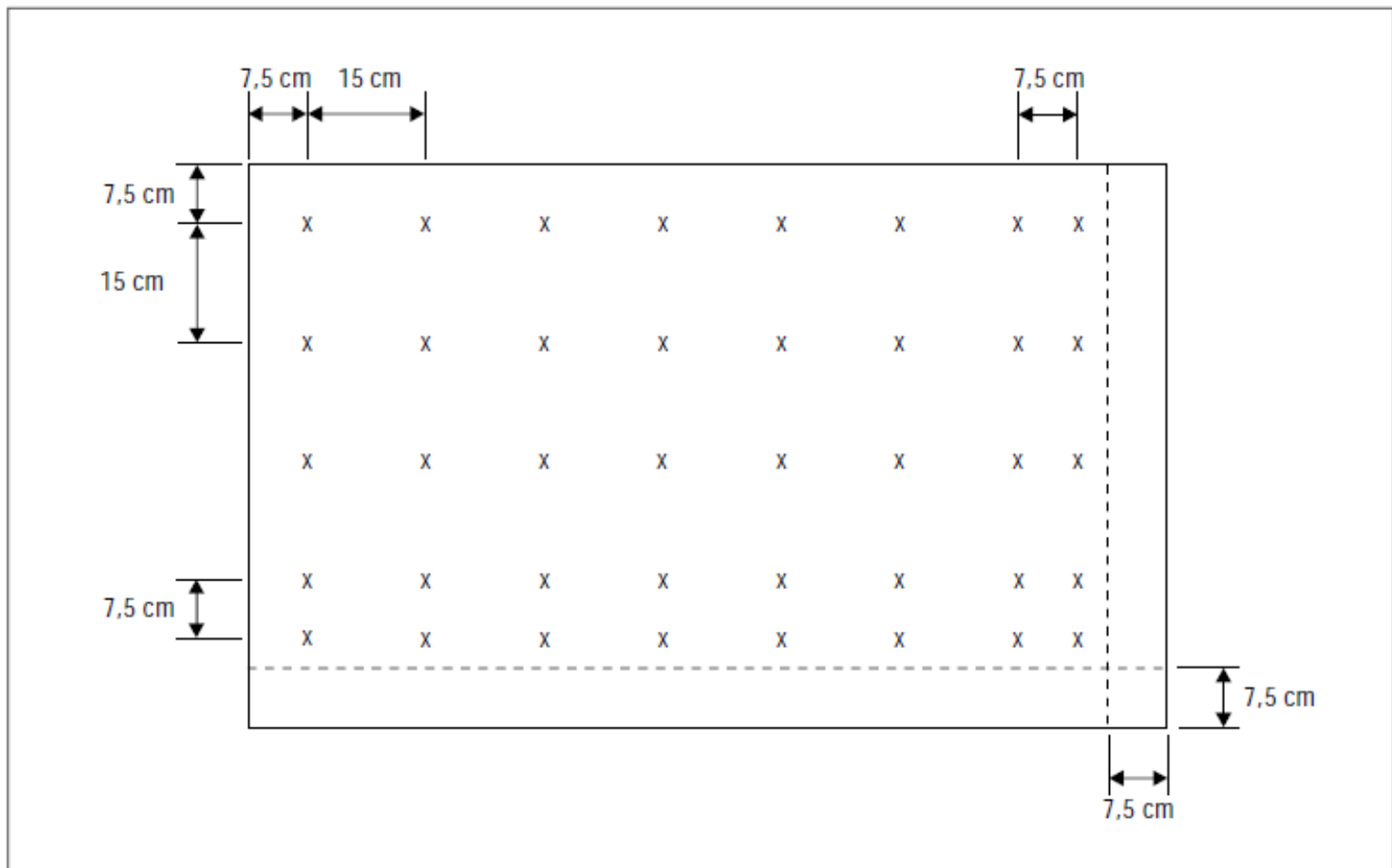
- a) 1,94 m cuando el número de clave es 3 ó 4; y
- b) 1,46 m cuando el número de clave es 1 ó 2.

Nota. — En el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 4, de la OACI figura más orientación sobre el modo de determinar la anchura de la placa frontal de los letreros.

12. Bordes

- a) El trazo vertical delimitador colocado entre letreros de dirección adyacentes deben tener aproximadamente una anchura de 0,7 veces la anchura de los trazos.
- b) El borde amarillo de un letrero de emplazamiento sólo debe tener aproximadamente una anchura de 0,5 veces la anchura de los trazos.

13. Los colores de los letreros deben ser conformes a las especificaciones de los colores de las señales de superficie del Apéndice 1



Nota 1. — El promedio de luminancia de un letrero se calcula estableciendo puntos de retícula sobre la placa frontal de un letrero con inscripciones típicas y fondo del color apropiado (rojo para los letreros con instrucciones obligatorias y amarillo para los letreros de dirección y destino), del modo siguiente:

- A partir del ángulo superior izquierdo de la placa frontal del letrero, se fija un punto de retícula de referencia a 7,5 cm del borde izquierdo y del borde superior de la placa frontal del letrero.
- A partir del punto de retícula de referencia, se forma una retícula con separación horizontal y vertical de 15 cm. Se deben excluir los puntos de retícula que queden a menos de 7,5 cm del borde de la placa frontal del letrero.
- Cuando el último punto de una hilera o columna de la retícula esté situado entre 22,5 cm y 15 cm del borde de la placa frontal del letrero (pero sin incluirlos), se debe añadir otro punto a 7,5 cm de ese punto.
- Cuando un punto de retícula quede en el límite entre un carácter y el fondo, debe desplazarse ligeramente para que quede totalmente fuera del carácter.

Nota 2. — Puede ser necesario añadir puntos de retícula para asegurar que cada carácter comprenda, cuando menos, cinco puntos de retícula espaciados uniformemente.

Nota 3. — Cuando una misma unidad contenga dos tipos de letreros, se debe establecer una retícula separada para cada tipo.

Figura A4-1. Puntos de retícula para calcular el promedio de luminancia de un letrero

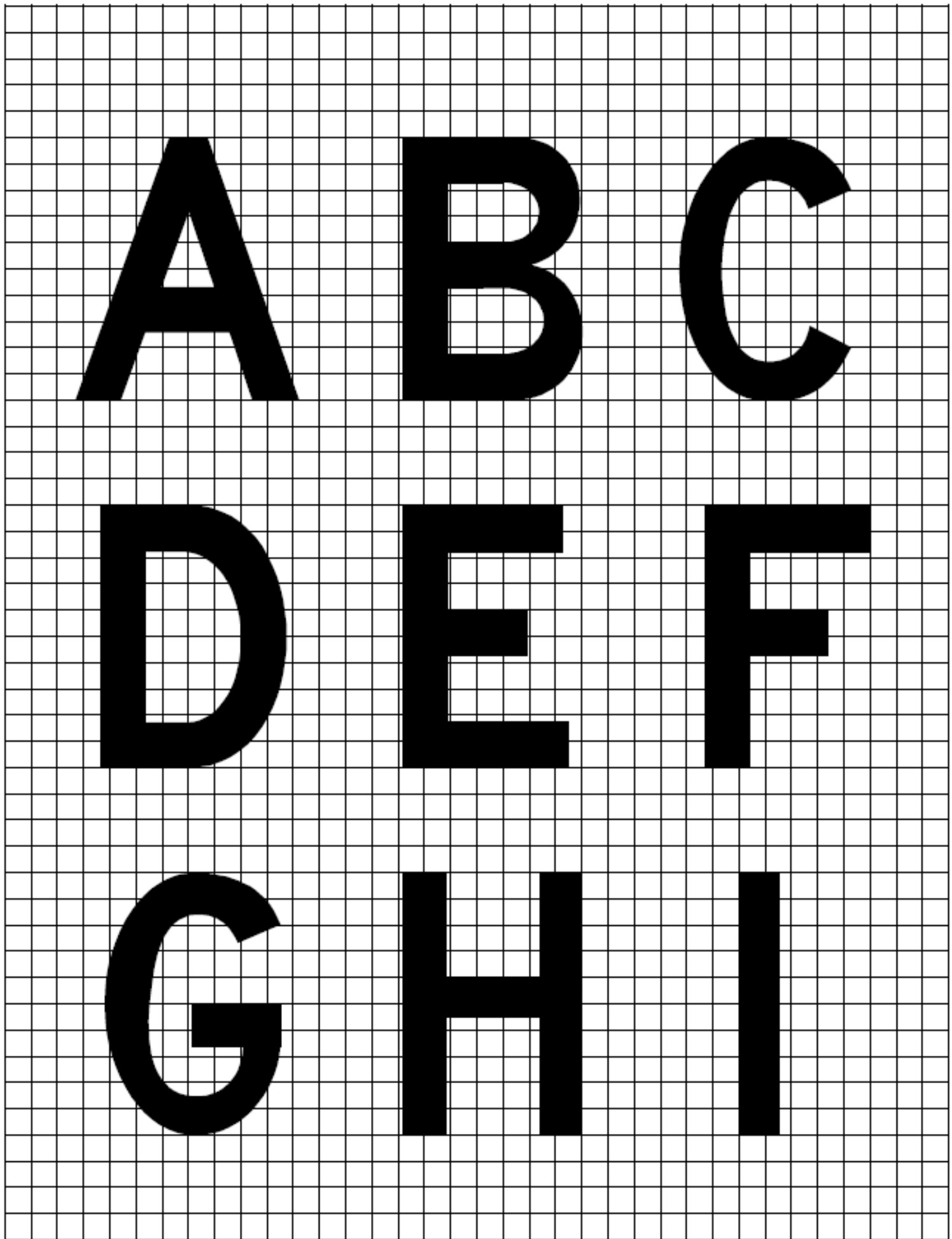


Figura A4-2. Forma de los caracteres

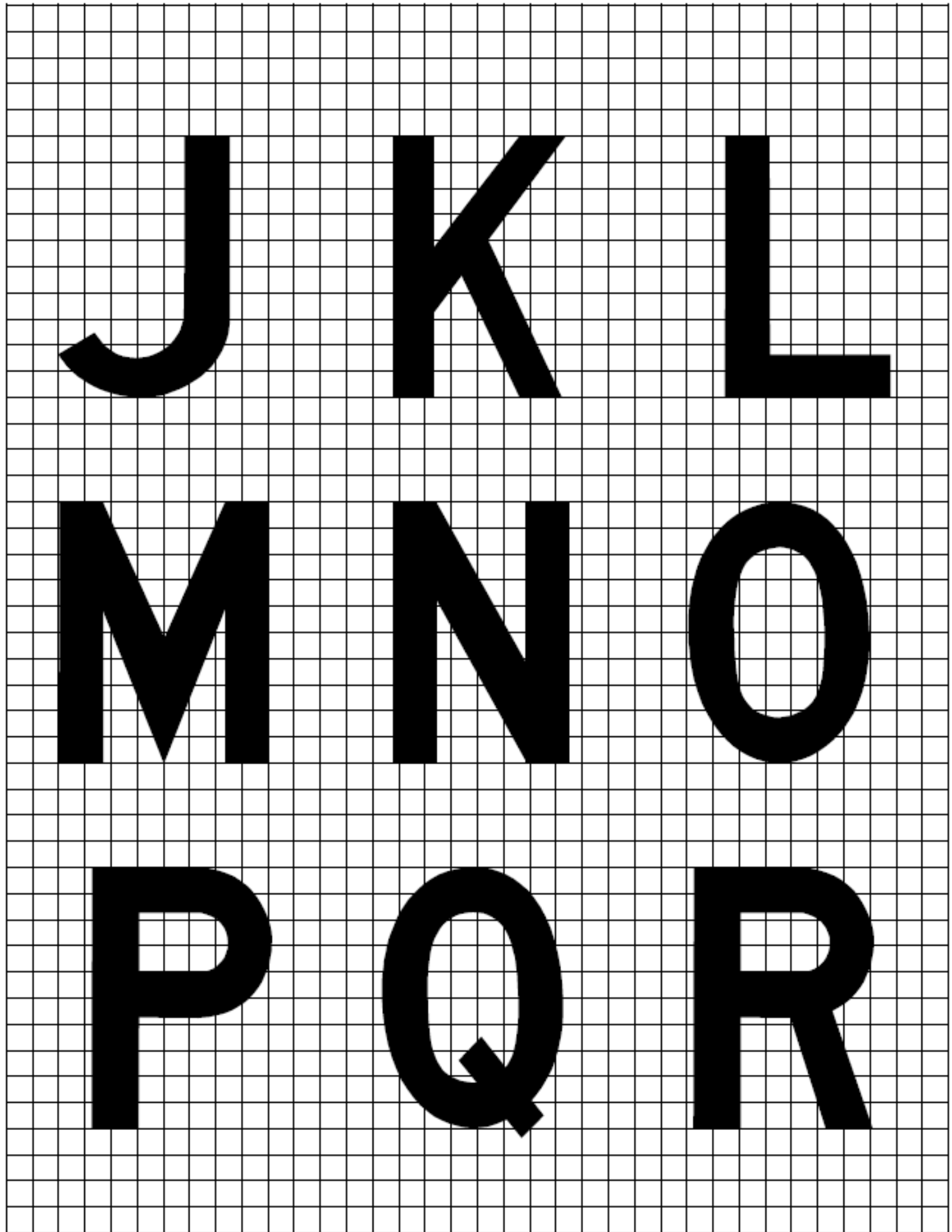


Figura A4-2. (Cont.)

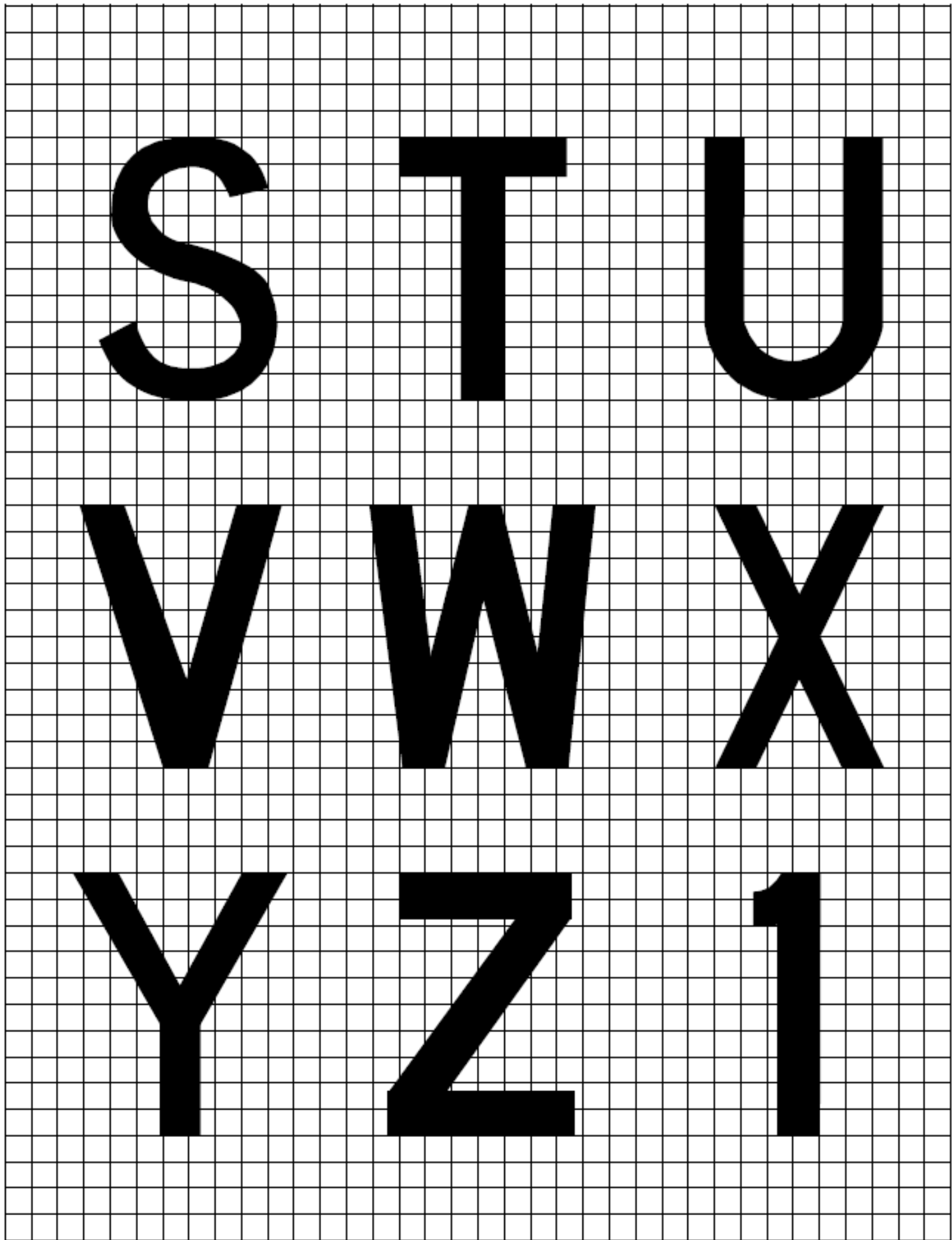


Figura A4-2. (Cont.)

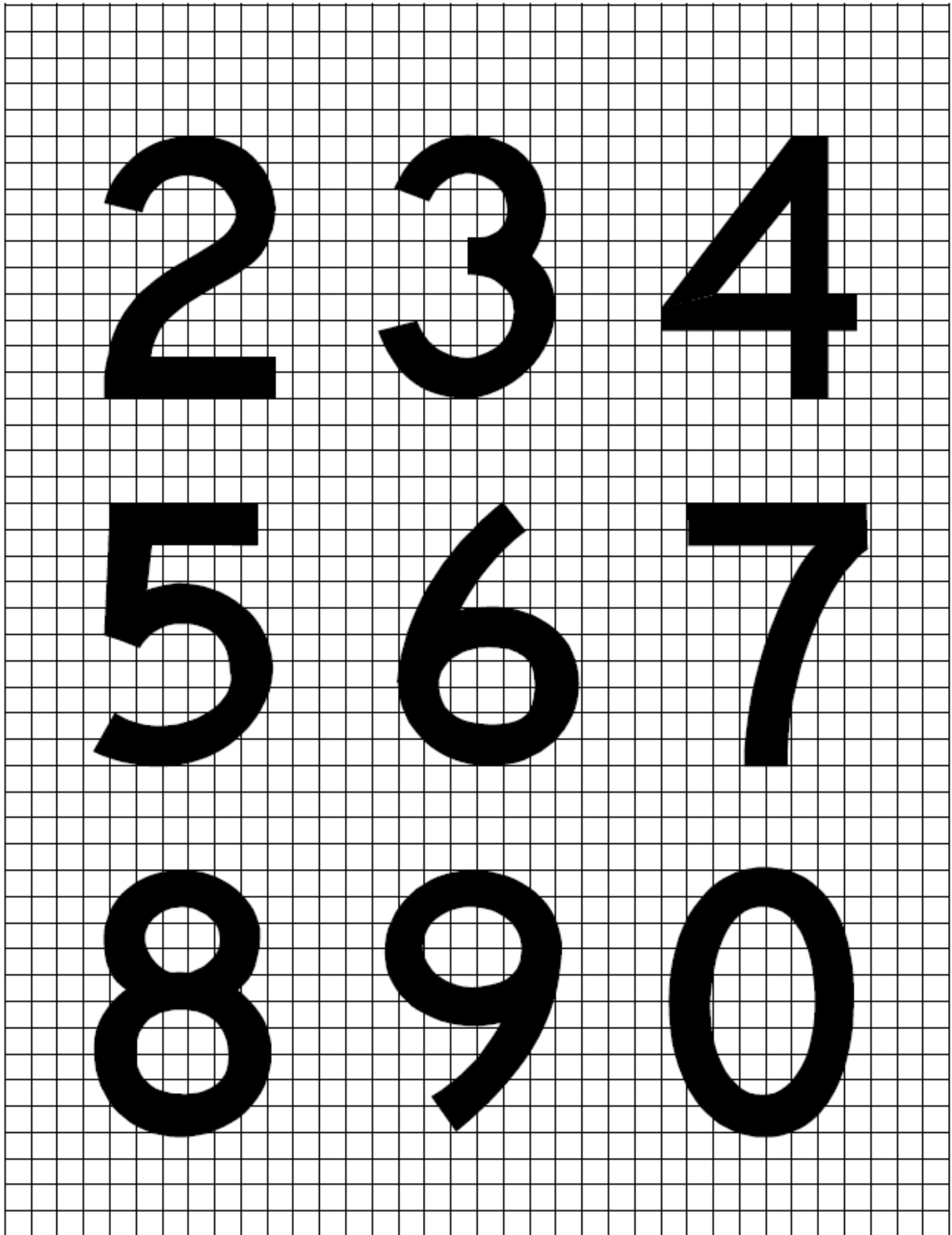


Figura A4-2. (Cont.)

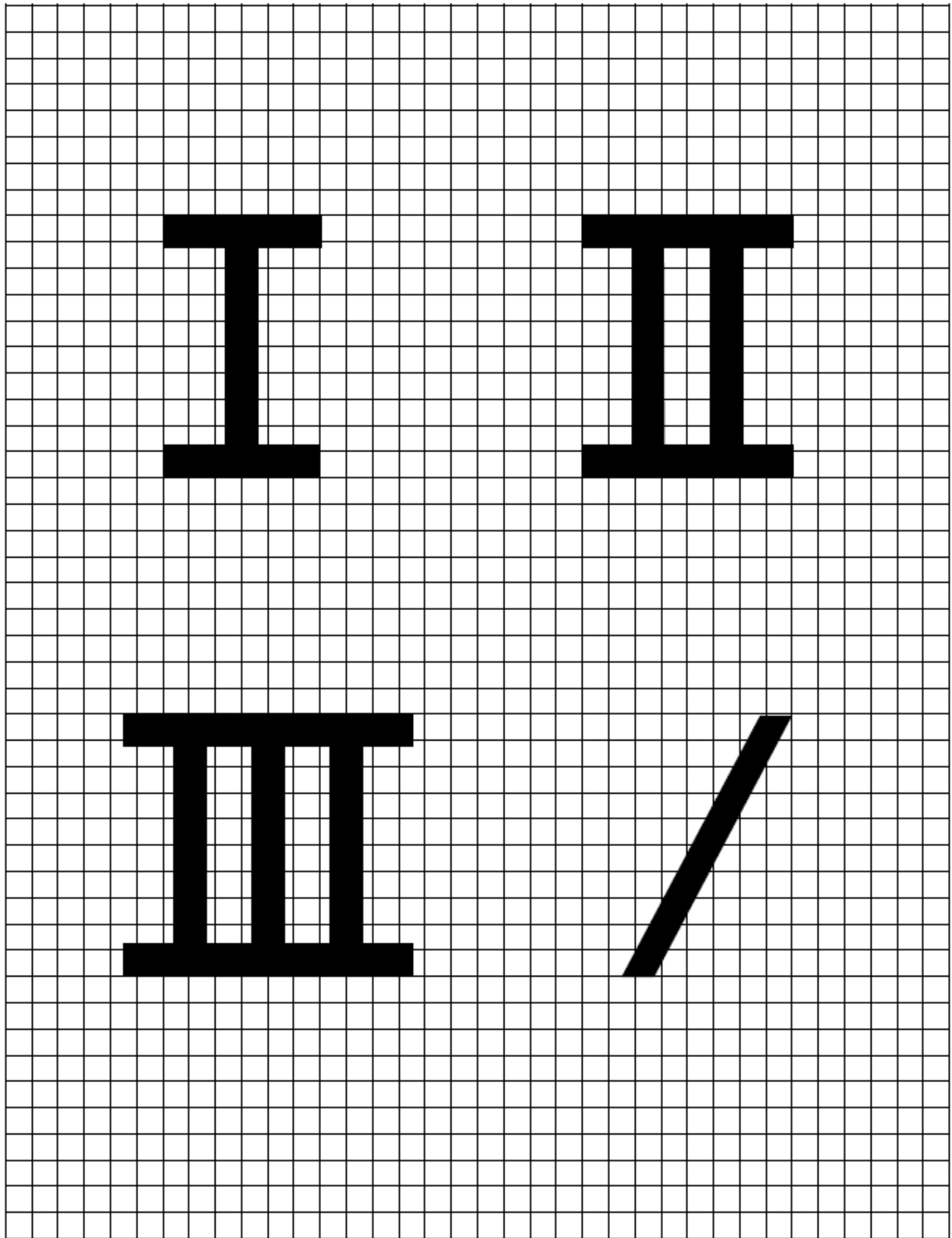
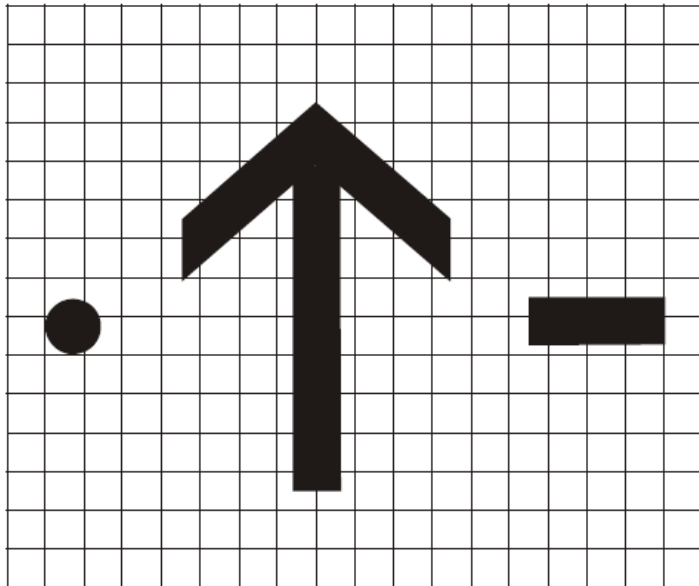


Figura A4-2. (Cont.)

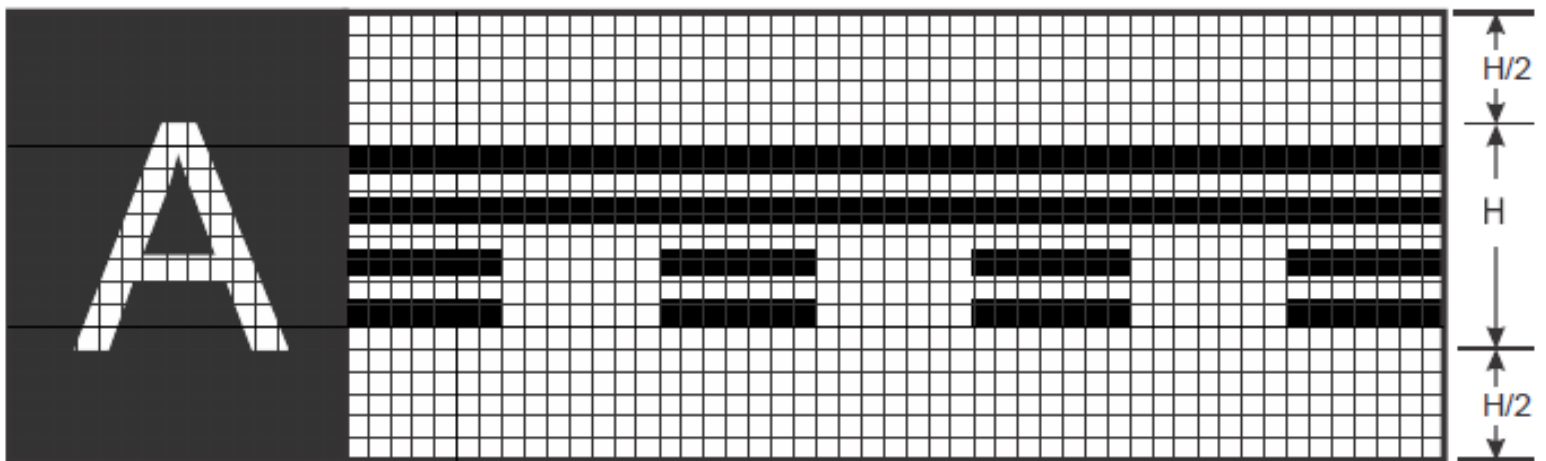


Punto, flecha y guión

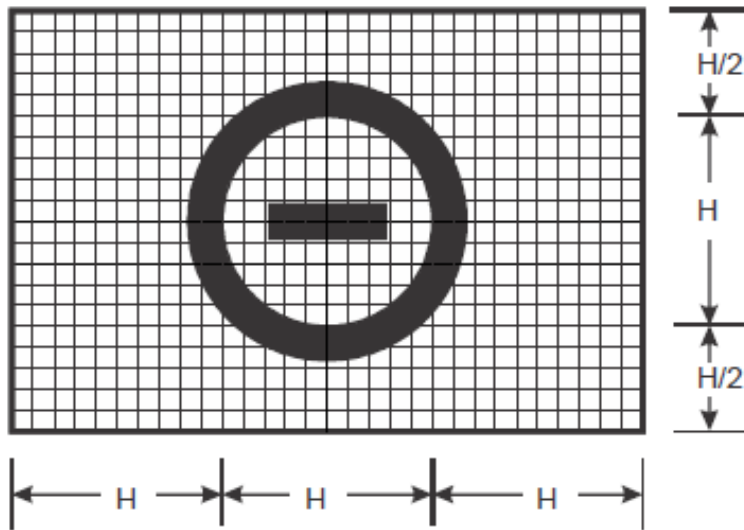
Nota 1.— La anchura del trazo de la flecha, el diámetro del punto, y tanto la anchura como la longitud del guión guardarán proporción con las anchuras del trazo de los caracteres.

Nota 2.— Las dimensiones de la flecha se mantendrán constantes para un tamaño específico de letrero, independientemente de la orientación.

Figura A4-2.

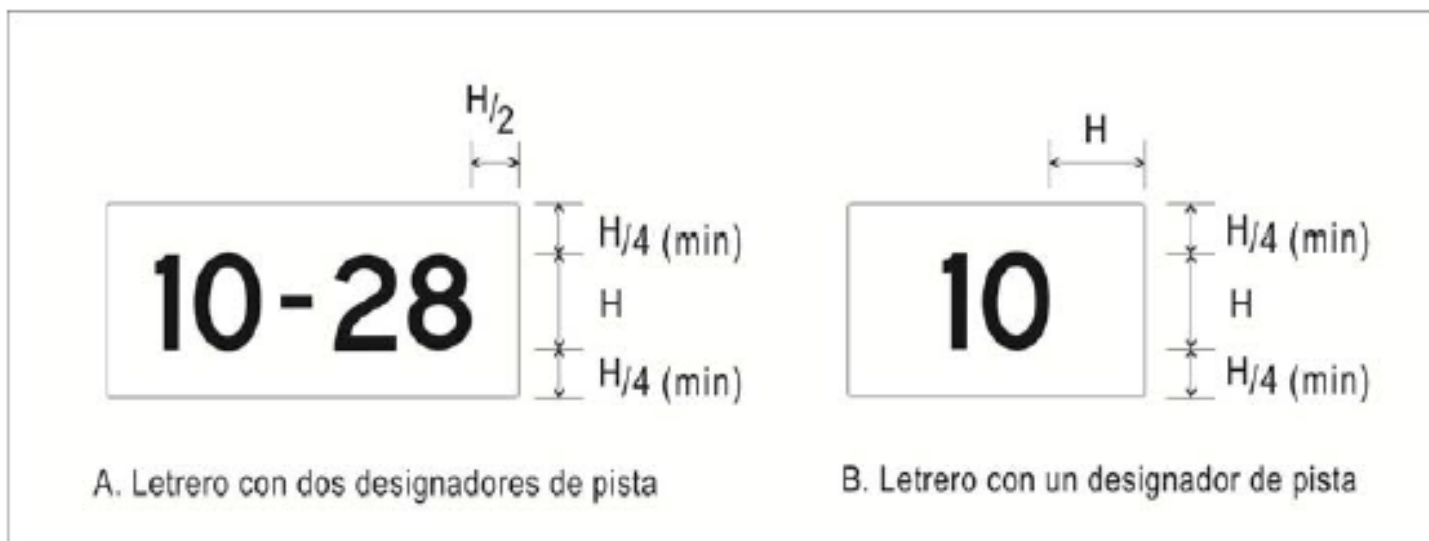


Letrero de pista libre (con el letrero típico de emplazamiento)



Letrero PROHIBIDA LA ENTRADA

Figura A4-3. Letreros de pista libre y PROHIBIDA LA ENTRADA



Nota explicativa de la Figura A4-4: "H" hace referencia a la altura de la inscripción.

Figura A4-4. Dimensiones de los letreros

Tabla A4-1. Anchura de las letras y los números y espacio entre ellos

a) Número de código de letra a letra			
Letra anterior	Letra siguiente		
	B, D, E, F, H, I, K, L, M, N, P, R, U	C, G, O, Q, S, X, Z	A, J, T, V, W, Y
	Número de código		
A	2	2	4
B	1	2	2
C	2	2	3
D	1	2	2
E	2	2	3
F	2	2	3
G	1	2	2
H	1	1	2
I	1	1	2
J	1	1	2
K	2	2	3
L	2	2	4
M	1	1	2
N	1	1	2
O	1	2	2
P	1	2	2
Q	1	2	2
R	1	2	2
S	1	2	2
T	2	2	4
U	1	1	2
V	2	2	4
W	2	2	4
X	2	2	3
Y	2	2	4
Z	2	2	3

b) Número de código de número a número			
Número anterior	Número siguiente		
	1, 5	2, 3, 6, 8, 9, 0	4, 7
	Número de código		
1	1	1	2
2	1	2	2
3	1	2	2
4	2	2	4
5	1	2	2
6	1	2	2
7	2	2	4
8	1	2	2
9	1	2	2
0	1	2	2

c) Espacio entre caracteres			
Núm. de Código	Altura del carácter (mm)		
	200	300	400
	Espacio (mm)		
1	48	71	96
2	38	57	76
3	25	38	50
4	13	19	26

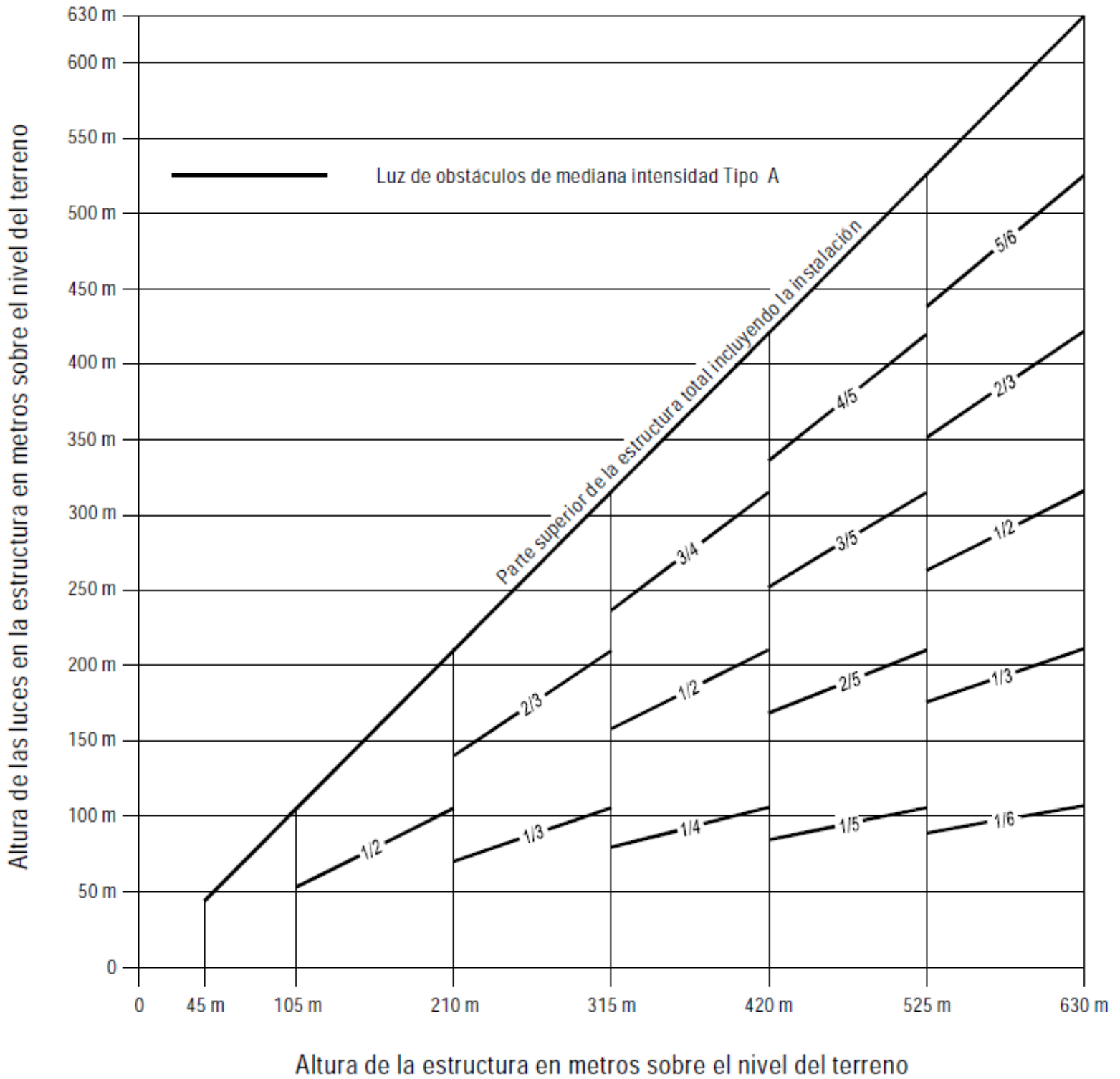
d) Anchura de la letra			
Letra	Altura de la letra (mm)		
	200	300	400
	Anchura (mm)		
A	170	255	340
B	137	205	274
C	137	205	274
D	137	205	274
E	124	186	248
F	124	186	248
G	137	205	274
H	137	205	274
I	32	48	64
J	127	190	254
K	140	210	280
L	124	186	248
M	157	236	314
N	137	205	274
O	143	214	286
P	137	205	274
Q	143	214	286
R	137	205	274
S	137	205	274
T	124	186	248
U	137	205	274
V	152	229	304
W	178	267	356
X	137	205	274
Y	171	257	342
Z	137	205	274

e) Anchura del número			
Número	Altura del número (mm)		
	200	300	400
	Anchura (mm)		
1	50	74	98
2	137	205	274
3	137	205	274
4	149	224	298
5	137	205	274
6	137	205	274
7	137	205	274
8	137	205	274
9	137	205	274
0	143	214	286

INSTRUCCIONES

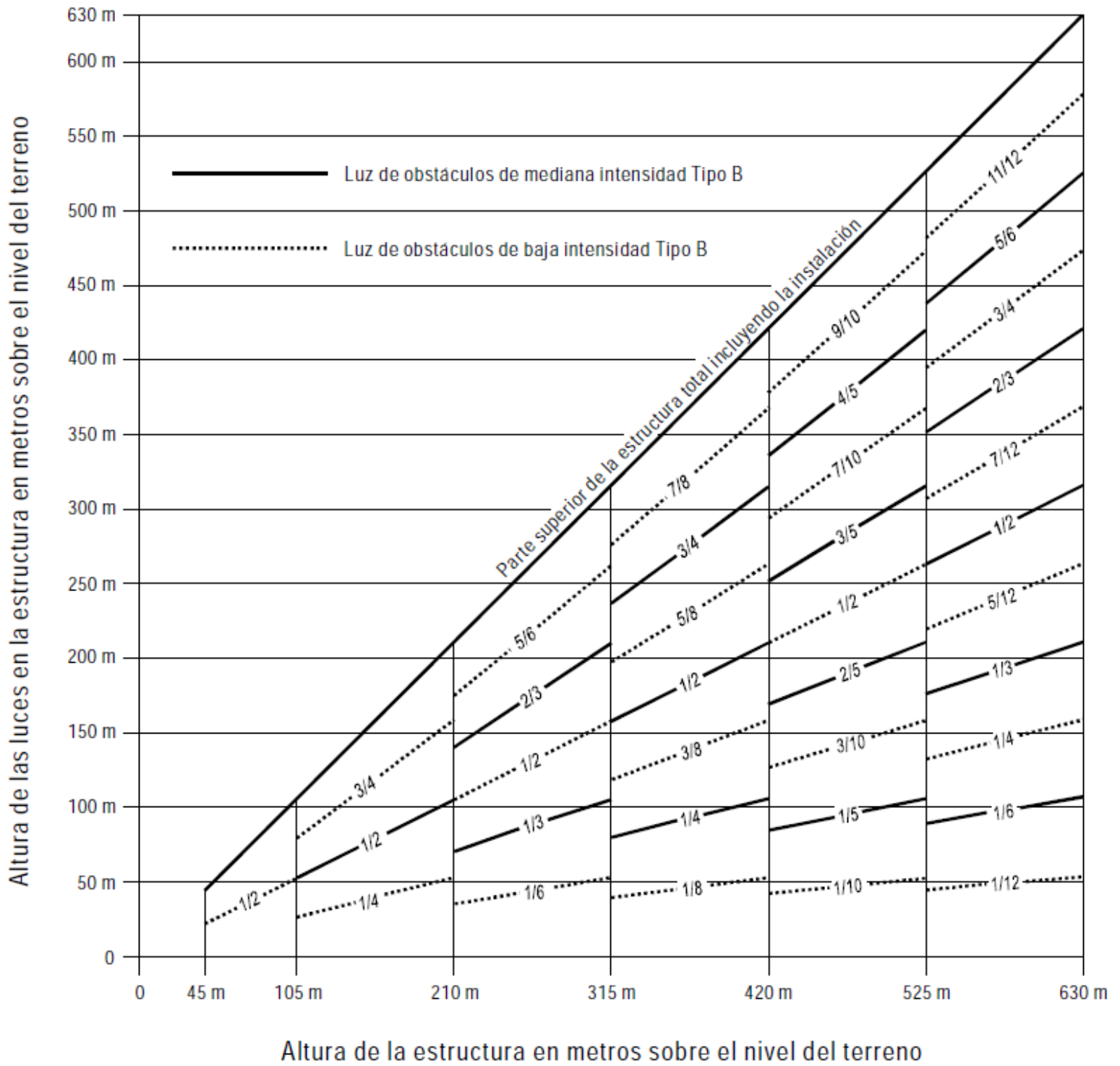
- Determinar el ESPACIO apropiado entre las letras y números, obtener el número de código en la tabla a) o b) y consultar en la tabla c) la altura de la letra o número correspondiente a ese código.
- El espacio entre palabras o grupos de caracteres que formen una abreviatura o símbolo debería ser igual a 0,5 a 0,75 de la altura de los caracteres usados, salvo que cuando se trate de una flecha con un solo carácter como 'A →', el espacio puede reducirse a no menos de una cuarta parte de la altura del carácter para lograr un buen equilibrio visual.
- Cuando un número siga a una letra o viceversa, úsese el Código 1.
- Cuando haya un guión, punto o barra diagonal después de un carácter o viceversa, úsese el Código 1.
- Para los letreros de despegue desde intersección, la altura de letra "m" minúscula es 0,75 respecto de la altura del "0" (cero) precedente y va espaciada desde el "0" precedente con código 1 para la altura de los caracteres de los numerales.

APÉNDICE 5. EMPLAZAMIENTO DE LAS LUCES DE OBSTÁCULOS



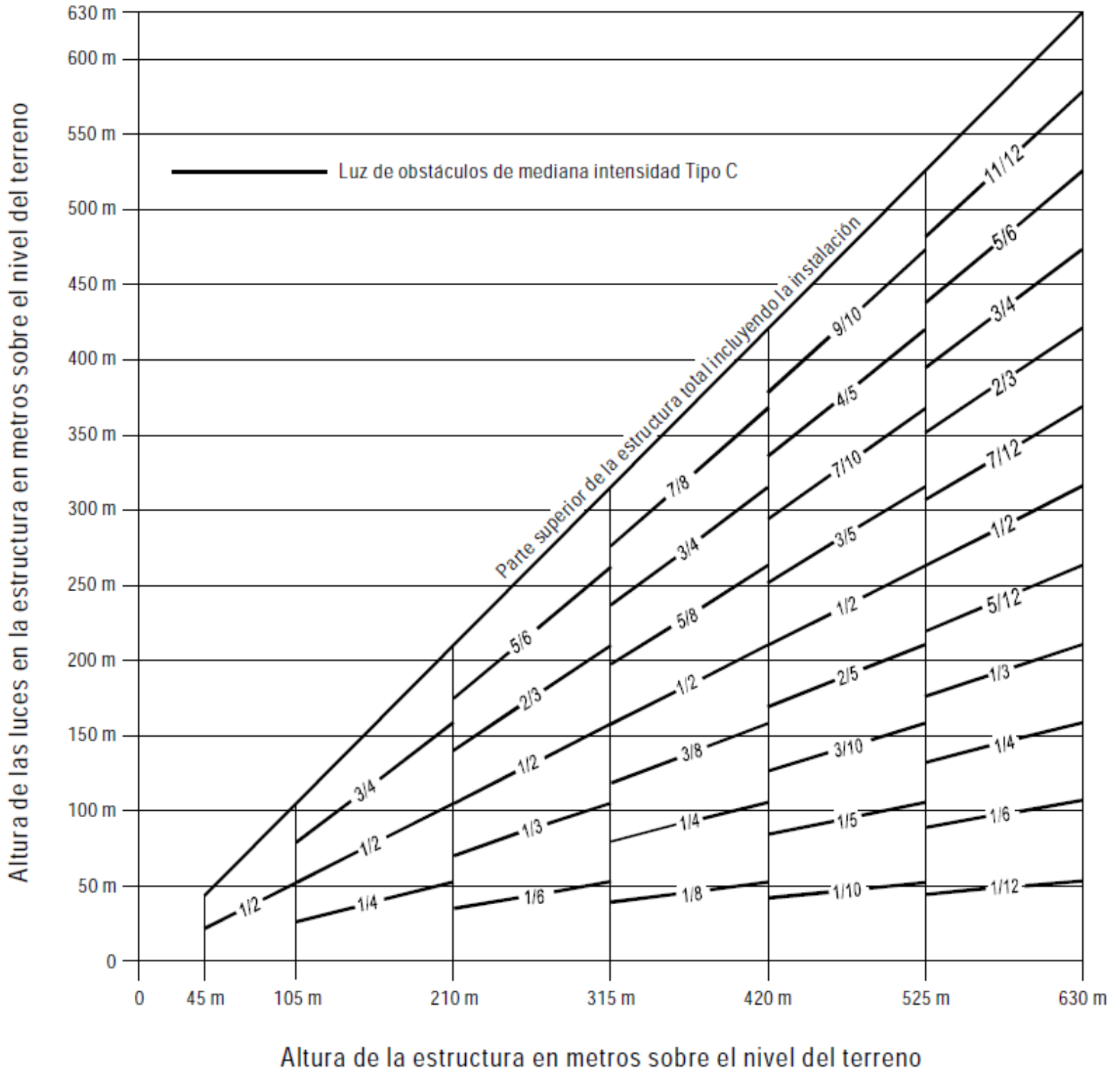
*Nota.— Se recomienda utilizar iluminación de obstáculos de alta intensidad para estructuras con una altura superior a 150 m sobre el nivel del terreno.
Si se utiliza iluminación de mediana intensidad, se requerirá también que se señalen con pintura.*

Figura A6-1. Sistema de iluminación de obstáculos con luces blancas de destellos de mediana intensidad de Tipo A



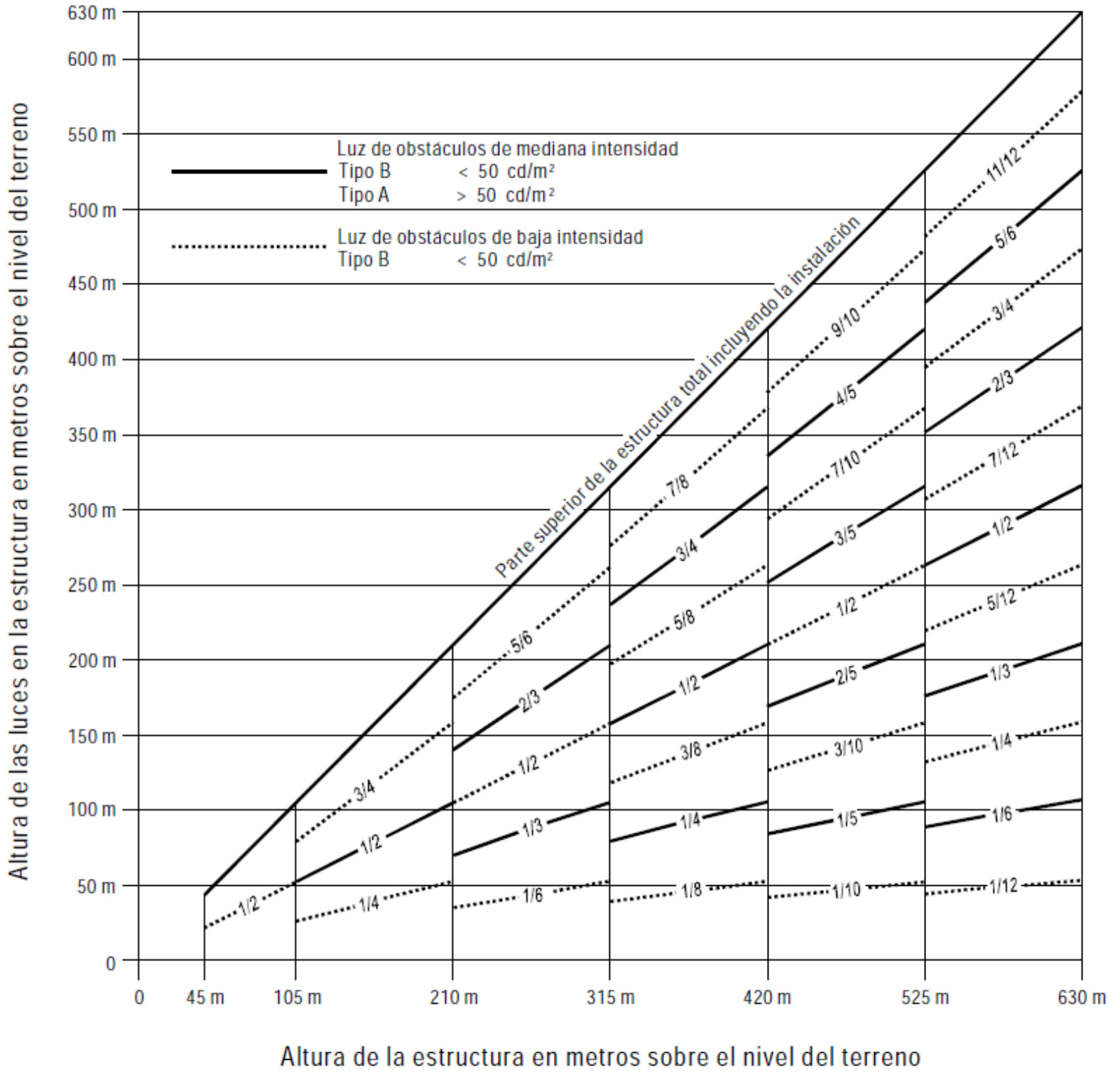
Nota.— Para utilizarse en horas nocturnas exclusivamente.

Figura A6-2. Sistema de iluminación de obstáculos con luces rojas de destellos de mediana intensidad de Tipo B



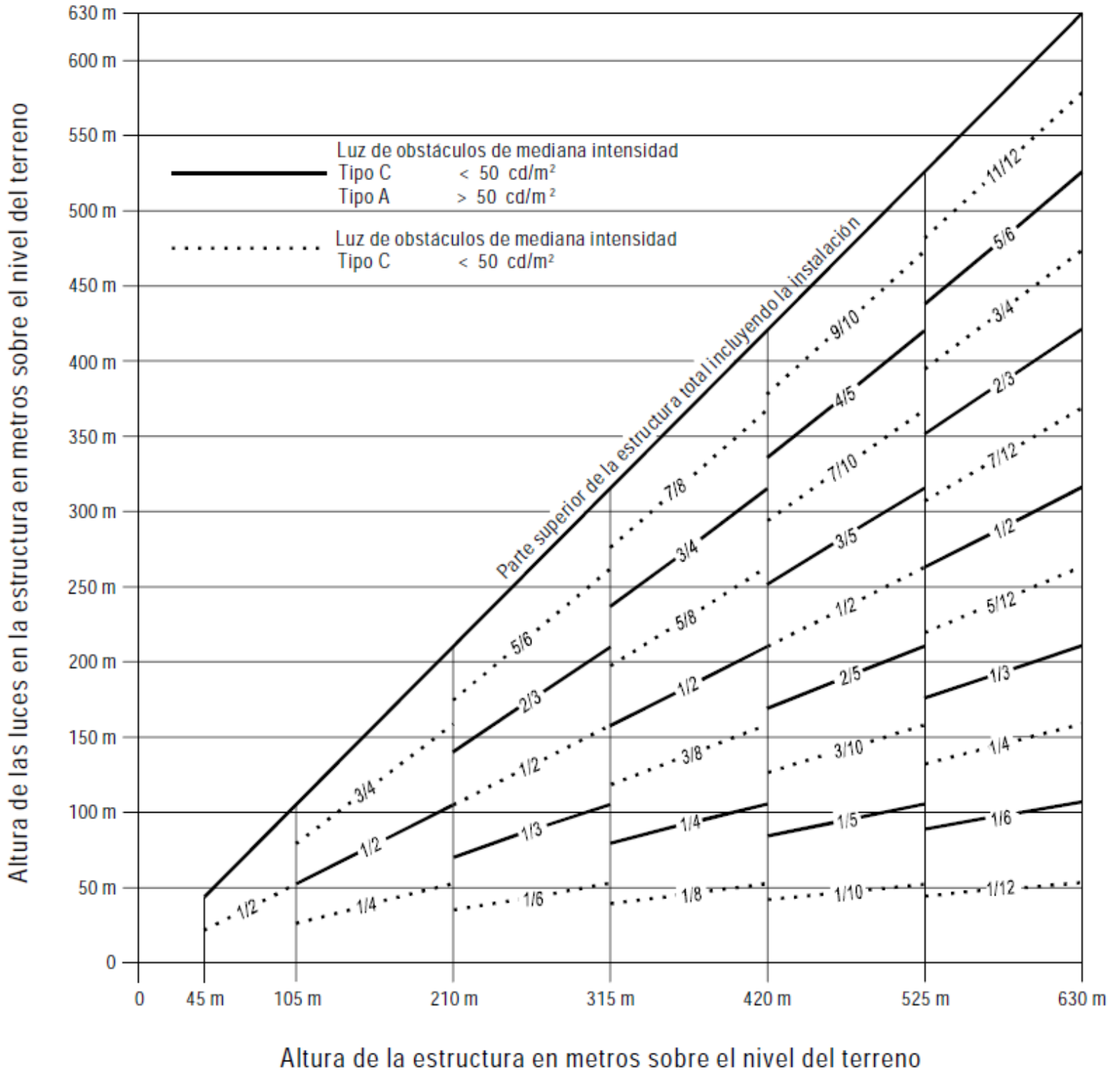
Nota.— Para uso nocturno exclusivamente.

Figura A6-3. Sistema de iluminación de obstáculos con luces rojas fijas de mediana intensidad de Tipo C



Nota.— Se recomienda utilizar iluminación de obstáculos de alta intensidad para estructuras con una altura superior a 150 m sobre el nivel del terreno. Si se utiliza iluminación de mediana intensidad, se requerirá también que se señalen con pintura.

Figura A6-4. Sistema doble de iluminación de obstáculos de mediana intensidad de Tipo A/Tipo B



Nota.— Se recomienda utilizar iluminación de obstáculos de alta intensidad para estructuras con una altura superior a 150 m sobre el nivel del terreno. Si se utiliza iluminación de mediana intensidad, se requerirá también que se señalen con pintura.

Figura A6-5. Sistema doble de iluminación de obstáculos de mediana intensidad de Tipo A/Tipo C

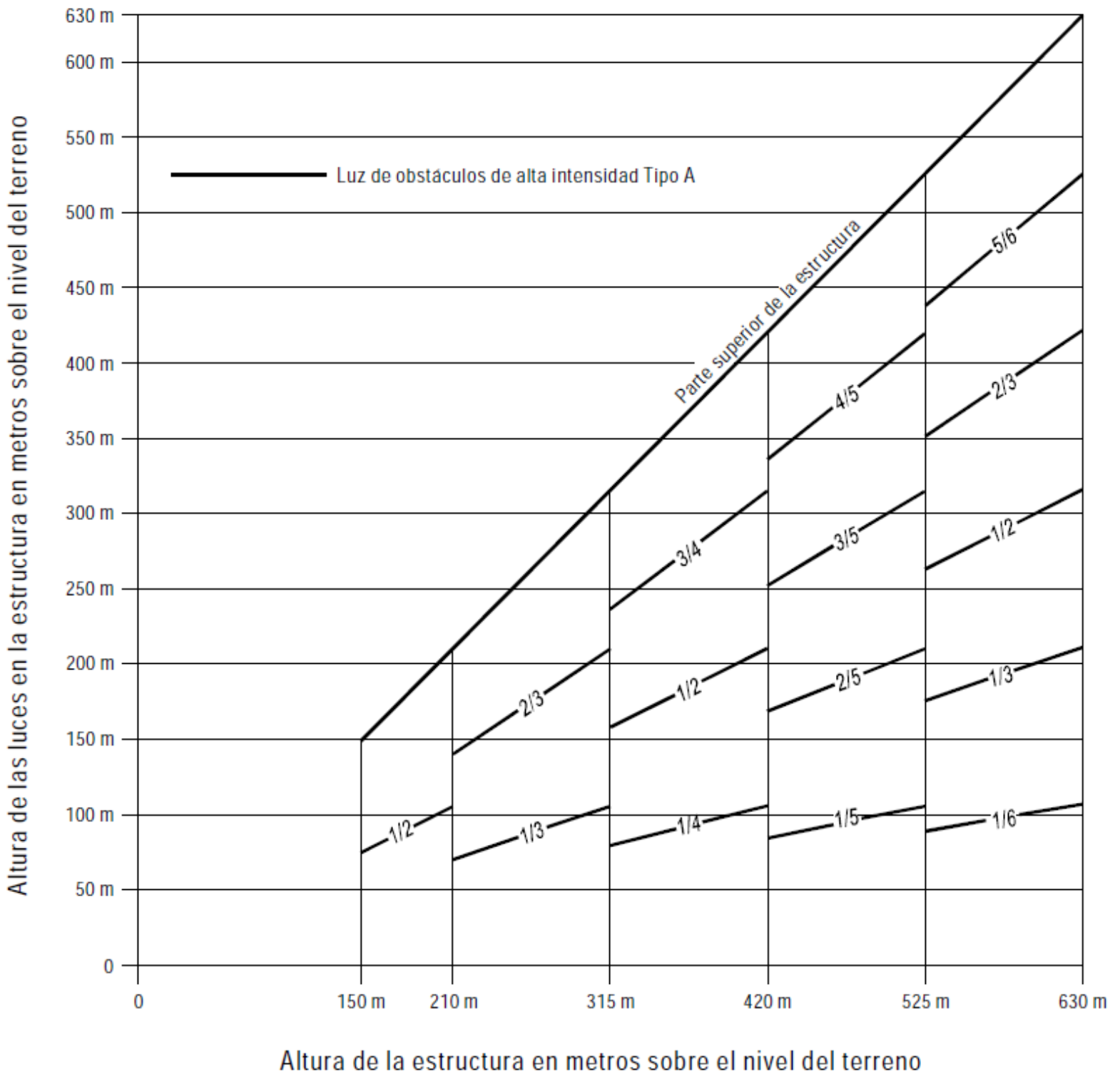


Figura A6-6. Sistema de iluminación de obstáculos con luces blancas de destellos de alta intensidad de Tipo A

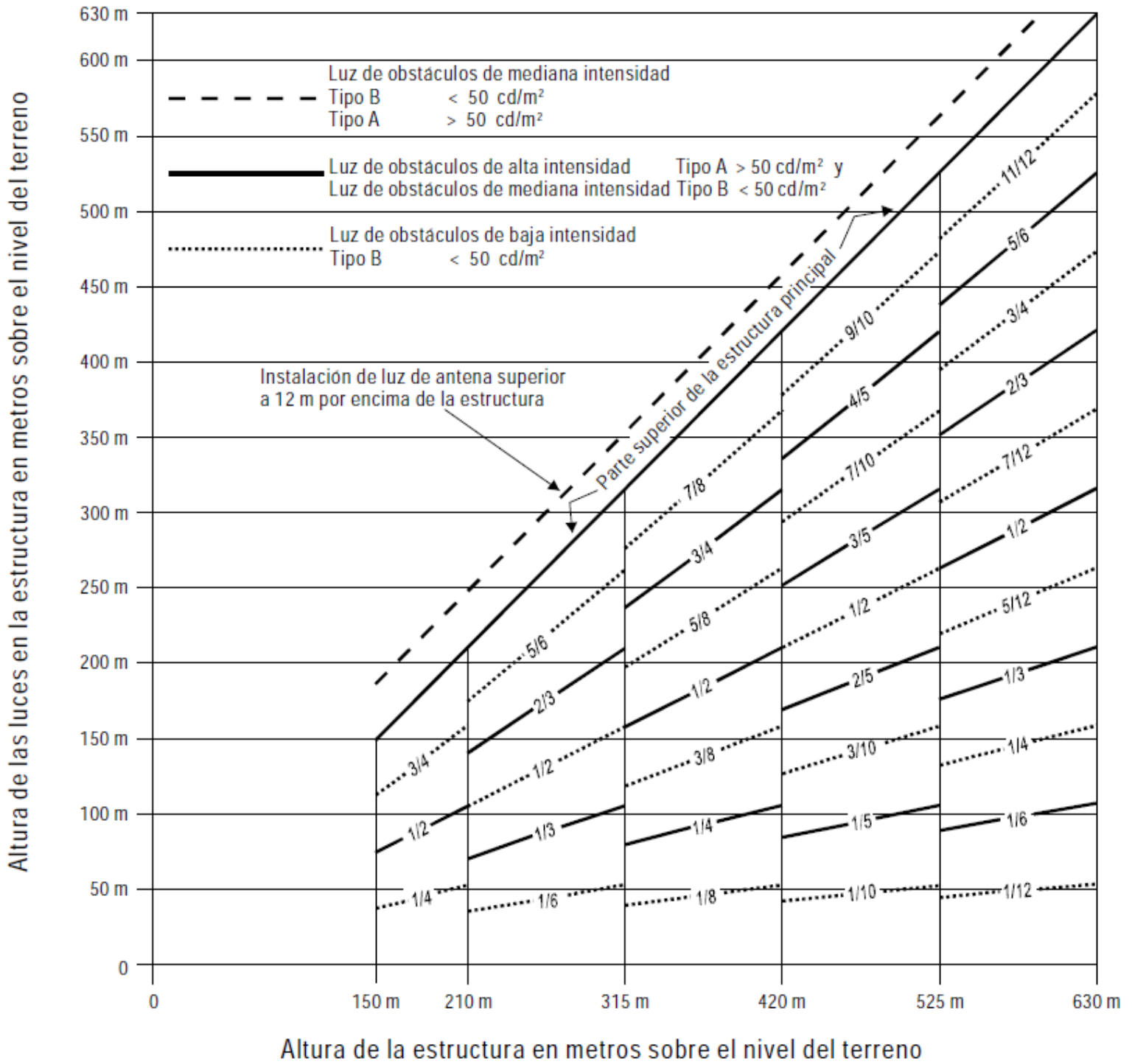
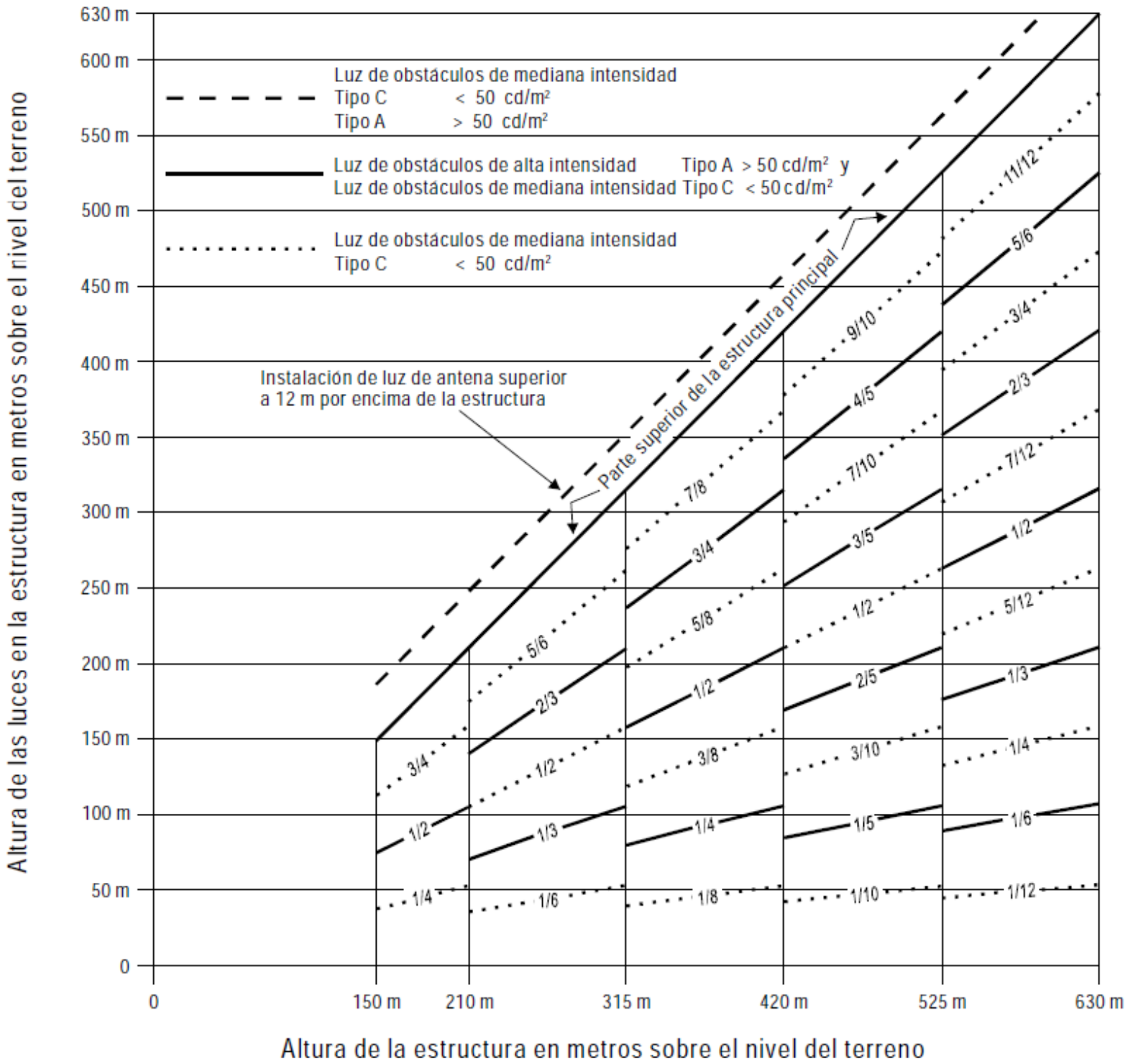


Figura A6-7. Sistema doble de iluminación de obstáculos de mediana/alta intensidad de Tipo A/Tipo B



**APÉNDICE 6 MARCO PARA LOS SISTEMAS
DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL (SMS)**

El marco para la implementación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), están establecidos en la RAC 139

ANEXOS

**ANEXO A. TEXTO DE ORIENTACIÓN
GENERAL QUE COMPLEMENTA LAS
DISPOSICIONES DE LOS RAC 14 Y RAC 139**

1. Número, emplazamiento y orientación de las pistas

Emplazamiento y orientación de las pistas

1.1 En la determinación del emplazamiento y orientación de las pistas deben tenerse en cuenta muchos factores. Sin tratar de hacer una enumeración completa, ni de entrar en detalles, parece útil indicar los que más a menudo requieren estudio. Estos factores pueden dividirse en cuatro categorías:

1.1.1 **Tipo de operación.** Corresponde examinar especialmente si el aeródromo se va a utilizar en todas las condiciones meteorológicas o solamente en condiciones meteorológicas de vuelo visual, y si se ha previsto su empleo durante el día y la noche, o solamente durante el día.

1.1.2 **Condiciones climatológicas.** Debe hacerse un estudio de la distribución de los vientos para determinar

el coeficiente de utilización. A este respecto deben tenerse en cuenta los siguientes comentarios:

- a) Generalmente se dispone de estadísticas sobre el viento para el cálculo del coeficiente de utilización para diferentes gamas de velocidad y dirección, y la precisión de los resultados obtenidos depende en gran parte de la distribución supuesta de las observaciones dentro de dichas gamas. Cuando se carece de información precisa respecto a la distribución verdadera, se admite de ordinario una distribución uniforme puesto que, en relación a las orientaciones de pista más favorables, esta hipótesis da generalmente como resultado un valor ligeramente menor del coeficiente de utilización.
- b) Los valores máximos de la componente transversal media del viento que figuran en la Subparte C, RAC 14.201(c), se refieren a circunstancias normales. Existen algunos factores que pueden requerir que en un aeródromo determinado se tenga en cuenta una reducción de esos valores máximos. Especialmente:
 - 1) las grandes diferencias de características de manejo y los valores máximos admisibles de la componente transversal del viento para los distintos tipos de aviones (incluso los tipos futuros), dentro de cada uno de los tres grupos designados en RAC 14.201(c);
 - 2) la preponderancia y naturaleza de las ráfagas;
 - 3) la preponderancia y naturaleza de la turbulencia;
 - 4) la disponibilidad de una pista secundaria;
 - 5) la anchura de las pistas;

- 6) las condiciones de la superficie de las pistas; el agua en la pista reduce materialmente el valor admisible de la componente transversal del viento; y,
- 7) la fuerza del viento correspondiente al valor límite que se haya elegido para la componente transversal del viento.

Se debe además proceder al estudio de los casos de poca visibilidad y altura de base de nubes bajas, y tener en cuenta su frecuencia, así como la dirección y la velocidad de los vientos en estos casos.

1.1.3 Topografía del emplazamiento del aeródromo, sus aproximaciones y alrededores, especialmente en relación con:

- a) el cumplimiento de las disposiciones relativas a las superficies limitadoras de obstáculos;
- b) la utilización de los terrenos en la actualidad y en el futuro. Su orientación y trazado deben elegirse de forma que, en la medida de lo posible, se protejan contra las molestias causadas por el ruido de las aeronaves las zonas especialmente sensibles, tales como las residenciales, escuelas y hospitales. (Se proporciona información detallada sobre este asunto en el *Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184), Parte 2 y en *Orientación sobre el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves* (Doc 9829));
- c) longitudes de pista en la actualidad y en el futuro;
- d) costes de construcción; y,

- e) posibilidad de instalar ayudas adecuadas, visuales y no visuales, para la aproximación.

1.1.4 Tránsito aéreo en la vecindad del aeródromo, especialmente en relación con:

- a) la proximidad de otros aeródromos o rutas ATS;
- b) la densidad del tránsito; y,
- c) los procedimientos de control de tránsito aéreo y de aproximación frustrada.

Número de pistas en cada dirección

- 1.2 El número de pistas que haya de proveerse en cada dirección debe depender del número de movimientos de aeronaves que haya que atender.

2. Zonas libres de obstáculos y zonas de parada

- 2.1 La decisión de proporcionar una zona de parada, o una zona libre de obstáculos, como otra solución al problema de prolongar la longitud de pista, depende de las características físicas de la zona situada más allá del extremo de la pista y de los requisitos de performance de los aviones que utilicen la pista. La longitud de la pista, de la zona de parada y de la zona libre de obstáculos, se determinan en función de la performance de despegue de los aviones, pero debe comprobarse también la distancia de aterrizaje requerida por los aviones que utilicen la pista, a fin de asegurarse de que la pista tenga la longitud adecuada para el aterrizaje. No obstante, la longitud de

una zona libre de obstáculos no puede exceder de la mitad de la longitud del recorrido de despegue disponible.

2.2 Las limitaciones de utilización de la performance del avión requieren que se disponga de una longitud lo suficientemente grande como para asegurar que, después de iniciar el despegue, pueda detenerse con seguridad el avión o concluir el despegue sin peligro. Para fines de cálculo, se supone que la longitud de la pista, de la zona de parada o de la zona libre de obstáculos que se disponen en el aeródromo son apenas suficientes para el avión que requiera las mayores distancias de despegue y de aceleración-parada, teniendo en cuenta su masa de despegue, las características de la pista y las condiciones atmosféricas reinantes. En esas circunstancias, para cada despegue hay una velocidad llamada velocidad de decisión; por debajo de esta velocidad debe interrumpirse el despegue si falla un motor, mientras que por encima de esa velocidad debe continuarse el despegue. Se necesita un recorrido y una distancia de despegue muy grande para concluir el despegue, cuando falla un motor antes de alcanzar la velocidad de decisión, debido a la velocidad insuficiente y a la reducción de potencia disponible. No debe haber ninguna dificultad para detener la aeronave en la distancia de aceleración-parada disponible restante, siempre que se tomen inmediatamente las medidas necesarias. En estas condiciones, la decisión correcta debe ser interrumpir el despegue.

2.3 Por otro lado, si un motor fallara después de haberse alcanzado la velocidad de decisión, el avión tendría la velocidad y potencia suficientes para concluir el despegue con seguridad en la distancia de despegue disponible restante. No obstante, debido a la gran velocidad, sería

difícil detener el avión en la distancia de aceleración-parada disponible restante.

2.4 La velocidad de decisión no es una velocidad fija para un avión, pero el piloto puede elegirla, dentro de los límites compatibles con los valores utilizables de la distancia disponible de aceleración-parada, la masa de despegue del avión, las características de la pista y las condiciones atmosféricas reinantes en el aeródromo. Normalmente, se elige una velocidad de decisión más alta cuando la distancia disponible de aceleración-parada es más grande.

2.5 Pueden obtenerse diversas combinaciones de la distancia de aceleración-parada requerida y de distancia de despegue requerida que se acomoden a un determinado avión, teniendo en cuenta la masa de despegue del avión, las características de la pista y las condiciones atmosféricas reinantes. Cada combinación requiere su correspondiente longitud de recorrido de despegue.

2.6 El caso más corriente es aquél en que la velocidad de decisión es tal que la distancia de despegue requerida es igual a la distancia de aceleración-parada requerida; este valor se conoce como longitud de campo compensado. Cuando no se dispone de zona de parada ni de zona libre de obstáculos, esas distancias son ambas iguales a la longitud de la pista. Sin embargo, si por el momento se prescinde de la distancia de aterrizaje, la pista no debe constituir esencialmente la totalidad de la longitud de campo compensado, ya que el recorrido de despegue requerido es, por supuesto, menor que la longitud de campo compensado. Por lo tanto, la longitud de campo compensado puede proveerse mediante una pista suplementada por una zona libre de obstáculos y una zona

de parada de igual longitud, en lugar de estar constituida en su totalidad por la pista. Si la pista se utiliza para el despegue en ambos sentidos, ha de proveerse en cada extremo de la pista una longitud igual de zona libre de obstáculos y de zona de parada. Por lo tanto, el ahorro de longitud de pista se hace a expensas de una longitud total mayor.

2.7 En los casos en que por consideraciones de orden económico no pueda disponerse una zona de parada y, como resultado sólo se disponga de una pista y una zona libre de obstáculos, la longitud de la pista (prescindiendo de los requisitos de aterrizaje) debe ser igual a la distancia de aceleración-parada requerida o al recorrido de despegue requerido, eligiéndose de los dos el que resulte mayor. La distancia de despegue disponible debe ser la longitud de la pista más la longitud de la zona libre de obstáculos.

2.8 La longitud mínima de pista y la longitud máxima de zona de parada o de zona libre de obstáculos que han de proveerse, pueden determinarse como sigue, a base de los valores contenidos en el manual de vuelo del avión que se considere más crítico desde el punto de vista de los requisitos de longitud de pista:

a) si la zona de parada es económicamente posible, las longitudes que han de proveerse son las correspondientes a la longitud de campo compensado. La longitud de pista es igual a la del recorrido de despegue requerido, o a la distancia de aterrizaje requerida, si es mayor. Si la distancia de aceleración-parada requerida es mayor que la longitud de pista determinada de este modo, el exceso puede disponerse como zona de parada, situada generalmente en cada extremo de la pista. Además, debe

proveerse también una zona libre de obstáculos de la misma longitud que la zona de parada;

b) si no ha de proveerse zona de parada, la longitud de pista es igual a la distancia de aterrizaje requerida, o, si es mayor, a la distancia de aceleración-parada requerida que corresponda al valor más bajo posible de la velocidad de decisión.

El exceso de la distancia de despegue requerida respecto a la longitud de pista puede proveerse como zona libre de obstáculos, situada generalmente en cada extremo de la pista.

2.9 Además de la consideración anterior, el concepto de zonas libres de obstáculos puede aplicarse en ciertas circunstancias a una situación en que la distancia de despegue requerida con todos los motores en funcionamiento exceda de la requerida para el caso de falla de motor.

2.10 Puede perderse por completo la economía de las zonas de parada si, cada vez que se utilizan, tengan que nivelarse y compactarse de nuevo. Por consiguiente, deben construirse de manera que puedan resistir un número mínimo de cargas del avión para el cual están destinadas, sin ocasionar daños estructurales al mismo.

3. Cálculo de las distancias declaradas

3.1 Las distancias declaradas que han de calcularse para cada dirección de la pista son: el recorrido de despegue disponible (TORA), la distancia de despegue disponible

(TODA), la distancia de aceleración-parada disponible (ASDA) y la distancia de aterrizaje disponible (LDA).

3.2 Si la pista no está provista de una zona de parada ni de una zona libre de obstáculos y, además, el umbral está situado en el extremo de la pista, de ordinario las cuatro distancias declaradas deben tener una longitud igual a la de la pista, según se indica en la Figura A-1 (A).

3.3 Si la pista está provista de una zona libre de obstáculos (CWY), entonces en la TODA se debe incluir la longitud de la zona libre de obstáculos, según se indica en la Figura A-1 (B).

3.4 Si la pista está provista de una zona de parada (SWY), entonces en la ASDA se debe incluir la longitud de la zona de parada, según se indica en la Figura A-1 (C).

3.5 Si la pista tiene el umbral desplazado, entonces en el cálculo de la LDA se debe restar de la longitud de la pista la distancia a que se haya desplazado el umbral, según se indica en la Figura A-1 (D). El umbral desplazado influye en el cálculo de la LDA solamente cuando la aproximación tiene lugar hacia el umbral; no influye en ninguna de las distancias declaradas si las operaciones tienen lugar en la dirección opuesta.

3.6 Los casos de pistas provistas de zona libre de obstáculos, de zona de parada, o que tienen el umbral desplazado, se esbozan en las Figuras A-1 (B) a A-1 (D). Si concurren más de una de estas características debe haber más de una modificación de las distancias declaradas, pero se debe seguir el mismo principio esbozado. En la Figura A-1 (E) se presenta un ejemplo en el que concurren todas estas características.

3.7 Se sugiere el formato de la Figura A-1 (F) para presentar la información concerniente a las distancias declaradas. Si determinada dirección de la pista no puede utilizarse para despegar o aterrizar, o para ninguna de estas operaciones por estar prohibido operacionalmente, ello debe indicarse mediante las palabras “no utilizable” o con la abreviatura “NU”.

4. Pendientes de las pistas

4.1 Distancia entre cambios de pendiente

El siguiente ejemplo ilustra cómo debe determinarse la distancia entre cambios de pendiente (Ver la Figura A-2):

D para una pista de número de clave 3 debe ser por lo menos igual a:

$$15\,000 (|x - y| + |y - z|) \text{ m}$$

Siendo $|x - y|$ el valor numérico absoluto de $x - y$

$|y - z|$ el valor numérico absoluto de $y - z$

$$\text{Suponiendo } x = +0,01$$

$$y = -0,005$$

$$z = +0,005$$

$$\text{Resulta } |x - y| = 0,015$$

$$|y - z| = 0,01$$

Para cumplir con la especificación, D no debe ser inferior a:

$$15\,000 (0,015 + 0,01) \text{ m,}$$

$$\text{Es decir, } 15\,000 \times 0,025 = 375 \text{ m}$$

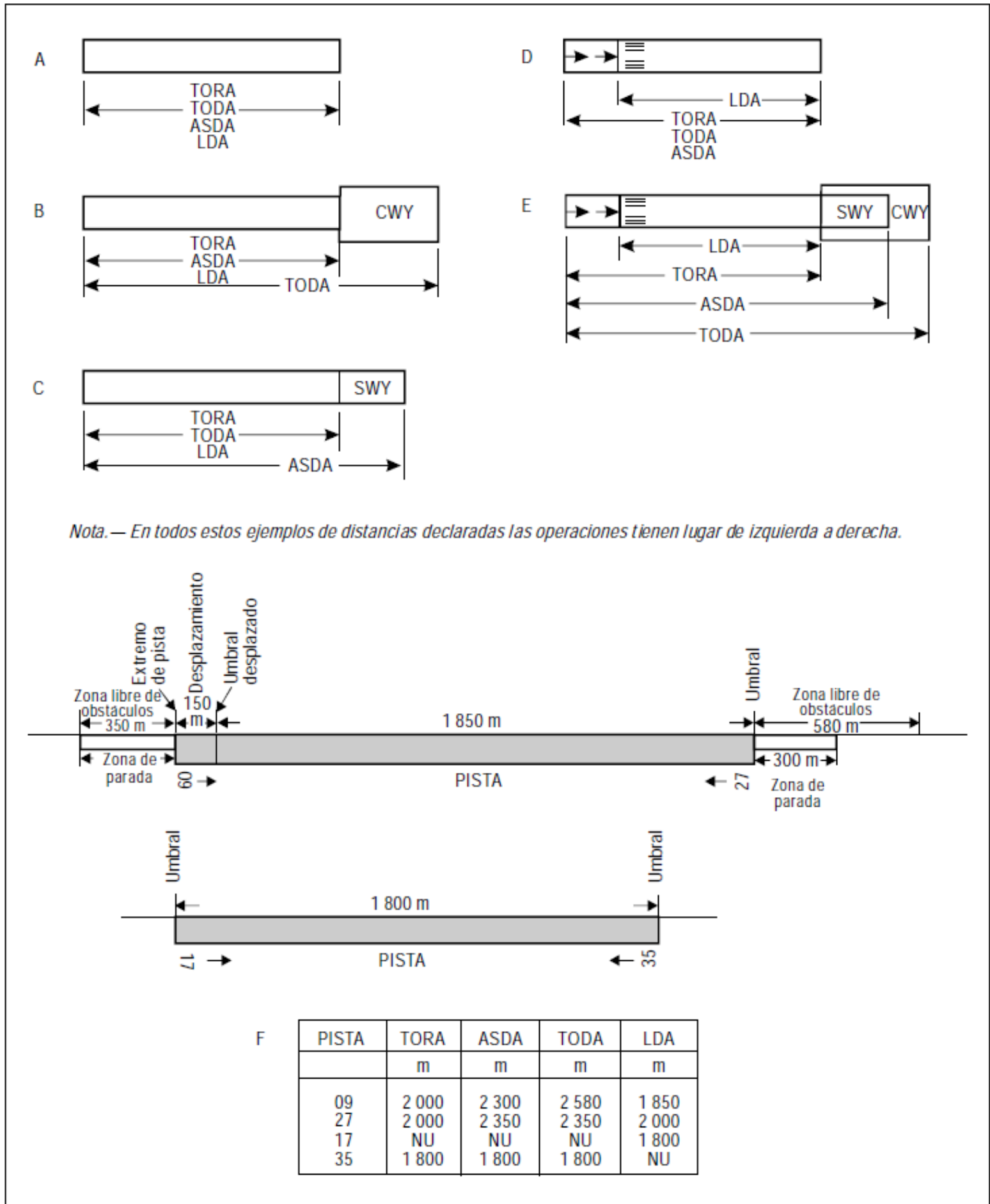


Figura A-1. Distancias declaradas

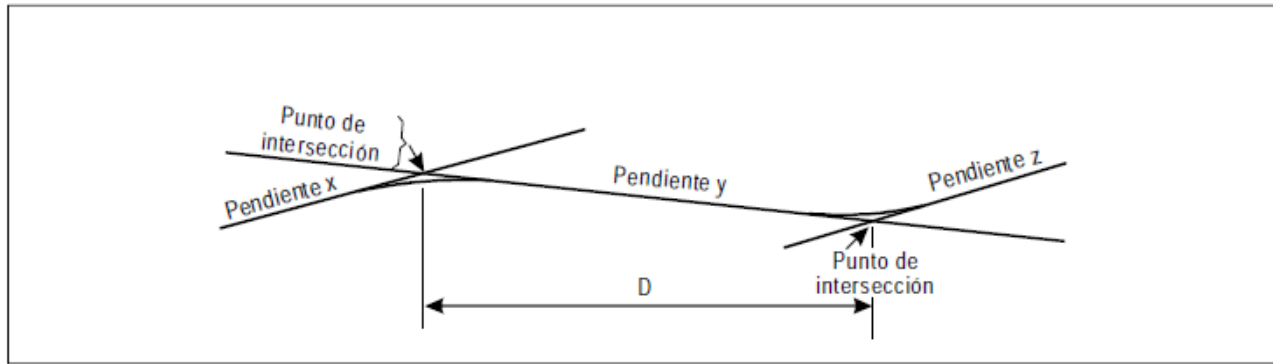


Figura A-2. Perfil del eje de la pista

4.2 Consideración de las pendientes longitudinales y transversales

Cuando se proyecte una pista que combine los valores extremos para las pendientes y cambios de pendiente permitidos según la Subparte C, RAC 14.201(m), (n), (o), (p), (q) (r), (s), debe hacerse un estudio para asegurar que el perfil de la superficie resultante no dificulte las operaciones de los aviones.

4.3 Área de funcionamiento del radioaltímetro

Con el fin de que puedan servirse del aeropuerto los aviones que efectúan aproximaciones y aterrizajes con el piloto automático acoplado (independientemente de las condiciones meteorológicas), es conveniente que los cambios de pendiente del terreno se eviten o reduzcan a un mínimo en un área rectangular de por lo menos 300 m de longitud antes del umbral de una pista para aproximaciones de precisión. El área debe ser simétrica con respecto a la prolongación del eje de la pista, y de 120 m de anchura. Si hay circunstancias especiales que lo justifiquen, la anchura puede reducirse a un mínimo de 60 m siempre que estudios aeronáuticos indiquen que dicha reducción no afecta a la seguridad de las operaciones de aeronaves. Esto es conveniente porque estos aviones están equipados con un radioaltímetro para la guía final de altura y enderezamiento, y, cuando el avión está sobre el terreno inmediatamente anterior al umbral, el radioaltímetro empieza a proporcionar al

piloto automático información para el enderezamiento. Cuando no puedan evitarse cambios de pendiente, el régimen de cambio entre dos pendientes consecutivas no debe exceder del 2% en 30 m.

5. Lisura de la superficie de las pistas

- 5.1 Al adoptar tolerancias para las irregularidades de la superficie de la pista, la siguiente norma de construcción es aplicable a distancias cortas del orden de más de 3 m y se ajusta a los buenos métodos de ingeniería:

El acabado de la superficie de la capa de rodadura debe ser de tal regularidad que, cuando se verifique con una regla de 3 m colocada en cualquier parte y en cualquier dirección de la superficie, no haya en ningún punto, excepto a través de la cresta del bombeo o de los canales de drenaje, una separación de más de 3 mm entre el borde de la regla y la superficie del pavimento.

- 5.2 Debe tenerse también cuidado al instalar luces empotradas de pista o rejillas de drenaje en la superficie de la pista, a fin de mantener la lisura satisfactoria.

- 5.3 Los movimientos de las aeronaves y las diferencias de asentamiento de los cimientos con el tiempo tienden a aumentar las irregularidades de la superficie. Las pequeñas desviaciones respecto a las tolerancias antes mencionadas no deben afectar mayormente a las operaciones de las aeronaves. En general y según se ilustra en la figura A-3, son aceptable las irregularidades

aisladas del orden de 2.5 cm a 3 cm en una distancia de 45 m. Aunque la desviación máxima aceptable varía con el tipo y la velocidad de cada aeronave, los límites aceptables de irregularidades en la superficie pueden calcularse razonablemente. En la siguiente tabla se describen los límites aceptables, tolerables y excesivos:

- a) si las irregularidades de la superficie exceden las alturas definidas por la curva del límite aceptable pero son menores que las alturas definidas por la curva del límite tolerable, a la longitud aceptable mínima especificada señalada aquí mediante la región tolerable, entonces deberían preverse medidas de mantenimiento. La pista puede seguir en servicio. Esta región representa el inicio de posible incomodidad para pasajeros y pilotos;
- b) si las irregularidades de la superficie exceden las alturas definidas por la curva del límite tolerable, pero son menores que las alturas definidas por la

curva del límite excesivo, a la longitud aceptable mínima especificada señalada aquí mediante la región excesiva, entonces es obligatorio adoptar medidas correctivas de mantenimiento para restablecer la condición a la región aceptable. La pista puede seguir en servicio, pero debe repararse en un plazo razonable. Esta región podría generar el riesgo de posible daño estructural de las aeronaves debido a un solo suceso o a rotura por fatiga con el tiempo; y,

- c) si las irregularidades de la superficie exceden las alturas definidas por la curva del límite excesivo, a la longitud aceptable mínima especificada, señalada aquí mediante la región inaceptable, entonces se justifica el cierre de la porción de la pista donde se han detectado las irregularidades. Deben efectuarse las reparaciones necesarias para restablecer la condición hasta quedar en la región del límite aceptable y puede informarse a los explotadores de aeronaves al respecto. Esta región representa el riesgo extremo de rotura estructural y debe atenderse inmediatamente.

Irregularidad de la superficie	Longitud de la irregularidad (m)								
	3	6	9	12	15	20	30	45	60
Altura (cm) aceptable de la irregularidad de la superficie	2.9	3.8	4.5	5	5.4	5.9	6.5	8.5	10
Altura (cm) tolerable de la irregularidad de la superficie	3.9	5.5	6.8	7.8	8.6	9.6	11	13.6	16
Altura (cm) tolerable de la irregularidad de la superficie	5.8	7.6	9.1	10	10.8	11.9	13.9	17	20

Obsérvese que “irregularidad de la superficie” se define aquí como desviaciones aisladas medias de la elevación de la superficie que no están en una pendiente uniforme en alguna sección dada de una pista. Para los fines que aquí interesan, por “sección de pista” se entiende un segmento de una pista en la que prevalece una pendiente general ascendente, descendente o suave y continua. La longitud de esta sección generalmente es de 30 a 60 m, o más, dependiendo del perfil longitudinal y de la condición del pavimento.

La protuberancia máxima tolerable de tipo escalonado, como la que podría existir entre losas adyacentes, es simplemente la altura de la protuberancia que corresponde a una longitud cero de la protuberancia en el extremo superior de la región tolerable de los criterios sobre irregularidad de la Figura A-3. La altura de la protuberancia en este lugar es de 1.75 cm.

5.4 En la Figura A-3 se comparan los criterios sobre irregularidad de la superficie con los elaborados por la Administración Federal de Aviación de los Estados

Unidos. En el Manual de diseño de aeródromos, parte 3, Pavimentos (Doc 9157) se proporciona orientación adicional acerca de rampas temporales para el trabajo de recrecimiento en pistas operacionales.

5.5 La deformación de la pista con el tiempo puede también aumentar la posibilidad de la formación de charcos. Los charcos cuya profundidad sólo sea de unos 3 mm —

especialmente si están situados en lugares de la pista donde los aviones que aterrizan tienen gran velocidad — pueden inducir el hidroplaneo, fenómeno que puede mantenerse en una pista cubierta con una capa mucho más delgada de agua. Con el fin de mejorar los textos de orientación relativos a la longitud y profundidad significativas de los charcos en relación con el hidroplaneo, se están llevando a cabo más investigaciones.

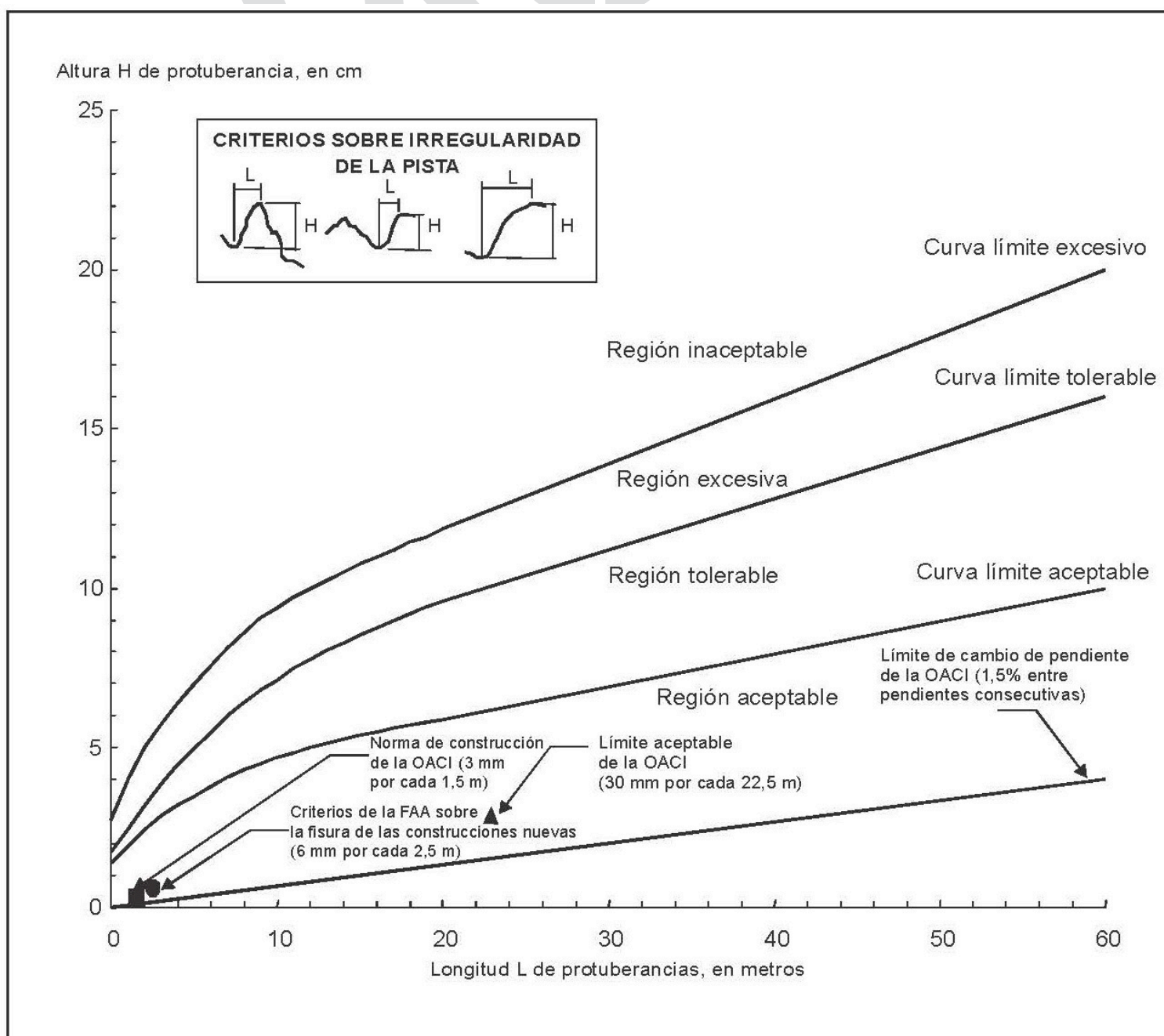


Figura A-3. Comparación de los criterios sobre irregularidad

Nota. Estos criterios se refieren a una irregularidad aislada, no a efectos de armónicos de onda larga ni de ondulaciones repetidas de la superficie

6. Informe del estado de la pista para notificar el estado de la superficie de la pista

Regulación aplicable a partir del 24 de noviembre de 2023

6.1 A nivel mundial, las áreas de movimiento están expuestas a múltiples condiciones meteorológicas y, por lo tanto, las condiciones que deben notificarse son muy distintas. En el informe del estado de la pista (RCR) se describe una metodología básica que se aplica a todas estas variaciones climatológicas y está estructurado de manera que los Estados puedan adaptarlo a las condiciones climatológicas que se aplican a ese Estado o a esa región.

6.2 El concepto de RCR se basa en:

- a) un conjunto de criterios convenido que se aplica de manera congruente en la evaluación del estado de la superficie de las pistas, en la certificación (performance) de aviones y en el cálculo de la performance operacional;
- b) una clave de estado de la pista (RWYCC) única que asocia el conjunto de criterios convenido a la tabla de performance de aterrizaje y despegue de las aeronaves, y que se relaciona con la eficacia de frenado experimentada y que finalmente notificarán las tripulaciones de vuelo;
- c) la notificación del tipo de contaminante y su espesor en relación con la performance de despegue;
- d) una terminología y una fraseología comunes normalizadas para la descripción del estado de la superficie de la pista que pueden ser empleadas por el personal de inspección de los explotadores de aeródromos, los controladores de tránsito aéreo, los explotadores de aeronaves, y la tripulación de vuelo; y,

e) procedimientos armonizados mundialmente para el establecimiento de la RWYCC con una flexibilidad intrínseca para permitir que las variantes locales se ajusten a la especificidad de las condiciones meteorológicas, de infraestructura y de otra índole.

6.3 Estos procedimientos armonizados se reflejan en la matriz de evaluación del estado de la pista (RCAM), que correlaciona las RWYCC, el conjunto de criterios convenido y la eficacia de frenado de la aeronave que la tripulación de vuelo debería esperar para cada valor RWYCC.

6.4 Los procedimientos que se relacionan con el uso de la RCAM figuran en los *PANS- Aeródromos* (Doc 9981).

6.5 Se reconoció que la información proporcionada por el personal del aeródromo que evalúa y notifica el estado de la superficie de las pistas es crucial para la efectividad del informe del estado de la pista. Una condición de la pista mal notificada no debería conducir a un accidente o incidente. En los márgenes operacionales debería tenerse en cuenta un error razonable en la evaluación, lo que incluye cambios no notificados que afecten al estado de la pista. No obstante, una condición mal notificada de la pista puede significar que ya no se cuenta con márgenes para cubrir otra variante operacional (tal como viento de cola imprevisto, más elevado y rápido por encima del umbral o enderezamiento largo).

6.6 Además, esto se justifica por la necesidad de proporcionar la información evaluada en un formato apropiado para su difusión, lo que requiere conocer las limitaciones impuestas por la sintaxis para la difusión. Esto, a su

vez, restringe la redacción, en lenguaje sencillo, de observaciones que pueden hacerse.

6.7 Es importante seguir procedimientos normalizados al proporcionar la información evaluada sobre el estado de la superficie de las pistas a fin de garantizar que la seguridad operacional no se vea comprometida cuando los aviones usan pistas mojadas o contaminadas. El personal debe recibir instrucción en los campos de competencia pertinentes, y debería verificarse su competencia de la manera que lo requiere el Estado para garantizar que se tenga confianza en sus evaluaciones.

6.8 El programa de instrucción puede incluir instrucción inicial e instrucción continua periódica en las siguientes áreas:

- a) familiarización con el aeródromo, que incluya señales, letreros e iluminación;
- b) procedimientos de aeródromo, de acuerdo con lo descrito en el manual de aeródromo;
- c) plan de emergencia del aeródromo;
- d) procedimientos de iniciación del aviso a los aviadores (NOTAM);
- e) finalización/iniciación de procedimientos para el RCR;
- f) reglamentos para conducir en el aeródromo;
- g) procedimientos de control de tránsito aéreo en el área de movimiento;
- h) procedimientos radiotelefónicos;

- i) fraseología empleada en el control del aeródromo, incluso el alfabeto de deletreo de la OACI;
- j) procedimientos y técnicas de inspección del aeródromo;
- k) tipo de contaminantes en la pista y su notificación;
- l) evaluación y notificación de las características de rozamiento de la superficie de las pistas;
- m) uso de dispositivos de medición del rozamiento de las pistas;
- n) calibración y mantenimiento de dispositivos de medición del rozamiento de las pistas;
- o) conciencia de incertidumbres en relación con l) y m); y,
- p) procedimientos en condiciones de poca visibilidad.

7. Características de drenaje del área de movimiento y las áreas adyacentes

7.1 Generalidades

7.1.1 El drenaje rápido del agua de la superficie es una consideración primordial para la seguridad operacional en el diseño, la construcción y el mantenimiento de las áreas de movimiento y las áreas adyacentes. El objetivo es minimizar la profundidad del agua en la superficie drenando el agua de la pista por el trayecto más corto posible y, particularmente, fuera del área de la trayectoria de las ruedas. Hay dos procesos de drenaje distintos:

- a) el drenaje natural del agua de la superficie que sale de la superficie del pavimento hasta que llegar al depósito final, tal como un río u otra masa de agua; y,
- b) el drenaje dinámico del agua de la superficie atrapada debajo de un neumático en movimiento hasta que sale del área de contacto entre el neumático y el suelo.

7.1.2 Ambos procesos pueden controlarse mediante:

- a) Diseño;
- b) construcción; y,
- c) mantenimiento de los pavimentos a fin de impedir la acumulación de agua en la superficie del pavimento.

7.2 Diseño del pavimento

7.2.1 El drenaje superficial es un requisito básico y sirve para reducir al mínimo la profundidad del agua en la superficie.

El objetivo es drenar el agua de la pista a través de la trayectoria más corta. Se proporciona un drenaje superficial adecuado principalmente mediante una superficie con pendiente apropiada (tanto en sentido longitudinal como en sentido transversal).

La pendiente longitudinal y transversal combinada que resulta es la trayectoria para la escorrentía del agua de drenaje. Esta trayectoria puede hacerse más corta agregando estrías transversales.

7.2.2 El drenaje dinámico se logra mediante una textura incorporada en la superficie del pavimento. Los neumáticos al rodar hacen que aumente la presión del agua y sacan el agua exprimiéndola a través de los canales de escape que la textura ofrece. El drenaje dinámico del área de contacto de los neumáticos con el

suelo se puede mejorar al añadirse estrías transversales, siempre y cuando éstas se sometan a un mantenimiento riguroso.

7.3 Construcción del pavimento

7.3.1 Por medio de la construcción, las características de drenaje de la superficie quedan incorporadas al pavimento. Las características de la superficie son:

- a) pendientes;
- b) textura:
 - 1) microtextura;
 - 2) macrotextura.

7.3.2 Las pendientes para las diversas partes del área de movimiento y áreas adyacentes están descritas en la subparte C, y las cifras están dadas en porcentajes. En el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), parte 1, Capítulo 5, se da más orientación.

7.3.3 En los textos, la textura se describe como microtextura o macrotextura. Estos términos se entienden de modo diferente en los diversos sectores de la industria de la aviación.

7.3.4 La micro textura es la textura de las piedras consideradas individualmente y es difícil de detectar a simple vista. La microtextura se considera un componente esencial de la resistencia al deslizamiento a bajas velocidades. Sobre una superficie mojada a alta velocidades, una película de agua puede impedir el contacto directo entre las asperezas de la superficie y el neumático debido al drenaje insuficiente del área de contacto entre el neumático y el suelo.

7.3.5 La microtextura es una cualidad incorporada en la superficie del pavimento. Cuando se especifica el material triturado que soportará la microtextura de pulido, se asegura por un período más largo el drenaje de las películas finas de agua. La resistencia al pulido se expresa en función de los valores de piedra pulida (PSV) que, en principio, constituyen un valor que se obtiene al medir el rozamiento según normas internacionales, las cuales definen los valores mínimos PSV que permitirán seleccionar un material con buena microtextura.

7.3.6 Un problema importante de la microtextura es que puede cambiar en poco tiempo sin que el cambio se detecte fácilmente. Un ejemplo típico de esto es la acumulación de depósitos de caucho en la zona de toma de contacto que ocultarán mucho la microtextura sin reducir necesariamente la macrotextura.

7.3.7 La macrotextura es la textura entre piedras individuales. Esta escala de textura puede juzgarse aproximadamente a simple vista. La macrotextura la crea fundamentalmente el tamaño del agregado que se usa o el tratamiento de la superficie del pavimento y es el factor principal que influye en la capacidad de drenaje a altas velocidades. Los materiales se seleccionarán de manera que posean una buena macrotextura.

7.3.8 El principal objetivo de estriar la superficie de una pista es aumentar el drenaje superficial. La textura de la superficie puede hacer más lento el drenaje natural, pero las estrías pueden acelerarlo al ofrecer una trayectoria de drenaje más corta y al aumentar la velocidad de drenaje.

7.3.9 A fin de medir la macrotextura, se elaboraron métodos simples tales como los de “mancha de arena” y de

“mancha de grasa”, descritos en el Manual de servicios de aeropuertos (Doc 9137), Parte 2. Estos métodos se usaron para las primeras investigaciones sobre las cuales se basan los requisitos de aeronavegabilidad actuales, relativos a una clasificación de categorías de macrotextura de A a E. Esta clasificación la elaboró la Engineering Sciences Data Unit (ESDU) usando técnicas para medir manchas arena o de grasa y la publicó en 1971.

Clasificación de las pistas basada en la información sobre textura de ESDU 71026:

Clasificación	Profundidades de la textura (mm)
A	0,10 – 0,14
B	0,15 – 0,24
C	0,25 – 0,50
D	0,51 – 1,00
E	1,01 – 2,54

7.3.10 Usando esta clasificación, el valor de umbral entre microtextura y macrotextura es 0,1 mm de profundidad media de la textura (MTD). Con relación a esta escala, la performance normal de una aeronave en pista mojada se basa en la textura, reconociendo cualidades de drenaje y de rozamiento medianas entre la clasificación B y C (0,25 mm). Un drenaje mejor, obtenido mediante una textura mejor, puede resultar en una mejor clasificación de la performance de la aeronave. Sin embargo, este reconocimiento debe ajustarse a la documentación de los fabricantes de aeronaves y ser aceptado por el Estado. Actualmente, se reconocen las pistas de capa de rozamiento estriada o porosa que siguen los criterios de diseño, construcción y mantenimiento aceptables para el Estado. Las normas de certificación armonizadas de algunos Estados se refieren a la textura, que reconocen

calidades de drenaje y de rozamiento medianas entre la clasificación D y E (1,0 mm).

7.3.11 Para la construcción, el diseño y el mantenimiento, los Estados usan varias normas internacionales. Actualmente, la norma ISO 13473-1 Caracterización de la textura de los pavimentos mediante el uso de perfiles de superficie – Parte 1: Determinación de la profundidad media del perfil vincula la técnica de medición volumétrica con técnicas de medición sin contacto que dan valores de textura comparables. Estas normas describen el valor de umbral entre microtextura y macrotextura como 0,5 mm. El método volumétrico tiene una escala de validez de 0,25 a 5 mm MTD. El método profilométrico tiene una escala de validez que va de 0 a 5 mm de profundidad media del perfil (MPD). Los valores de MPD y MTD difieren debido al tamaño limitado de las esferas de vidrio que se usan en la técnica volumétrica y a que el MPD se deriva de un perfil de dos dimensiones en vez de una superficie tridimensional. Por lo tanto, debe establecerse una ecuación de transformación para que el equipo de medición empleado relacione MPD con MTD.

7.3.12 La escala ESDU agrupa superficies de pistas según la macrotextura de A a E, donde E representa la superficie con la mejor capacidad de drenaje dinámico. Así pues, la escala ESDU refleja las características del drenaje dinámico del pavimento. Estriar estas superficies aumenta la capacidad de drenaje dinámico. Por lo tanto, la capacidad de drenaje que resulta es una función de la textura (A a E) y de las estrías. La contribución de las estrías es una función del tamaño de las estrías y del espaciado entre ellas. Los aeródromos expuestos a grandes lluvias o lluvias torrenciales

deben asegurarse de que el pavimento y las áreas adyacentes tengan capacidad de drenaje para soportar estas lluvias o poner límites al uso de los pavimentos durante esas situaciones extremas. Estos aeropuertos deberían tratar de tener el máximo número admisible de pendientes y de utilizar agregados que ofrezcan buenas características de drenaje. También, deberían considerar contar con pavimentos con estrías de la clase E, a fin de no menoscabar la seguridad operacional.

7.4 Mantenimiento de las características de drenaje del pavimento

7.4.1 La macrotextura no cambia en un corto período de tiempo, pero la acumulación de caucho puede rellenar la textura y reducir la capacidad de drenaje, lo que puede menoscabar la seguridad operacional. Además, la estructura de la pista puede cambiar con el tiempo y presentar desniveles que resultan en la formación de charcos después de la lluvia. En el Manual de servicios de aeropuertos (Doc 9137), Parte 2, figura orientación sobre la eliminación de depósitos de caucho y desniveles. En el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 3, figura orientación sobre los métodos para mejorar la textura de las superficies.

7.4.2 Cuando se utilice estriado, la condición de las estrías debería inspeccionarse en forma regular para asegurarse de que no se produzca deterioro y las estrías estén en buenas condiciones. En el Manual de servicios de aeropuertos (Doc 9137), Parte 2 — Estado de la superficie de los pavimentos, y Parte 9 — Métodos de mantenimiento de aeropuertos, y en el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 2, figura orientación sobre el mantenimiento de pavimentos.

7.4.3 El pavimento puede granallarse a fin de mejorar su macrotextura.

8. Franjas

8.1 Márgenes

8.1.1 Los márgenes de una pista o de una zona de parada deben prepararse o construirse de manera que se reduzca al mínimo el peligro que pueda correr un avión que se salga de la pista o de la zona de parada. En los párrafos siguientes se da alguna orientación sobre ciertos problemas especiales que pueden presentarse y sobre la cuestión de las medidas para evitar la ingestión de piedras sueltas u otros objetos por los motores de turbina.

8.1.2 En algunos casos, el terreno natural de la franja puede tener una resistencia suficiente que le permita satisfacer, sin preparación especial alguna, los requisitos aplicables a los márgenes. Cuando se necesite una preparación especial, el método empleado depende de las condiciones locales del terreno y de la masa de los aviones que la pista esté destinada a servir. Los ensayos

del terreno ayudan a determinar el método óptimo de mejoramiento (p. ej., drenaje, estabilización, capa de sellado, ligera pavimentación).

8.1.3 Debe también prestarse atención al proyectar los márgenes para impedir la ingestión de piedras o de otros objetos por los motores de turbina. A este respecto son aplicables consideraciones similares a las hechas en relación con los márgenes de las calles de rodaje en el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 2, tanto por lo que se refiere a las medidas especiales que pueden ser necesarias como a la distancia respecto a la cual deben tomarse tales medidas, si hicieran falta.

8.1.4 Cuando se han preparado en forma especial los márgenes, ya sea para obtener la resistencia requerida o bien para evitar la presencia de piedras o materiales sueltos, pueden presentarse dificultades debido a la falta de contraste visual entre la superficie de la pista y la franja contigua. Esta dificultad puede eliminarse proporcionando un buen contraste visual en la superficie de la pista o de la franja, empleando una señal de faja lateral de pista.

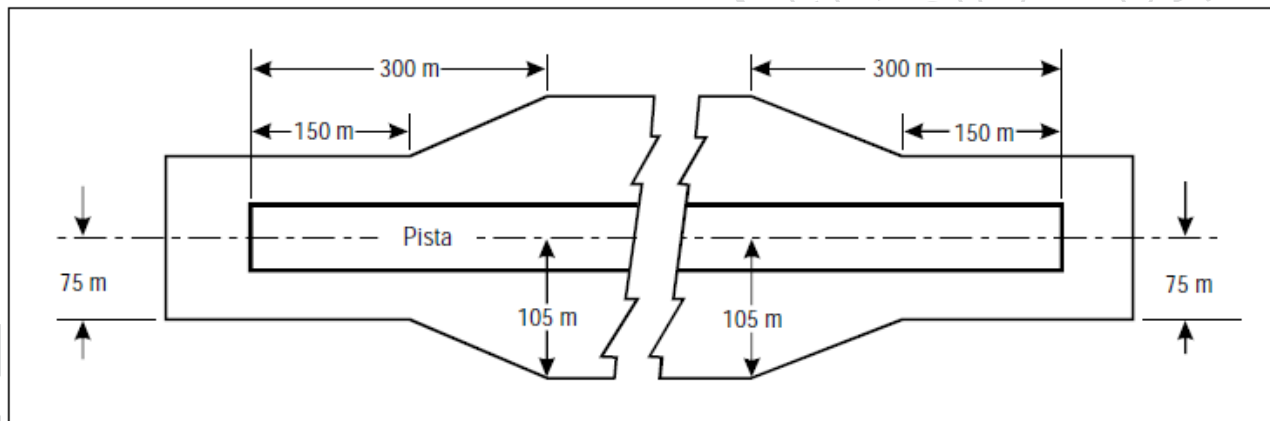


Figura A-4. Parte nivelada de la franja de una pista para aproximaciones de precisión cuyo número de clave sea 3 ó 4

8.2 Objetos en las franjas

Deben tomarse medidas para que cuando la rueda de un avión se hunda en el terreno de la franja contigua a la pista, ésta no se encuentre con una superficie vertical dura. A este respecto, el montaje de las luces de pista u otros accesorios dispuestos en la franja o en la intersección con una calle de rodaje u otra pista puede presentar problemas especiales. Tratándose de construcciones, como las pistas o calles de rodaje, en las que la superficie debe estar enrasada con la superficie de la franja, puede eliminarse el lado vertical achaflanando a partir de la parte superior de la construcción hasta no menos de 30 cm por debajo del nivel de la superficie de la franja. Los demás objetos cuyas funciones no les exija estar al nivel de la superficie deben enterrarse a una profundidad no inferior a 30 cm.

8.3 Nivelación de una franja en pistas para aproximaciones de precisión

En la Subparte C, RAC 14.207(h), se recomienda que la parte de una franja que comprenda una pista de vuelo por instrumentos con número de clave 3 ó 4 se nivele hasta una distancia del eje de la pista de 75 m por lo menos. En el caso de las pistas para aproximaciones de precisión, es conveniente adoptar una anchura mayor si el número de clave es 3 ó 4. En la Figura A-4 de este Anexo se indican la forma y dimensiones de una franja más ancha que puede considerarse para dichas pistas. Esta franja se ha proyectado utilizando los datos sobre las aeronaves que se salen de la pista. La parte que debe nivelarse se extiende lateralmente hasta una distancia de 105 m desde el eje, pero esta distancia se reduce paulatinamente a 75 m en ambos extremos de la franja, a lo largo de una distancia de 150 m, contada desde el extremo de la pista.

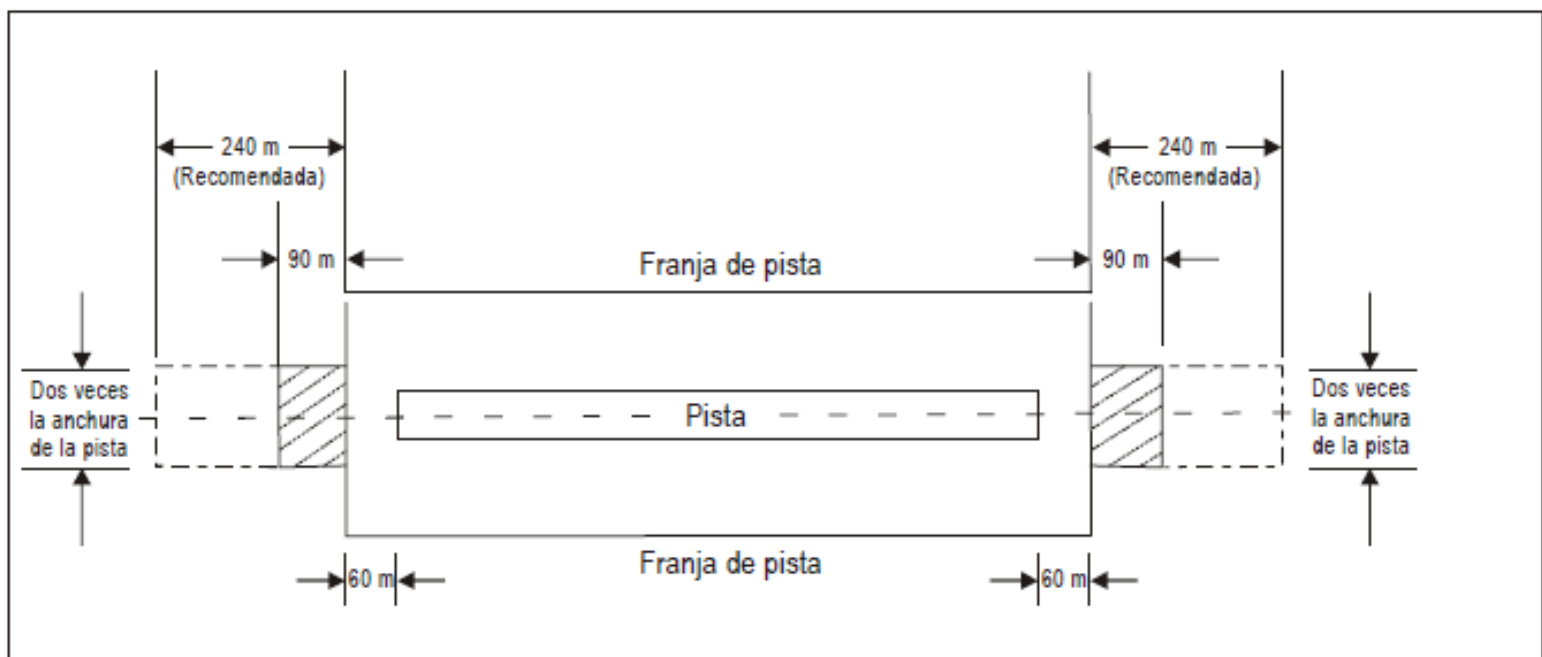


Figura A-5. Área de seguridad de extremo de pista para una pista en la que el número clave es 3 ó 4.

9. Áreas de seguridad de extremo de pista

- 9.1 Cuando, de acuerdo con la Subparte C de este RAC 14, se proporcione un área de seguridad de extremo de pista, deben considerarse el proporcionar un área suficientemente larga como para dar cabida a los casos en que se sobrepasa el extremo de la pista y los aterrizajes demasiado largos y los demasiado cortos que resulten de una combinación, razonablemente probable, de factores operacionales adversos. En una pista para aproximaciones de precisión, el localizador del ILS es normalmente el primer obstáculo y las áreas de seguridad de extremo de pista deben llegar hasta esa instalación. En otras circunstancias, el primer obstáculo puede ser una carretera, una vía férrea, una construcción u otra característica natural. Al proporcionarse áreas de seguridad de extremo de pista deben tenerse en cuenta esos obstáculos.
- 9.2 Donde resulte particularmente prohibitivo procurar áreas de seguridad de extremo de pista, deben considerarse reducir algunas de las distancias declaradas de la pista para el suministro de un área de seguridad de extremo de pista y la instalación de un sistema de parada.
- 9.3 Los programas de investigación, y la evaluación de casos de aeronaves que efectuaron aterrizajes demasiado largos sobre sistemas de parada, han demostrado que la eficacia de algunos sistemas de parada puede ser predecible y resulta eficaz para detener los aterrizajes demasiado largos de las aeronaves.
- 9.4 La eficacia previamente demostrada de un sistema de parada puede reproducirse por medio de un método de diseño validado, con el que puede predecirse la eficacia del sistema. El diseño y la eficacia debe basarse en el tipo de aeronave que se prevé que utilizará la pista

correspondiente e imponga las mayores exigencias en el sistema de parada.

- 9.5 En el diseño de un sistema de parada deben tenerse en cuenta los distintos parámetros de las aeronaves, entre los que figuran las cargas y configuración del tren de aterrizaje, la presión de contacto de los neumáticos y el centro de gravedad y velocidad de las aeronaves. También deben tenerse en cuenta los aterrizajes demasiado cortos. Además, el diseño se debe permitir que se lleven a cabo con seguridad las operaciones de vehículos de salvamento y extinción de incendios con carga completa, así como su entrada y salida.
- 9.6 La información relativa al suministro de un área de seguridad de extremo de pista y a la presencia de un sistema de parada deben publicarse en la AIP.
- 9.7 En el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 1, figura información adicional.

10. Emplazamiento del umbral**10.1 Generalidades**

- 10.1.1 El umbral está situado normalmente en el extremo de la pista, si no hay obstáculos que sobresalgan por encima de la superficie de aproximación. En algunos casos, sin embargo, debido a condiciones locales, puede ser conveniente desplazar permanentemente el umbral (Ver más adelante). Al estudiar el emplazamiento del umbral, debe considerarse también la altura de la referencia ILS, y/o la altura de la referencia de aproximación MLS, y la determinación del límite de franqueamiento de obstáculos. (En el Anexo 10, Volumen I, se dan las especificaciones concernientes

a la altura de la referencia ILS y a la altura de la referencia de aproximación MLS.)

10.1.2 Al determinar que no hay obstáculos que penetren por encima de la superficie de aproximación, debe tomarse en cuenta la presencia de objetos móviles (vehículos en las carreteras, trenes, etc.), por lo menos dentro de la porción del área de aproximación comprendida en una distancia de 1 200 m medida longitudinalmente desde el umbral, y con una anchura total de por lo menos 150 m.

10.2 Umbral desplazado

10.2.1 Si un objeto sobresale por encima de la superficie de aproximación y no puede eliminarse dicho objeto, debe considerarse la conveniencia de desplazar el umbral permanentemente.

10.2.2 Para lograr los objetivos de la Subparte D, del presente RAC 14 en cuanto a la limitación de obstáculos, lo mejor es desplazar el umbral a lo largo de la pista, la distancia suficiente para lograr que la superficie de aproximación esté libre de obstáculos.

10.2.3 Sin embargo, el desplazamiento del umbral con respecto al extremo de la pista causa inevitablemente una reducción de la distancia disponible para el aterrizaje, y esto puede tener más importancia, desde el punto de vista de las operaciones, que la penetración de la superficie de aproximación por obstáculos señalados e iluminados. Por consiguiente, la decisión con respecto al desplazamiento del umbral y la extensión del desplazamiento debe hacerse tratando de obtener el equilibrio óptimo entre una superficie de aproximación libre de obstáculos y una distancia adecuada para el aterrizaje. Al decidir esta cuestión,

deben tenerse en cuenta los tipos de aviones para los que la pista esté destinada, las condiciones de límite de visibilidad y base de nubes en que se haya de utilizar la pista, la situación de los obstáculos en relación con el umbral y con la prolongación del eje de pista; y, en el caso de pistas para aproximaciones de precisión, la importancia de los obstáculos para la determinación del límite de franqueamiento de obstáculos.

10.2.4 No obstante la consideración de la distancia disponible para el aterrizaje, el emplazamiento que se elija para el umbral debe ser tal que la superficie libre de obstáculos hasta el umbral no tenga una pendiente mayor del 3,3% cuando el número de clave de la pista sea 4, ni mayor del 5% cuando el número de clave de la pista sea 3.

10.2.5 En el caso de que el umbral esté emplazado de acuerdo con los criterios relativos a las superficies libres de obstáculos mencionados en el párrafo precedente, deberían continuar satisfaciéndose los requisitos la Subparte F del presente RAC 14 relativos al señalamiento de obstáculos, en relación con el umbral desplazado.

10.2.6 Dependiendo de la longitud del desplazamiento, el RVR en el umbral puede diferir del RVR al principio de la pista para despegues. El uso de luces de borde de pista rojas con intensidades fotométricas inferiores al valor nominal de 10 000 cd para las luces blancas acrecienta ese fenómeno. Las autoridades competentes deben evaluar el impacto de un umbral desplazado en las mínimas de despegue.

10.2.7 Las disposiciones del presente RAC 14, relativas a las señales y luces del umbral desplazado, así como algunas recomendaciones operacionales, figuran en la Subparte E del presente RAC 14.

11. Sistemas de iluminación de aproximación

11.1 Tipos y características

11.1.1 Las especificaciones en este volumen definen las características básicas de los sistemas sencillos de iluminación de aproximación y los sistemas de iluminación de aproximación de precisión. Se permite cierta tolerancia en lo que concierne a algunos aspectos de dichos sistemas; p. ej., en el espaciado entre las luces de eje y las barras transversales. En las Figuras A-6 y A-7 se muestran las configuraciones de la iluminación de aproximación que han sido adoptadas generalmente. En la Figura E-14 se ofrece un diagrama de los 300 m interiores del sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categorías II y III.

11.1.2 Se debe instalar la misma configuración de iluminación de aproximación, independientemente de la posición del umbral, o sea, tanto si el umbral está situado en un extremo de la pista como si está desplazado. En ambos casos, el sistema de iluminación de aproximación debe extenderse hasta el umbral de la pista. Sin embargo, en el caso de un umbral desplazado, se emplean luces empotradas desde dicho extremo hasta el umbral, a fin de obtener la configuración especificada. Esas luces empotradas están diseñadas de forma que satisfagan los requisitos estructurales especificados en la Subparte E del RAC 14. 405(a)(9); y, los requisitos fotométricos especificados en el Apéndice 2, Figura A2-1 o A2-2.

11.1.3 En la Figura A-5 de este Anexo, se presentan las envolventes de trayectorias de vuelo que deben utilizarse para el diseño de las luces.

11.2 Tolerancias de instalación

En el plano horizontal

11.2.1 Las tolerancias dimensionales se indican en la Figura A-7 de este Anexo.

11.2.2 La línea central del sistema de iluminación de aproximación debe coincidir lo más posible con la prolongación del eje de la pista, con una tolerancia máxima de $\pm 15'$.

11.2.3 El espaciado longitudinal de las luces de la línea central debe ser tal que una luz (o grupo de luces) de línea central esté situada en el centro de cada barra transversal, y las luces de línea central intermedias estén espaciadas de la forma más uniforme posible, entre dos barras transversales o entre una barra transversal y un umbral.

11.2.4 Las barras transversales y las barretas deben ser perpendiculares a la línea central del sistema de iluminación de aproximación, con una tolerancia máxima de $\pm 30'$, si se adopta la configuración de la Figura A-7 (A), o de $\pm 2^\circ$, si se adopta la de la Figura A-7 (B).

11.2.5 Cuando se tenga que desplazar una barra transversal de su posición normal, las barras transversales adyacentes que puedan existir deben desplazarse, de ser posible, en la medida apropiada, con objeto de reducir las diferencias en el espaciado de las mismas.

11.2.6 Cuando una barra transversal del sistema que se muestra en la Figura A-7 (A) esté desplazada de su posición normal, debe ajustarse su longitud total, para que sea igual a $1/20$ de la distancia de la barra al punto de origen. Sin embargo, no es necesario ajustar el espaciado normal de 2,7 m entre las luces de la barra transversal, pero las barras transversales deben seguir siendo simétricas respecto a la línea central de la iluminación de aproximación.

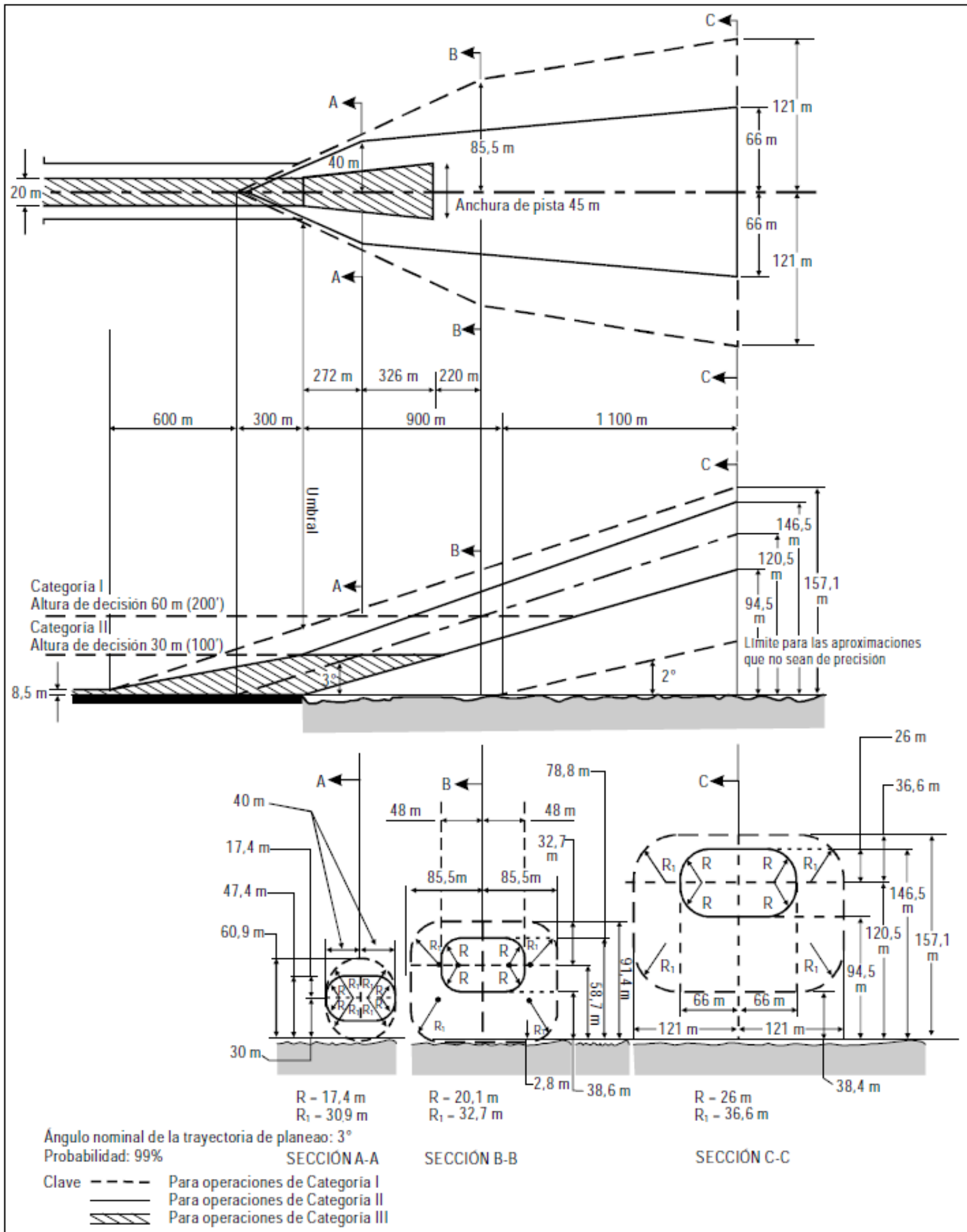


Figura A-6. Envolturas de trayectorias de vuelo que han de utilizarse en el proyecto de iluminación para las operaciones de las Categorías I, II y III

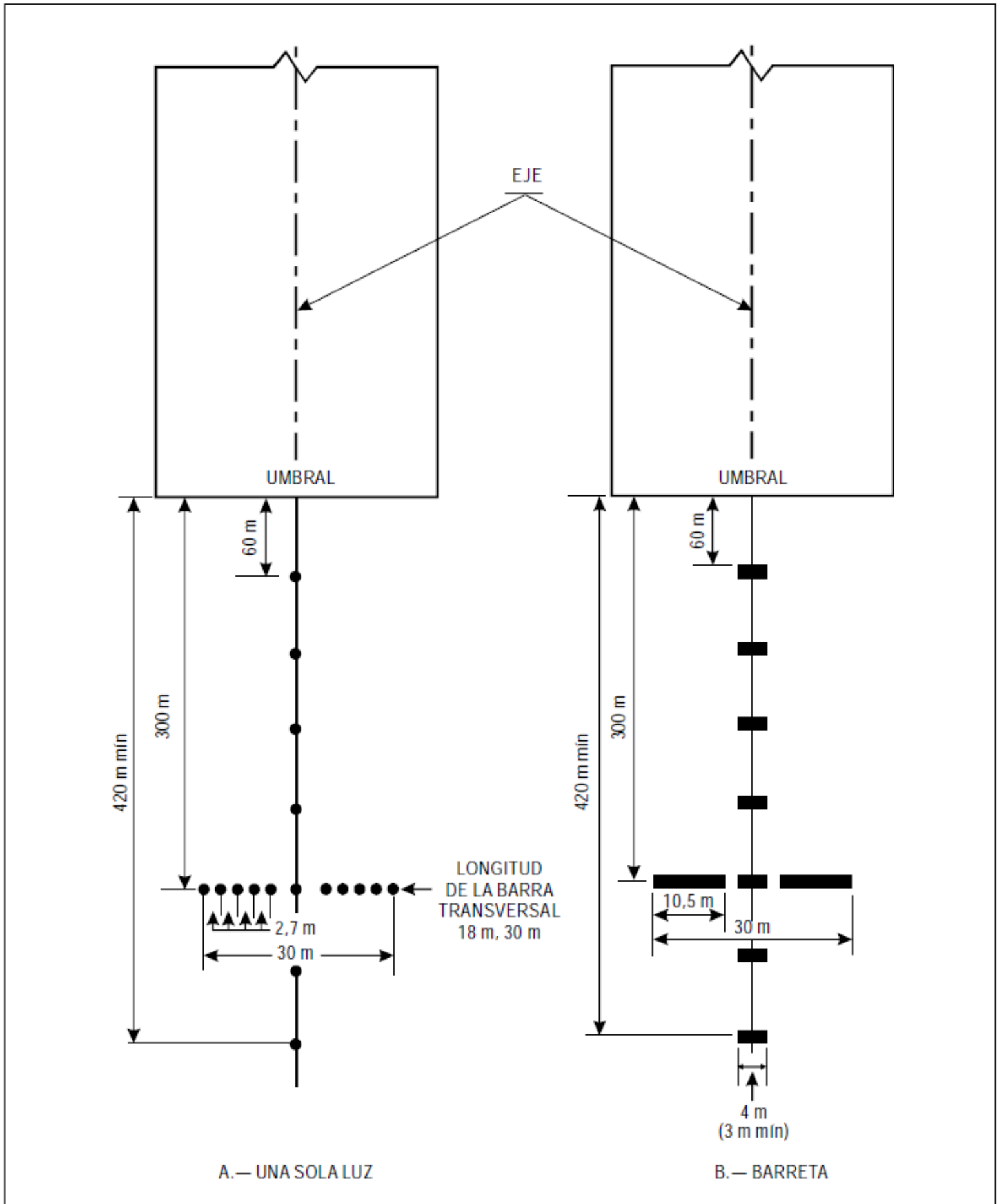


Figura A-7. Sistemas sencillos de iluminación de aproximación

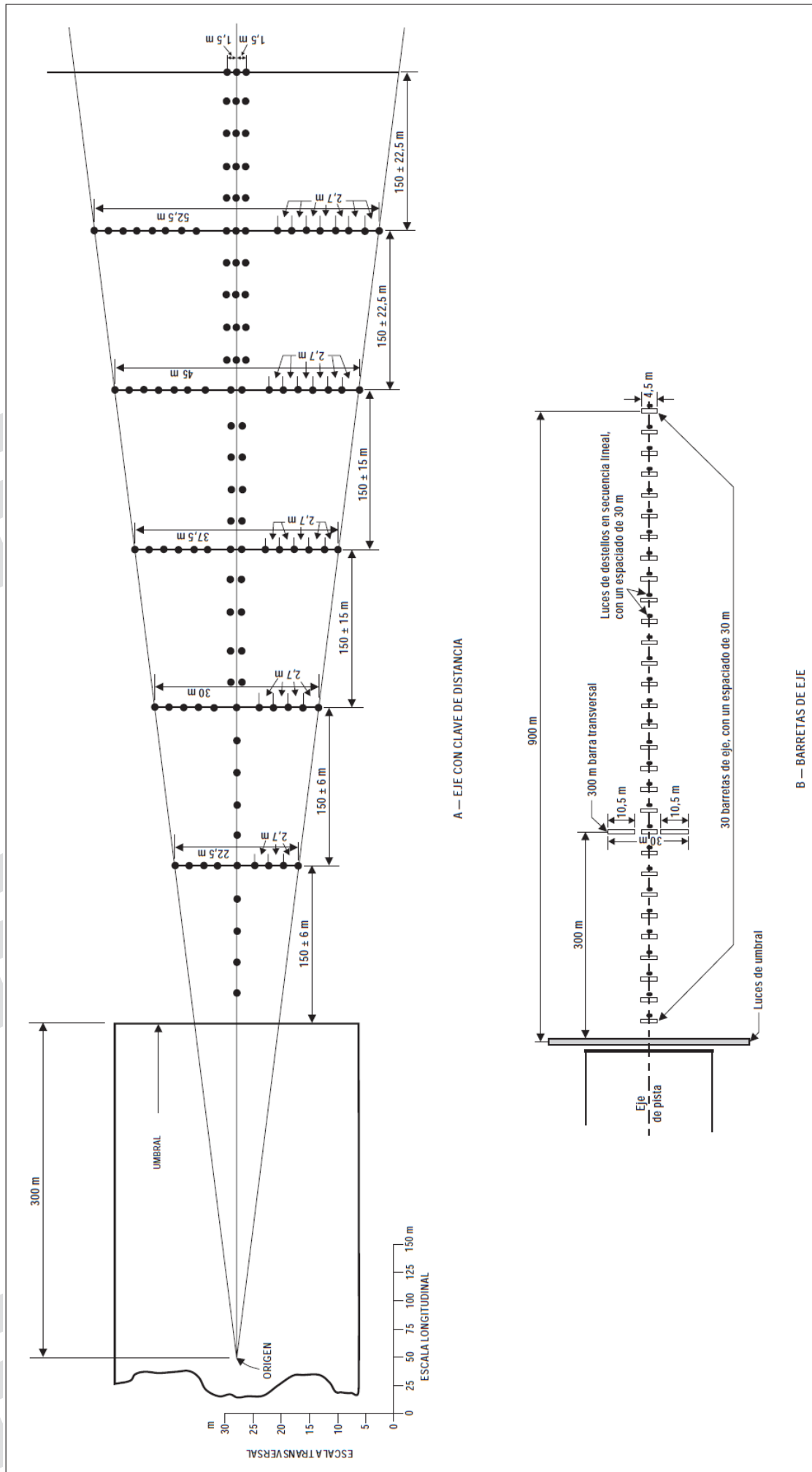


Figura A-8. Sistemas de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I

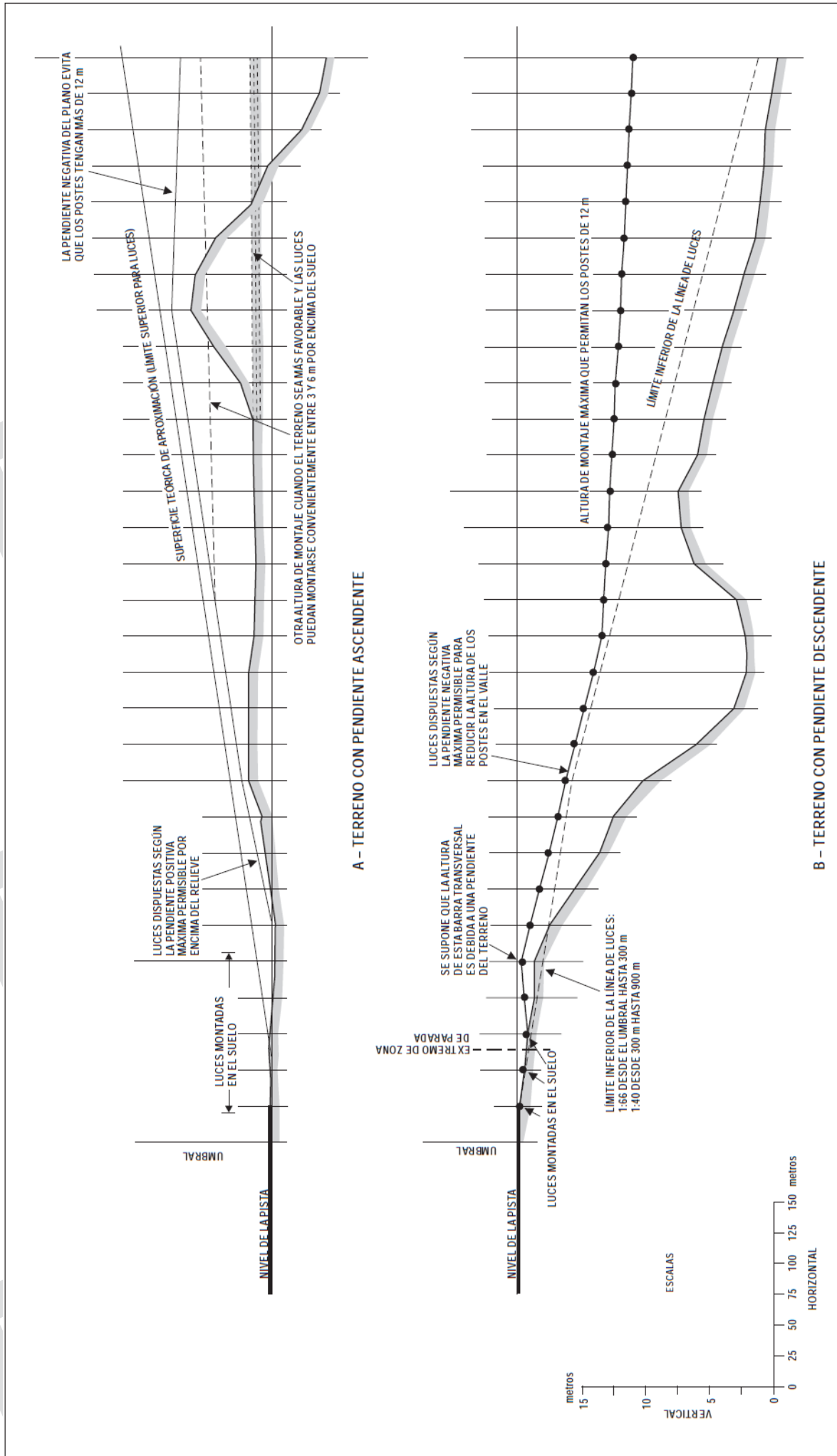


Figura A-9. Tolerancias verticales de instalación

En el plano vertical

- 11.2.7 La condición ideal debe ser que todas las luces de aproximación se monten en el plano horizontal que pasa a través del umbral (ver la Figura A-8), y ésta debe ser la finalidad que se persigue siempre que las condiciones locales lo permitan. Sin embargo, los edificios, árboles, etc., no deben ocultar las luces a un piloto que se halle a 1° por debajo de la trayectoria de planeo definida por medios electrónicos en la proximidad de la radiobaliza exterior.
- 11.2.8 Dentro de las zonas de parada o de las zonas libres de obstáculos, y dentro de la distancia de 150 m desde el extremo de la pista, las luces deberían montarse tan cerca del suelo como permitan las condiciones locales, con el fin de reducir al mínimo el riesgo de daños a los aviones que rebasen el extremo de la pista o realicen un aterrizaje demasiado corto. Más allá de las zonas de parada y de las zonas libres de obstáculos, no es necesario que las luces se monten próximas al suelo y, por lo tanto, pueden compensarse las ondulaciones del terreno montando las luces sobre postes de altura adecuada.
- 11.2.9 Conviene que las luces se monten de manera que, dentro de lo posible, ningún objeto comprendido en la distancia de 60 m a cada lado del sistema de línea central sobresalga del plano de la iluminación de aproximación. Cuando haya un objeto elevado a menos de 60 m de la línea central y 1 350 m del umbral en un sistema de iluminación de aproximación de precisión, o de 900 m en el caso de un sistema sencillo de iluminación de aproximación, quizás convenga instalar las luces de modo que el plano de la mitad externa de la configuración pase con cierto margen sobre la cima del objeto.
- 11.2.10 Con objeto de evitar dar una impresión errónea del plano del terreno, a partir del umbral hasta un punto situado a 300 m las luces no deben montarse por debajo de un plano inclinado con una pendiente negativa de 1:66, y a partir del punto a 300 m del umbral las luces no deben montarse por debajo de un plano inclinado con una pendiente negativa de 1:40. Para un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categorías II y III puede ser necesario adoptar criterios más estrictos, p. ej., no permitir pendientes negativas a menos de 450 m del umbral.
- 11.2.11 *Línea central (eje)*. Las pendientes en cualquier sección de la línea central (incluso una zona de parada o una zona libre de obstáculos), deben ser lo más pequeñas posible, y los cambios de pendiente deben ser los menos posibles y del menor valor que se pueda lograr, no debiendo exceder de 1:60. La experiencia ha demostrado que, alejándose de la pista, son admisibles pendientes ascendentes que no excedan de 1:66 en cualquier sección y pendientes descendentes que no excedan de 1:40.
- 11.2.12 *Barras transversales*. Las luces de las barras transversales deben disponerse de manera que formen una línea recta, horizontal siempre que sea

posible, que pase por las luces de la línea central correspondientes. No obstante, es permisible montar las luces con una pendiente transversal que no exceda de 1:80, si ello permite montar más cerca del suelo las luces de las barras transversales comprendidas en una zona de parada o una zona libre de obstáculos, en los lugares donde exista una pendiente transversal.

11.3 Restricción de obstáculos

11.3.1 Se ha establecido un área, que en adelante se llame “plano de luces”, para limitar los obstáculos, y todas las luces del sistema están en ese plano. Dicho plano, que es de forma rectangular y está situado simétricamente respecto al eje del sistema de iluminación de aproximación, comienza en el umbral, se extiende hasta 60 m más allá del extremo de la aproximación del sistema y tiene 120 m de ancho.

11.3.2 No se permite la existencia de objetos más altos que el plano de luces dentro de los límites del mismo, excepto los objetos designados a continuación. Todos los caminos y autopistas se consideran como obstáculos de una altura de hasta 4,8 m sobre el bombeo del camino, excepto el caso de los caminos de servicio del aeropuerto, en los que todo el tráfico de vehículos está bajo el control de las autoridades del aeródromo y coordinado por la torre de control de tránsito aéreo del aeropuerto. Los ferrocarriles, cualquiera que sea la importancia del movimiento,

se consideran como obstáculos de una altura de 5,4 m sobre la vía.

11.3.3 Se tiene presente que algunos componentes de los sistemas de ayudas electrónicas para el aterrizaje, tales como reflectores, antenas, equipo monitor, etc., deben instalarse por encima del plano de luces. Debe hacerse todo lo posible para desplazar tales componentes fuera de los límites del plano de luces. Cuando se trata de reflectores y equipo monitor, esto puede conseguirse en muchos casos.

11.3.4 Cuando un localizador de ILS esté instalado dentro de los límites del plano de luces, se admite que el localizador, o la pantalla si se usa, ha de sobresalir por encima del plano de luces. En tales casos, la altura de estas estructuras debe mantenerse al mínimo y deben situarse lo más lejos posible del umbral. En general, la regla relativa a las alturas permisibles es: 15 cm por cada tramo de 30 m de distancia que separe la estructura del umbral; p. ej., si el localizador está situado a 300 m del umbral, es permitido que la pantalla sobresalga por encima del plano del sistema de iluminación de aproximación hasta una altura máxima de $10 \times 15 = 150$ cm, pero preferiblemente debe mantenerse tan baja como sea posible y compatible con el funcionamiento correcto del ILS.

11.3.5 Para emplazar una antena de azimut MLS, debe seguirse la orientación que figura en el Anexo 10, Volumen I, Adjunto G. Este texto, que también

proporciona orientación sobre el emplazamiento común de una antena de azimut MLS con una antena de localizador ILS, sugiere que la antena de azimut MLS puede emplazarse dentro de los límites del plano de luces cuando no sea posible o no resulte práctico emplazarla más allá del extremo exterior de la iluminación de aproximación. Si la antena de azimut MLS está emplazada sobre la prolongación del eje de la pista, debe estar lo más lejos posible de la luz más cercana a la antena de azimut MLS en el sentido del extremo de la pista. Además, el centro de fase de la antena de azimut MLS debe estar por lo menos a 0,3 m por encima de las luces más cercanas a la antena de azimut MLS en el sentido del extremo de la pista. (Esta distancia puede disminuir a 0,15 m si el emplazamiento se encuentra, por lo demás, libre de problemas importantes en cuanto a trayectos múltiples). El cumplimiento de este requisito, cuyo objetivo es asegurar que la calidad de la señal MLS no se vea afectada por el sistema de iluminación de aproximación, puede tener como consecuencia la obstrucción parcial del sistema de iluminación por la antena de azimut MLS. Para asegurar que la obstrucción resultante no disminuya la guía visual más allá de un nivel aceptable, la antena de azimut MLS no debe estar emplazada a una distancia menor de 300 m del extremo de la pista, y el emplazamiento preferible debe ser a 25 m más allá de la barra transversal de 300 m (de este modo, la antena debe quedar a 5 m por detrás de la luz situada a 330 m del extremo de la pista). En los casos en que una antena de azimut MLS esté emplazada de ese modo, sólo

se ve parcialmente obstruida una parte central de la barra transversal de 300 m del sistema de iluminación de aproximación. Con todo, es importante asegurar que las luces de la barra transversal no obstruidas estén en servicio en todo momento.

11.3.6 Los objetos existentes dentro de los límites del plano de luces y que requieran que se eleve el plano a fin de satisfacer los criterios aquí expuestos, deben eliminarse, rebajarse o desplazarse cuando ello sea más económico que elevar dicho plano.

11.3.7 En algunos casos pueden existir objetos que no sea posible eliminar, rebajar, ni desplazar de manera económica. Estos objetos pueden estar situados tan cerca del umbral que sobresalgan por encima de la pendiente del 2%. Cuando existan tales condiciones y no haya solución posible, puede excederse la pendiente del 2%, o se recurre a un “escalón”, a fin de mantener las luces de aproximación sobre los objetos. Tales “escalones” o pendientes aumentadas sólo deben constituir el último recurso, cuando no sea posible seguir los criterios normales respecto a las pendientes, y deben mantenerse al mínimo más estricto. Según este criterio, no se permite ninguna pendiente negativa en la parte más externa del sistema.

11.4 Examen de los efectos de las longitudes reducidas

11.4.1 Nunca se debe insistir demasiado en la necesidad de que exista un sistema de iluminación de aproximación

suficiente para las aproximaciones de precisión durante las que el piloto necesita referencias visuales antes del aterrizaje. La seguridad y regularidad de dichas operaciones dependen de esta información visual. La altura por encima del umbral de la pista a la cual el piloto decide que hay suficientes referencias visuales para continuar la aproximación de precisión y efectuar el aterrizaje, varía según el tipo de aproximación que se efectúa y otros factores como las condiciones meteorológicas, el equipo terrestre y de a bordo, etc. La longitud necesaria del sistema de iluminación de aproximación que sirve para todas las variantes de las aproximaciones de precisión es de 900 m, y se debe proporcionar esta longitud siempre que sea posible.

11.4.2 No obstante, hay algunos lugares en que existen pistas en las cuales es imposible proporcionar los 900 m de longitud en el sistema de iluminación para las aproximaciones de precisión.

11.4.3 En dichos casos, debe hacerse todo lo posible para suministrar un sistema de iluminación de aproximación lo más largo posible. La autoridad competente puede imponer restricciones a las operaciones en las pistas dotadas de sistemas de iluminación de longitud reducida. Existen muchos factores que determinan a qué altura el piloto debe haber decidido continuar la aproximación hasta aterrizar o bien ejecutar una aproximación frustrada. Se entiende que el piloto no hace un juicio instantáneo al llegar a una altura determinada.

La decisión propiamente dicha de continuar con la secuencia de aproximación y aterrizaje es un proceso acumulativo que sólo concluye a la altura debida. A menos que el piloto disponga de luces antes de llegar al punto de decisión, el proceso de evaluación visual es imperfecto y la posibilidad de que ocurran aproximaciones frustradas aumentan considerablemente. Hay muchas consideraciones de orden operacional que deben tomar en cuenta las autoridades competentes al decidir si es necesario imponer alguna restricción a cualquier aproximación de precisión; estas consideraciones se exponen detalladamente en el RAC OPS aplicable.

12. Prioridad de instalación de sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación

12.1 Se considera prácticamente imposible elaborar un texto de orientación que permita efectuar un análisis totalmente objetivo a fin de determinar qué pista de un aeródromo debe tener prioridad para la instalación de un sistema visual indicador de pendiente de aproximación. No obstante, para tomar tal decisión, se debe tener en cuenta los siguientes factores:

- a) frecuencia de utilización;
- b) gravedad del peligro;
- c) presencia de otras ayudas visuales y no visuales;
- d) tipos de aviones que utilizan la pista; y,
- e) frecuencia y tipo de condiciones meteorológicas desfavorables en que se utiliza la pista.

12.2 Respecto a la gravedad del peligro, puede utilizarse como guía general la ordenación contenida en la especificación de aplicación de un sistema visual indicador de pendiente de aproximación, que se indica en la Subparte E RAC 14.403 (e) (1). Estos pueden resumirse como sigue:

a) guía visual inadecuada debido a:

- 1) aproximaciones sobre agua o sobre terreno desprovisto de puntos de referencia visual o, de noche, por no haber suficientes luces no aeronáuticas en el área de aproximación;
- 2) información visual equívoca debida al terreno circundante;

b) peligro grave en la aproximación;

c) peligro grave en caso de aterrizaje demasiado corto o demasiado largo; y,

d) turbulencia anormal.

12.3 La presencia de otras ayudas visuales o no visuales es un factor muy importante. Las pistas equipadas con ILS o MLS reciben en general la última prioridad en lo que se refiere a la instalación de un sistema visual indicador de pendiente de aproximación. Sin embargo, debe recordarse que los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación son de por sí ayudas para la aproximación visual y, como tales, pueden complementar las ayudas electrónicas. Cuando existan peligros graves o cuando un número considerable de aviones que no están equipados para el ILS o MLS utilice una determinada pista, puede darse prioridad a

la instalación de un indicador visual de pendiente de aproximación en dicha pista.

12.4 Debe darse prioridad a las pistas utilizadas por aviones de reacción.

13. Iluminación de áreas fuera de servicio y de vehículos

Cuando una zona esté fuera de servicio temporalmente, puede señalarse con luces fijas de color rojo. Estas luces deben indicar aquellos extremos de la zona fuera de servicio que puedan presentar más riesgos. Deben utilizarse como mínimo cuatro de estas luces, a menos que la zona en cuestión sea triangular, en cuyo caso pueden utilizarse tres. El número de luces debe aumentarse si la zona es grande o de forma poco usual. Debe instalarse una luz, por lo menos, a cada 7,5 m de distancia a lo largo de la periferia de la superficie. Si son direccionales, las luces deben colocarse de forma que sus haces estén orientados, en la medida de lo posible, hacia la dirección de donde proceden las aeronaves o vehículos. Cuando las aeronaves o vehículos puedan venir hacia dicha zona desde varias direcciones durante el ejercicio de operaciones normales, se debe considerar la posibilidad de agregar otras luces o de utilizar luces omnidireccionales para que la zona en cuestión se vea desde esas direcciones. Las luces de las áreas fuera de servicio deben ser frangibles. Su altura debe ser tal que puedan franquearla las hélices y las góndolas de los motores de aeronaves de reacción.

14. Luces indicadoras de calle de rodaje de salida rápida

14.1 Las luces indicadoras de calle de rodaje de salida rápida (RETIL) comprenden un conjunto de luces

unidireccionales amarillas instaladas en la pista y adyacentes al eje. Las luces se colocan en una secuencia 3-2-1 a intervalos de 100 m antes de la calle de rodaje de salida rápida. Están destinadas a proporcionar una indicación a los pilotos sobre la ubicación de la siguiente calle de rodaje de salida rápida disponible.

14.2 En condiciones de escasa visibilidad, las RETIL proporcionan referencias útiles para tomar conocimiento de la situación, permitiendo al mismo tiempo al piloto concentrarse en mantener la aeronave en el eje de la pista.

14.3 Después de un aterrizaje, el tiempo de ocupación de la pista tiene un efecto significativo en la capacidad utilizable de la pista. Las RETIL permiten a los pilotos mantener una velocidad satisfactoria de rodaje de salida hasta que sea necesario desacelerar a una velocidad adecuada para el viraje hacia un desvío de salida rápida. Se considera que resulta óptima una velocidad de rodaje de salida de 60 nudos hasta que se llegue a la primera RETIL (barreta de tres luces).

15. Control de intensidad de las luces de aproximación y de pista

15.1 La percepción nítida de una luz depende de la impresión visual recibida del contraste entre la luz y el fondo sobre el que se vea. Para que una luz sea útil al piloto durante el día, cuando está haciendo una aproximación, debe tener una intensidad de por lo menos 2 000 cd o 3 000 cd, y en el caso de las luces

de aproximación es conveniente una intensidad del orden de 20 000 cd. En condiciones de niebla diurna muy luminosa, quizá no sea posible proporcionar luces con intensidad suficiente para que se vean bien. Por otra parte, con tiempo despejado en una noche oscura, puede considerarse conveniente una intensidad del orden de 100 cd para las luces de aproximación, y de 50 cd para las luces de borde de pista. Aun entonces, por la corta distancia a que se observan, los pilotos se han quejado algunas veces de que las luces de borde de pista parecen exageradamente brillantes.

15.2 Con niebla, la cantidad de luz difusa es muy grande. Por la noche esta luz difusa aumenta la luminosidad de la niebla sobre el área de aproximación y la pista, hasta el punto de que sólo puede obtenerse un pequeño aumento en el alcance visual de las luces aumentando su intensidad a más de 2 000 cd o 3 000 cd. No debe aumentarse la intensidad de las luces, tratando de aumentar la distancia a la que puedan empezar a verse de noche, hasta un punto en que puedan deslumbrar al piloto a una distancia menor.

15.3 De lo que antecede resulta evidente la importancia de ajustar la intensidad de las luces de un sistema de iluminación de aeródromo de acuerdo con las condiciones predominantes del momento, de manera que se obtengan los mejores resultados sin excesivo deslumbramiento, lo que desconcertaría al piloto. El ajuste apropiado de la intensidad depende, en todos los casos, tanto de las condiciones de luminosidad de fondo como de la visibilidad. En el *Manual de diseño*

de aeródromos (Doc 9157), Parte 4, se ofrece texto de orientación detallado sobre la selección de los ajustes de intensidad para las diferentes condiciones.

16. Área de señales

Sólo es necesario proporcionar un área de señales cuando se desee utilizar señales visuales terrestres para comunicarse con las aeronaves en vuelo. Dichas señales pueden ser necesarias cuando el aeródromo no cuenta con torre de control o con una dependencia de información de vuelo, o cuando el aeródromo es utilizado por aviones que no están equipados con radio. Las señales visuales terrestres pueden también ser útiles en caso de falla de las comunicaciones por radio en ambos sentidos con las aeronaves. Cabe destacar, sin embargo, que el tipo de información que puede proporcionarse mediante señales visuales terrestres debe figurar normalmente en las publicaciones de información aeronáutica o en los NOTAM. En consecuencia, debe evaluarse la posible necesidad de las señales visuales terrestres antes de adoptar una decisión con respecto a la instalación de áreas de señales en un aeródromo.

17. Servicio de salvamento y extinción de incendios

17.1 Administración

17.1.1 El servicio de salvamento y extinción de incendios en los aeródromos, son servicios suministrados bajo el control de la Administración del aeródromo conforme a los contratos de Gestión o Concesión, En estos casos la Administración del aeródromo es responsable de que dichos servicios estén organizados, equipados,

dotados de personal, entrenado y dirigido de tal forma que puedan cumplir las funciones que les son propias y que además existan convenios de cooperación con el Cuerpo de Bomberos de Honduras, cuando los accidentes e incidentes son en las proximidades del Aeródromo, .

17.1.2 Al establecer un plan detallado sobre operaciones de búsqueda y salvamento de acuerdo con el RAC 12, la Administración del aeródromo debe coordinar sus planes con los centros coordinadores de salvamento pertinentes, para lograr que se delimiten claramente sus responsabilidades respectivas en cuanto a los accidentes de aviación que ocurran en la proximidad de un aeródromo.

17.1.3 La coordinación entre el servicio de salvamento y extinción de incendios de un aeródromo y los organismos públicos de protección tales como, Comisión Permanente de Contingencias (COPECO), el Cuerpo de Bomberos de Honduras, Ministerio de Defensa, y hospitales tanto públicos como privados, debe lograrse mediante acuerdo previo de asistencia en caso de accidentes de aviación.

17.1.4 Debe proporcionarse un mapa cuadrulado del aeródromo y sus inmediaciones, para uso de los servicios del aeródromo interesados, el cual debe contener información relativa a la topografía, los caminos de acceso y la ubicación de los suministros de agua. Dicho mapa debe estar en un lugar bien visible de la torre de control y en el edificio del servicio contra

incendios, debiendo disponerse de el en los vehículos de salvamento y extinción de incendios, así como en otros vehículos auxiliares necesarios para atender a los accidentes o incidentes de aviación. Deben distribuirse copias de dicho mapa a los organismos públicos conforme sea requerido.

17.1.5 Deben prepararse instrucciones coordinadas en las que se detallen las responsabilidades de todos los interesados y las medidas que han de tomarse en casos de emergencia. La autoridad competente debe asegurarse de que dichas instrucciones se promulguen y se cumplan.

17.2 Instrucción

El curriculum relativo a la instrucción debe incluir la instrucción inicial y de repaso que abarque por lo menos los siguientes aspectos:

- a) familiarización con el aeropuerto;
- b) familiarización con las aeronaves;
- c) seguridad del personal de salvamento y extinción de incendios;
- d) sistemas de comunicaciones de emergencia del aeródromo, incluidas las alarmas relativas a incendios de aeronaves;
- e) utilización de mangueras, boquillas, torretas y otros aparatos requeridos para cumplir con el RAC 139.315;
- f) aplicación de los tipos de agentes extintores requeridos para cumplir con el RAC 139.315;

- g) asistencia para la evacuación de emergencia de aeronaves;
- h) operaciones de extinción de incendios;
- i) adaptación y utilización de equipos estructurales de salvamento y extinción de incendios para salvamento y extinción de incendios en aeronaves;
- j) mercancías peligrosas;
- k) familiarización con las obligaciones que incumben al personal de extinción de incendios con arreglo al plan de emergencia del aeródromo; y,
- l) vestimenta y equipo respiratorio de protección.

17.3 Nivel de protección que ha de proporcionarse

17.3.1 De conformidad con el RAC 139.315, los aeródromos deben estar clasificados en categorías a efectos de salvamento y extinción de incendios, y el nivel de protección suministrado debe ser apropiado a la categoría del aeródromo.

17.3.2 Sin embargo, en el RAC 139.315, se permite suministrar un nivel de protección inferior durante un período limitado cuando el número de movimientos de aviones de la categoría más elevada que se prevé utilizar el aeródromo sea menos de 700 durante los tres meses consecutivos de mayor actividad. Es importante tomar nota de que la salvedad contenida en el RAC 139.315 sólo es aplicable cuando existe una amplia gama de diferencias en las dimensiones de los aviones incluidos en el total de los 700 movimientos.

17.4 Equipo de salvamento para entornos difíciles

17.4.1 Debe disponerse de equipo y servicios de salvamento adecuados en los aeródromos donde el área que debe abarcar el servicio incluya extensiones de agua, zonas pantanosas u otros terrenos difíciles en los que los vehículos ordinarios de ruedas no puedan prestar debidamente los servicios. Esto es especialmente necesario cuando una parte importante de las operaciones de aproximación o despegue se efectúe sobre dichas áreas.

17.4.2 El equipo de salvamento debe transportarse en embarcaciones u otros vehículos tales como helicópteros y vehículos anfibios o aerodeslizadores, aptos para operar en el área en cuestión. Los vehículos deben estacionarse de tal forma que puedan entrar en acción rápidamente para intervenir en las áreas a las que se extiende el servicio.

17.4.3 En los aeródromos cercanos a extensiones de agua, los botes u otros vehículos deben estacionarse preferiblemente en el aeródromo, el cual debe contar con atracaderos o dispositivos de lanzamiento. Si los vehículos están estacionados fuera del aeródromo, deben estar preferiblemente bajo el control del Comité de Emergencia.

17.4.4 Las embarcaciones u otros vehículos deben ser tan veloces como fuese posible a fin de que puedan llegar al lugar del accidente en un tiempo mínimo. A fin de reducir la posibilidad de ocasionar lesiones durante las operaciones de salvamento, es preferible disponer de botes con propulsión hidrodinámica, en lugar de

embarcaciones con hélices, a menos que las hélices de estos últimos sean de tipo carenado. El material destinado a servir en extensiones de agua que esté helada durante una parte importante del año debe ser escogido en consecuencia. Los vehículos utilizados en este servicio deben estar equipados con balsas y chalecos salvavidas en número que satisfaga las necesidades de las aeronaves de mayor tamaño que normalmente utilicen el aeródromo, comunicación radiotelefónica en ambos sentidos y proyectora para operaciones nocturnas. Si se prevén operaciones de aeronaves en períodos de escasa visibilidad, puede ser necesario dar orientación a los vehículos de emergencia que intervengan.

17.4.5 El personal designado para manipular el equipo debe estar adecuadamente formado y entrenado en misiones de salvamento en el entorno de que se trate.

17.5 Instalaciones

17.5.1 Conviene contar con instalaciones telefónicas especiales, medios de radiocomunicaciones en ambos sentidos y con un dispositivo de alarma general para el servicio de salvamento y extinción de incendios a fin de garantizar la transmisión segura de información esencial de emergencia y de rutina. Según las necesidades de cada aeródromo, estos medios se utilizan para los fines siguientes:

a) mantener comunicación directa entre la torre de control o autoridad que dé la alerta y la estación de bomberos del aeródromo, para tener la seguridad

de alertar y despachar prontamente los vehículos y el personal de salvamento y extinción de incendios en caso de un accidente o incidente de aviación;

- b) mantener comunicación directa entre el servicio de salvamento y extinción de incendios y la tripulación de vuelo de la aeronave en emergencia;
- c) transmitir señales de emergencia para la llamada inmediata del personal designado que no esté de guardia;
- d) llamar, si es necesario, a los correspondientes servicios auxiliares esenciales, dentro o fuera del aeródromo; y,
- e) mantener comunicación por radio en ambos sentidos con los vehículos de salvamento y extinción de incendios que acudan al lugar del accidente o incidente de aviación.

17.5.2 La disponibilidad de servicios médicos y de ambulancia para el transporte y cuidado posterior de las víctimas de un accidente de aviación debe ser objeto de un cuidadoso estudio por parte de las autoridades competentes y debe formar parte del plan general de emergencia creado a tal efecto.

18. Conductores de vehículos

18.1.1 Las autoridades a las que incumbe la utilización de vehículos en el área de movimiento deben cerciorarse de que los conductores estén debidamente calificados. Esto puede incluir, dependiendo de las funciones del conductor, el conocimiento de:

- a) la geografía del aeródromo;
- b) las señales, marcas y luces del aeródromo;
- c) los procedimientos radiotelefónicos;
- d) los términos y fraseología utilizados en el control de aeródromo, incluso el alfabeto de deletreo de la OACI;
- e) los reglamentos de los servicios de tránsito aéreo en su relación con las operaciones en tierra;
- f) los reglamentos y procedimientos de aeropuerto; y,
- g) las funciones especializadas requeridas, p. ej., en las operaciones de salvamento y extinción de incendios.

18.1.2 El operador debe poder demostrar su competencia, según corresponda, en:

- a) la operación o utilización del equipo transmisor/receptor del vehículo;
- b) la comprensión y observancia de los procedimientos de control de tránsito aéreo y de control local;
- c) la navegación de los vehículos en el aeródromo; y,
- d) la pericia exigida para determinada función.

Además, según lo exija su función especializada, el operador debe poseer la licencia de conducir emitida por COSEVI, y los permisos o autorizaciones establecidos por la Administración del Aeródromo.

18.1.3 Lo anterior debe aplicarse según convenga a la función que deba desempeñar el operador, por lo que no es necesario capacitar al mismo nivel a todos los operadores, como por ejemplo; a los operadores con funciones exclusivas de la plataforma.

18.1.4 Si se aplican procedimientos especiales a operaciones realizadas en condiciones de mala visibilidad, conviene comprobar periódicamente si el conductor conoce los procedimientos.

19. Método ACN-PCN para notificar la resistencia de los pavimentos

Regulación aplicable hasta el 27 de noviembre de 2024

19.1 Operaciones de sobrecarga

19.1.1 La sobrecarga de los pavimentos puede ser provocada por cargas excesivas, por un ritmo de utilización considerablemente elevado, o por ambos factores a la vez. Las cargas superiores a las definidas (por cálculo o evaluación) acortan la vida útil del pavimento, mientras que las cargas menores la prolongan. Salvo que se trate de una sobrecarga masiva, los pavimentos no están supeditados, en su comportamiento estructural, a determinado límite de carga, por encima del cual podrían experimentar fallas repentinas o catastróficas. Dado su comportamiento, un pavimento puede soportar reiteradamente una carga definible durante un número previsto de veces en el transcurso de su vida útil. En consecuencia, una sobrecarga ocasional de poca importancia puede aceptarse, de ser necesario, ya que reduce en poca medida la vida útil del pavimento y acelera relativamente poco su deterioro. Para las operaciones en que la magnitud de la sobrecarga o la frecuencia de utilización del pavimento no justifiquen un análisis detallado, se sugieren los siguientes criterios:

- a) en el caso de pavimentos flexibles, los movimientos ocasionales de aeronaves cuyo ACN no exceda del 10% del PCN notificado no deben ser perjudiciales para el pavimento;
- b) en el caso de pavimentos rígidos o compuestos, en los cuales una capa de pavimento rígido constituye un elemento primordial de la estructura, los movimientos ocasionales de aeronaves cuyo ACN no exceda en más de un 5% el PCN notificado no deben ser perjudiciales para el pavimento;
- c) si se desconoce la estructura del pavimento, debe aplicarse una limitación del 5%; y,
- d) el número anual de movimientos de sobrecarga no debe exceder de un 5%, aproximadamente, de los movimientos totales anuales de la aeronave

19.1.2 Normalmente, esos movimientos de sobrecarga no deben permitirse sobre los pavimentos que presenten señales de peligro o falla. Además, debe evitarse la sobrecarga cuando la resistencia del pavimento o de su terreno de fundación pueda estar debilitada por el agua. Cuando se efectúen operaciones de sobrecarga, la autoridad competente deben examinar periódicamente tanto las condiciones del pavimento como los criterios relativos a dichas operaciones, ya que la excesiva frecuencia de la sobrecarga puede disminuir en gran medida la vida útil del pavimento o exigir grandes obras de reparación.

19.2 ACN para varios tipos de aeronaves

A título de ejemplo, a nivel internacional se han evaluado varios tipos de aeronaves actualmente en uso sobre pavimentos rígidos y flexibles apoyados en las cuatro categorías de resistencia del terreno de fundación que figuran en la subparte B RAC 14.111(f)(ii), sin embargo; los resultados se encuentran en el *Manual de diseño de aeródromos* (Doc 9157), Parte 3 de la OACI.

19. Método ACR-PCR para notificar la resistencia de los pavimentos

Regulación aplicable a partir del 28 de noviembre de 2024

19.1 Operaciones de sobrecarga

19.1.1 La sobrecarga de los pavimentos puede ser provocada por cargas excesivas, por un ritmo de utilización considerablemente elevado, o por ambos factores a la vez. Las cargas superiores a las definidas (por cálculo o evaluación) acortan la vida útil del pavimento, mientras que las cargas menores la prolongan. Salvo que se trate de una sobrecarga masiva, los pavimentos no están supeditados, en su comportamiento estructural, a determinado límite de carga, por encima del cual podrían experimentar fallas repentinas o catastróficas. Dado su comportamiento, un pavimento puede soportar reiteradamente una carga definible durante un número previsto de veces en el transcurso de su vida útil. En consecuencia, una sobrecarga ocasional de poca importancia puede aceptarse, de ser necesario, ya que reduce en poca medida la vida útil del pavimento y acelera relativamente poco su deterioro. Para las

operaciones en que la magnitud de la sobrecarga o la frecuencia de utilización del pavimento no justifiquen un análisis detallado, se sugieren los siguientes criterios:

- a) en el caso de pavimentos flexibles y rígidos, los movimientos ocasionales de aeronaves cuyo ACR no exceda del 10% del PCR notificado no deben ser perjudiciales para el pavimento;
- b) el número anual de movimientos de sobrecarga no debe exceder de un 5%, aproximadamente, de los movimientos totales anuales, excepto en el caso de las aeronaves livianas.

19.1.2 Normalmente, esos movimientos de sobrecarga no deben permitirse sobre los pavimentos que presenten señales de peligro o falla. Además, debe evitarse la sobrecarga cuando la resistencia del pavimento o de su terreno de fundación pueda estar debilitada por el agua. Cuando se efectúen operaciones de sobrecarga, la autoridad competente debe examinar periódicamente tanto las condiciones del pavimento como los criterios relativos a dichas operaciones, ya que la excesiva frecuencia de la sobrecarga puede disminuir en gran medida la vida útil del pavimento o exigir grandes obras de reparación.

19.2 ACR para varios tipos de aeronaves

Para su comodidad, en el sitio web de la OACI se encuentra disponible el software específico para calcular el ACR de aeronaves, cualquiera que sea la masa, en pavimentos rígidos y flexibles, en función de las cuatro categorías estándar de

resistencia del terreno de fundación que se detallan en el Capítulo 2, 2.6.6 b).

20. Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista (ARIWS)

Estos sistemas autónomos son por lo general muy complejos en cuanto a su diseño y operación y, por lo tanto, todos los niveles de la industria, desde la AHAC hasta el usuario final, deben considerarlos cuidadosamente. Esta orientación proporciona una descripción más clara del sistema o sistemas y algunas sugerencias sobre las medidas que se requieren para implantar adecuadamente estos sistemas en un aeródromo en cualquier Estado.

El Manual sobre la prevención de incursiones en la pista (Doc 9870) presenta diferentes formas de prevenir incursiones en la pista.

20.1 Descripción general

20.1.1 21.1.1 La operación de un ARIWS se basa en un sistema de vigilancia que sigue de cerca la situación real en una pista y envía automáticamente esta información a las luces de advertencia en los umbrales (despegue) y entradas de las pistas. Cuando una aeronave está saliendo en una pista (rodaje) o llegando (final corto), se iluminarán luces rojas de advertencia en las entradas, indicando que no es seguro entrar o cruzar la pista. Cuando una aeronave se alinea en la pista para despegar y otra aeronave o vehículo entra a la pista o la cruza, se iluminarán luces rojas de advertencia en la

zona del umbral, indicando que no es seguro iniciar el rodaje de despegue.

20.1.2 Por lo general, el ARIWS consta de un sistema de vigilancia independiente (radar primario, multilateración, cámaras especializadas, radar especial, etc.) y un sistema de advertencia en forma de sistemas adicionales de iluminación del aeropuerto conectados a través de un procesador que genera alertas independientes del ATC directamente a las tripulaciones de vuelo y operadores de vehículos.

20.1.3 Un ARIWS no requiere entrelazado de circuitos, fuente de energía secundaria ni conexión operacional a otros sistemas de ayudas visuales.

20.1.4 En la práctica, no todas las entradas o umbrales necesitan estar equipados con luces de advertencia. Cada aeródromo tendrá que evaluar sus necesidades individuales, dependiendo de las características del mismo. Existen varios sistemas que ofrecen la misma funcionalidad o una similar.

20.2 Medidas de la tripulación de vuelo

20.2.1 Es de importancia crítica que las tripulaciones de vuelo entiendan la advertencia que transmite el sistema ARIWS. Las advertencias se hacen en tiempo casi real, directamente a la tripulación de vuelo porque no hay tiempo para tipos de comunicaciones de “retransmisión”. En otras palabras, una advertencia de conflicto generada para ATS –que debe entonces

interpretarla, evaluar la situación y comunicarse con la aeronave en cuestión— tomaría varios segundos, cuando cada segundo es crítico para poder detener la aeronave en forma segura y prevenir una posible colisión. A los pilotos se les presenta una señal mundialmente homogénea que significa “DETENERSE INMEDIATAMENTE” y deben estar entrenados para reaccionar en consecuencia. De la misma manera, los pilotos que reciben una autorización ATS para despegar o cruzar una pista, y que ven las luces rojas, deben DETENERSE y avisar a ATS que interrumpieron/pararon a causa de las luces rojas. De nuevo, la naturaleza crítica del tiempo es tal que no hay margen para malinterpretar la señal. Es de importancia extrema que la señal visual sea uniforme en todo el mundo.

20.2.2 También debe destacarse que el hecho de que las luces rojas se extingan no indica, en sí, una autorización para proseguir. Aún sigue siendo necesaria la autorización de control de tránsito aéreo. La ausencia de luces rojas de advertencia sólo significa que no se han detectado conflictos potenciales.

20.2.3 En el caso de que un sistema quede fuera de servicio, sucederá una de dos cosas. Si el sistema falla cuando las luces están apagadas, no se requieren cambios en los procedimientos. Lo único que sucederá será la pérdida del sistema automático e independiente de advertencia. Las operaciones ATS y los procedimientos de la tripulación de vuelo (en respuesta a autorizaciones ATS) no cambiarán.

20.2.4 Deberían elaborarse procedimientos para responder ante las circunstancias en que el sistema falla cuando está iluminado. Dependerá del ATS y/o del explotador del aeródromo establecer esos procedimientos de acuerdo con sus propias circunstancias. Debe recordarse que las tripulaciones de vuelo reciben la instrucción de “DETENERSE” en todas las luces rojas. Si la porción afectada del sistema, o el sistema completo, se desactiva, la situación vuelve al escenario de luces apagadas descrito en 21.2.3.

20.3 Aeródromos

20.3.1 No es necesario instalar ARIWS en todos los aeródromos. Cuando se esté considerando instalar tal sistema en un aeródromo, conviene hacer una evaluación de las necesidades individualmente, dependiendo de sus niveles de tráfico, la geometría del aeródromo, los patrones de rodaje en tierra, etc. Los grupos de usuarios locales como el Grupo local sobre seguridad operacional de la pista (LRST) pueden ayudar en este proceso. Tampoco todas las pistas o calles de rodaje necesitan estar equipadas con las luces, ni todas las instalaciones requieren un sistema completo de vigilancia en tierra para alimentar información a la computadora de detección de conflicto.

20.3.2 Aunque puede haber requisitos locales específicos, algunos requisitos básicos del sistema se aplican a todos los ARIWS:

1. el sistema de control y suministro de energía del sistema debe ser independiente de cualquier otro sistema que se utilice en el aeródromo, especialmente de otras partes del sistema de iluminación;
2. el sistema debe operar en forma independiente de las comunicaciones ATS;
3. el sistema debe proporcionar una señal visual aceptada a nivel mundial que sea uniforme y que las tripulaciones entiendan al instante; y,
4. deberían elaborarse procedimientos locales en caso de funcionamiento defectuoso o falla parcial o total del sistema.

20.4 Servicios de tránsito aéreo

20.4.1 El ARIWS está diseñado como complemento de las funciones ATS normales, proporcionando advertencias a las tripulaciones de vuelo y operadores de vehículos cuando involuntariamente se ha creado o ha pasado inadvertido un conflicto durante las operaciones de aeródromo normales. El ARIWS proporcionará una advertencia directa cuando, por ejemplo, el control en tierra o el control (local) de la torre ha emitido una autorización para esperar fuera de una pista, pero la tripulación de vuelo o el operador de un vehículo “no captó” la parte de “esperar fuera” de su autorización y la torre emitió una autorización para despegar o aterrizar en la misma pista, y la falta de colación por parte de la tripulación de vuelo o del operador del vehículo pasó inadvertida para el control de tránsito aéreo.

20.4.2 En el caso en que se haya emitido una autorización y una tripulación informe que no la cumplió a causa de las “luces rojas”, o que interrumpió la maniobra a causa de las “luces rojas”, es imperativo que el controlador evalúe la situación y proporcione las instrucciones adicionales que sean necesarias. Muy bien puede ser que el sistema haya generado una advertencia falsa o que la incursión potencial ya no exista; sin embargo, puede también tratarse de una advertencia válida. En cualquier caso, es necesario proporcionar instrucciones adicionales y/o una nueva autorización. En caso de que el sistema falle, será necesario poner en práctica procedimientos, según lo descrito en 21.2.3 y 21.2.4. En ningún caso deberá ignorarse la iluminación del ARIWS sin confirmación de que, de hecho, no hay conflicto. Cabe destacar que se han evitado numerosos incidentes en los aeródromos que tienen instalado dicho sistema. También, cabe destacar que se han producido advertencias falsas, comúnmente como resultado de la calibración del soporte lógico de advertencias; sin embargo, en cualquier caso debe confirmarse la existencia o inexistencia del conflicto potencial.

20.4.3 Si bien muchas instalaciones pueden contar con advertencias visuales o de audio para el personal ATS, de ninguna manera se pretende exigir al personal ATS que vigile activamente el sistema. Dichas advertencias pueden ayudar al personal ATS a evaluar rápidamente el conflicto, en caso de que se produzca una advertencia, y a proporcionar otras instrucciones

apropiadas, pero el ARIWS no debería ser parte activa en el funcionamiento normal de las instalaciones ATS.

20.4.4 Cada aeródromo donde se instale el sistema elaborará procedimientos dependiendo de su situación única. Nuevamente, es importante subrayar que bajo ninguna circunstancia debería darse a los pilotos u operadores una instrucción de “cruzar las luces rojas”. Como se señaló anteriormente, el empleo de grupos locales sobre seguridad operacional de la pista (LRST) puede ayudar mucho en este proceso de desarrollo.

20.5 Promulgación de información

20.5.1 La información sobre las características y el estado del ARIWS en un aeródromo se promulgan en la sección AD 2.9 de la AIP en los PANS-AIM (Doc 10066) y su estado se actualiza conforme sea necesario a través de NOTAM o el ATIS, de conformidad con el RAC 139.339(d)(3).

20.5.2 Los explotadores de aeronave se asegurarán de que la documentación de las tripulaciones de vuelo incluya procedimientos relativos al ARIWS e información con orientación apropiada, conforme al Anexo 6, Parte I.

20.5.3 Los aeródromos pueden proporcionar otras fuentes de orientación sobre operaciones y procedimientos para su personal, los explotadores de aeronave, ATS y los miembros del personal de terceros que pueden tener que interactuar con el ARIWS.

21. Orientaciones de diseño de calles de rodaje para minimizar el potencial de incursiones en la pista

21.1 Las buenas prácticas de diseño de aeródromos pueden reducir el potencial de incursiones en la pista, manteniendo la eficiencia y la capacidad operacional. La siguiente orientación sobre el diseño de calles de rodaje pueden considerarse parte de un programa de prevención de incursiones en la pista, como medio para garantizar que los aspectos de las incursiones en la pista se tengan en cuenta durante la fase de diseño de pistas y calles de rodaje nuevas. En esta orientación focalizada, las principales consideraciones son: limitar el número de aeronaves o vehículos que ingresan o atraviesan una pista, proporcionar a los pilotos una mejor vista despejada de toda la pista y corregir lo más posible las calles de rodaje identificadas como lugares críticos.

21.2 Cuando sea posible, el eje de una calle de rodaje de entrada debería ser perpendicular al eje de la pista. Este principio de diseño da a los pilotos una vista despejada de toda la pista, en ambas direcciones, y les permite cerciorarse de que no haya conflictos de tránsito en pista ni en la aproximación antes de proseguir hacia la pista. Cuando el ángulo de la calle de rodaje no permita una vista despejada en ambas direcciones, debería considerarse la posibilidad de que una parte de la calle de rodaje inmediatamente adyacente a la pista sea perpendicular para que los pilotos puedan hacer un barrido visual completo antes de ingresar a una pista o atravesarla.

- 21.3 Para calles de rodaje que se intersecan con pistas, evítese diseñar calles de rodaje con una anchura mayor que la que se recomienda en este RAC. Este principio de diseño permite un reconocimiento optimizado de la ubicación del punto de espera de la pista y de las referencias visuales de los letreros, señales e iluminación.
- 21.4 Las calles de rodaje existentes que sean más anchas de lo que se recomienda este RAC, pueden rectificarse pintando señales de fajas laterales de calle de rodaje para obtener el ancho recomendado. Siempre que sea posible, es preferible rediseñar correctamente esos emplazamientos que reconfigurarlos o repintarlos.
- 21.5 Las entradas a la pista con múltiples calles de rodaje deberían ser paralelas entre sí y estar separadas notoriamente por medio de una zona no pavimentada. Este principio de diseño proporciona en cada punto de espera de la pista una zona de tierra para el correcto emplazamiento de las referencias visuales de letreros, señales e iluminación en el punto de espera de cada pista. Además, con el principio de diseño se eliminan costos innecesarios en la construcción de pavimento inutilizable y el costo de pintar señales de borde de calle de rodaje para indicar la ubicación del pavimento inutilizable. En general, un exceso de zonas pavimentadas en los puntos de espera de la pista reduce la eficacia de las referencias visuales de los letreros, señales e iluminación.
- 21.6 Constrúyanse calles de rodaje que crucen la pista como si fueran una sola calle de rodaje recta. Evítese dividir en dos la calle de rodaje, luego de cruzar la pista. Este principio de diseño evita la construcción de calles de rodaje en forma de “Y”, que se sabe presentan el riesgo de que ocurran incursiones en la pista.
- 21.7 Si es posible, evítese construir calles de rodaje que entren en el punto medio de la pista. Este principio de diseño reduce el riesgo de colisión en los lugares más peligrosos (lugares de alta energía) porque normalmente en ese punto las aeronaves que salen tienen demasiada energía para frenar, pero no suficiente velocidad para despegar antes de colisionar con otra aeronave o vehículo errante.
- 21.8 Déjese una clara separación de pavimento entre una calle de salida rápida y otras calles de rodaje no rápidas que entren o crucen la pista. Este principio de diseño evita que se superpongan dos calles de rodaje para crear una zona pavimentada excesiva que confundiría a los pilotos al entrar en la pista.
- 21.9 En la medida de lo posible, evítese el uso de diferentes materiales de pavimentación (asfalto y hormigón de cemento) en el punto de espera de la pista o sus alrededores. Este principio de diseño evita crear confusión visual en cuanto a la ubicación precisa del punto de espera de la pista.
- 21.10 Muchos aeródromos tienen más de una pista, generalmente pares de pistas paralelas (dos pistas en un lado de la terminal), lo cual genera un problema difícil en cuanto a que, en la llegada o en la salida,

las aeronaves tienen que cruzar una pista. Con esa configuración, el objetivo de seguridad operacional consiste en evitar o al menos reducir al mínimo el número de cruces de pistas. Ese objetivo puede lograrse construyendo una “calle de rodaje perimetral”. Una calle de rodaje perimetral es una ruta para el rodaje que rodea el final de una pista y permite así que la aeronave de llegada (cuando el aterrizaje se efectúa en la pista exterior del par) llegue a la terminal, o que la aeronave de salida (cuando la salida se efectúa desde la pista exterior del par) llegue a la pista sin cruzar una pista y sin entrar en conflicto con una aeronave que esté efectuando una salida o una aproximación.

21.11 Una calle de rodaje perimetral se diseñaría de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) Se requiere espacio suficiente entre el umbral de aterrizaje y el eje de la calle de rodaje por donde se cruza por debajo de la trayectoria de aproximación, para permitir que la aeronave que está efectuando un rodaje crítico pase por debajo de la aproximación sin penetrar ninguna superficie de aproximación.
- b) El impacto del chorro de la aeronave que despegaría debería considerarse en consulta con los fabricantes de aeronaves; debería evaluarse la intensidad del empuje del despegue para determinar la ubicación de una calle de rodaje perimetral.
- c) También habría que tener en cuenta el requisito de contar con un área de seguridad de extremo de pista,

así como la posible interferencia con los sistemas de aterrizaje y otras ayudas para la navegación. Por ejemplo, en el caso de un ILS, la calle de rodaje perimetral debería estar ubicada detrás de la antena del localizador, no entre la antena del localizador y la pista, debido a que podría generar perturbaciones graves del ILS, con la salvedad de que tanto mayor sea la distancia entre el localizador y la pista cuanto mayor será la dificultad para lograr esto.

- a) También, deberían considerarse los factores humanos. Deberían aplicarse medidas apropiadas para ayudar a los pilotos a distinguir entre aeronaves que están cruzando la pista y las que se encuentran en condiciones de seguridad en una calle de rodaje perimetral.

22. Datos cartográficos de aeródromo

22.1 Introducción

En la Subparte B RAC 14.101(b) y RAC14.101(c) se relacionan con la provisión de datos cartográficos de aeródromo. Los elementos de los datos cartográficos de aeródromo se recopilan y se suministran a los servicios de información aeronáutica para aeródromos designados por los Estados considerando las aplicaciones previstas. Dichas aplicaciones corresponden a una necesidad identificada y al uso operacional para los cuales la aplicación de los datos

aportaría beneficios para la seguridad operacional o podría mitigar un problema de seguridad operacional.

22.2 Aplicaciones

22.2.1 Los datos cartográficos de aeródromo incluyen información geográfica sobre el aeródromo que apoya las aplicaciones que mejoran la conciencia situacional del usuario o complementan la navegación de superficie, aumentando por lo tanto los márgenes de seguridad y la eficiencia operacional. Con la exactitud apropiada de los elementos de datos, estos conjuntos de datos sirven de apoyo en la toma de decisiones en colaboración, la conciencia situacional común y las aplicaciones de guía de aeródromos. El uso de estos conjuntos de datos se destina a las siguientes aplicaciones de navegación aérea, entre otras:

- a) conciencia sobre la posición y ruta a bordo, incluidos los mapas móviles que indican la posición de la aeronave, guía y navegación en superficie;
- b) conciencia sobre el tránsito, incluida la vigilancia y la detección y alerta de incursiones en la pista (como, respectivamente, en A-SMGCS, niveles 1 y 2);
- c) conciencia sobre la posición en tierra y la ruta, que incluye pantallas que indican la situación con posición de aeronaves y vehículos, ruta de rodaje y guía y navegación en superficie (como el A-SMGCS, niveles 3 y 4);

d) facilitación de información aeronáutica relativa a aeródromos, incluidos los NOTAM;

e) gestión de recursos e instalaciones de aeródromos; y,

f) producción de cartas aeronáuticas.

22.2.2 Los datos podrán utilizarse además en otras aplicaciones como instrucción/simuladores de vuelo y sistemas de visión mejorada (EVS), sistemas de visión sintética (SVS) y sistemas de visión combinados (CVS), a bordo o en tierra.

22.3 Determinación de los aeródromos que deben considerarse para la recopilación de elementos de datos cartográficos de aeródromo

22.3.1 Para determinar los aeródromos que pueden usar las aplicaciones que exigen la recopilación de elementos de datos cartográficos de aeródromo, pueden considerarse las siguientes características de aeródromo:

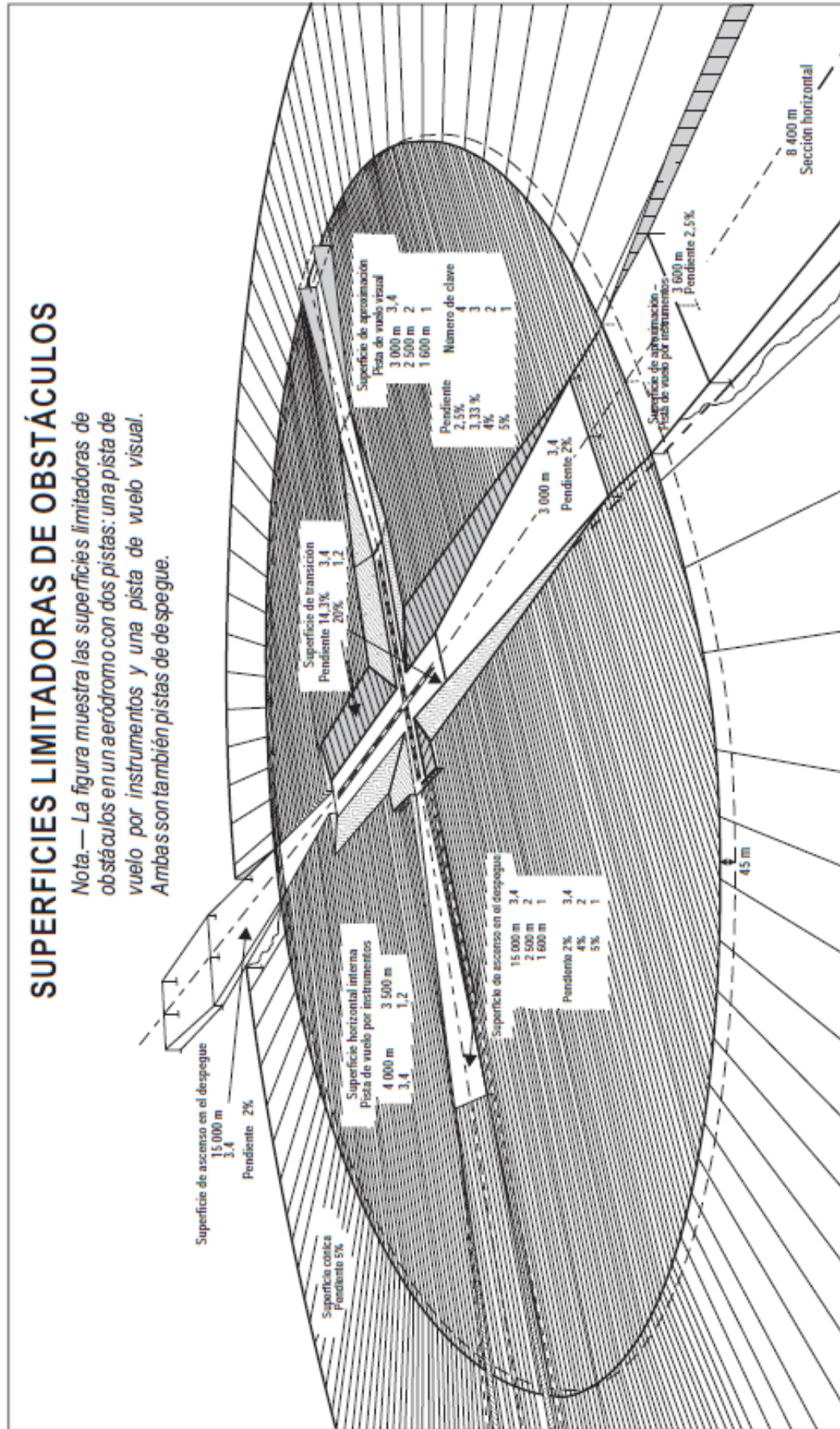
- riesgos de seguridad operacional en el aeródromo;
- condiciones de visibilidad;
- disposición general del aeródromo; y,
- densidad del tránsito.

El Manual de servicios de aeropuertos, Parte 8, Servicios operacionales de aeropuerto (Doc 9137) contiene orientación adicional relativa a datos cartográficos de aeródromo.

ANEXO B-1. SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTÁCULOS

SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTÁCULOS

Nota.— La figura muestra las superficies limitadoras de obstáculos en un aeródromo con dos pistas: una pista de vuelo por instrumentos y una pista de vuelo visual. Ambas son también pistas de despegue.



ANEXO C. MARCO PARA EL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP)

En la “Directriz de Gestión de la Seguridad Operacional SSP/SMS” se presenta el marco para la implantación y el mantenimiento del programa estatal de seguridad operacional (SSP).

REGULACIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL

RAC - 139



CERTIFICACIÓN, OPERACIONES Y VIGILANCIA DE AERÓDROMOS

CONTROL DE FIRMAS

No. Edición/ Revisión	Fecha	Elaborado por	Revisado por	Aprobado por
5ta Edición	Septiembre de 2022	Allan Reyes Inspector de Aeródromos	Ricardo Padilla Encargado Depto. Certificación y Vigilancia de Aeródromos	Lic. Gerardo Gabriel Rivera Director Ejecutivo AHAC

PREÁMBULO

La edición inicial de la RAC 139 fue emitida el 01 de agosto de 2008, conteniendo la regulación para certificación y operaciones de aeródromos, de conformidad con las normas y métodos recomendados internacionales consignados en el Volumen I del Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. La edición inicial incorporó las enmiendas adoptadas por el Consejo antes del 15 de marzo de 2006 incluyó hasta la enmienda 8, aplicable a partir del 23 de noviembre de 2006, y todas las enmiendas anteriores del Anexo 14 Volumen I, Cuarta Edición, julio de 2004. Así como del Doc. 9774 AN/969 Manual de Certificación de Aeródromo en su primera edición 2001.

La segunda edición de la RAC 139 fue publicada en el Diario La Gaceta el 21 de mayo del 2011, sustituyendo la edición inicial del 2008.

La Tercera Edición del RAC 139 con fecha 10 de marzo del 2016 se reestructuro en cumplimiento con las normas del Anexo 14, específicamente con 1.1, 1.4, 1.5 del capítulo 1, el capítulo 9 “Servicios, equipos e instalaciones de aeródromos”, el capítulo 10 “Mantenimiento de aeródromos”, así como

partes de los capítulos 2, 3, 4, 5, 8. En fiel cumplimiento con la revisión 12 del 13 de julio del 2015, y el Doc. 9981 “Procedimientos para los Servicios de la Navegación Aérea Aeródromos” en su primera edición, 2015, contiene material para la aplicación adecuada y armonizada de las normas y métodos recomendados (SARPS).

La cuarta edición del RAC 139 con fecha 20 de agosto 2018 se realiza para cumplir con las enmiendas 13A, 13B y 14 del ANEXO 14 Vol. 1 Séptima edición, julio de 2016.

La quinta edición del RAC 139 del mes de septiembre de 2022 se realiza para cumplir con las enmiendas 15 y 16 del anexo 14 Vol. 1 Octava edición, julio de 2018.

Así mismo con los nuevas Políticas y Procedimientos de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil

El RAC 139 “Certificación, Operación y Vigilancia de Aeródromos” es el complemento del RAC 14 “Diseño de Aeródromos” para el cumplimiento con las disposiciones establecidas sobre este tema en el Anexo 14 — Aeródromos, Volumen I — Diseño y Operaciones de Aeródromos.

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

Página #	Edición/ Enmienda	Fecha
Portada	Quinta Edición	Septiembre 2022
CF-1	Quinta Edición	Septiembre 2022
SEE-1	Quinta Edición	Septiembre 2022
REE-1	Quinta Edición	Septiembre 2022
PRE-1	Quinta Edición	Septiembre 2022
LPE-1	Quinta Edición	Septiembre 2022
LPE-2	Quinta Edición	Septiembre 2022
LPE-3	Quinta Edición	Septiembre 2022
LPE-4	Quinta Edición	Septiembre 2022
TC-1	Quinta Edición	Septiembre 2022
TC-2	Quinta Edición	Septiembre 2022
TC-3	Quinta Edición	Septiembre 2022
TC-4	Quinta Edición	Septiembre 2022
SECCIÓN 1		
1-0-1	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-0-2	Quinta Edición	Septiembre 2022

SUBPARTE A		
1-A-1	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-A-2	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-A-3	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-A-4	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-A-5	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-A-6	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-A-7	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-A-8	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-A-9	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-A-10	Quinta Edición	Septiembre 2022
SUBPARTE B		
1-B-1	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-B-2	Quinta Edición	Septiembre 2022
SUBPARTE C		
1-C-1	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-C-2	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-C-3	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-C-4	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-C-5	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-C-6	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-C-7	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-C-8	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-C-9	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-C-10	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-C-11	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-C-12	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-C-13	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-C-14	Quinta Edición	Septiembre 2022
SUBPARTE D		
1-D-1	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-2	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-3	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-4	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-5	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-6	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-7	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-8	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-9	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-10	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-11	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-12	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-13	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-14	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-15	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-16	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-17	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-18	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-19	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-20	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-21	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-22	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-23	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-24	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-25	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-26	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-27	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-28	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-29	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-30	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-31	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-32	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-33	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-34	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-35	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-36	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-37	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-38	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-39	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-D-40	Quinta Edición	Septiembre 2022

ANEXOS		
1-Anexo-1	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-Anexo-2	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-Anexo-3	Quinta Edición	Septiembre 2022
1-Anexo-4	Quinta Edición	Septiembre 2022
SECCION 2		
2-0-1	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-0-2	Quinta Edición	Septiembre 2022
SUBPARTE A		
2-A-1	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-A-2	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-A-3	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-A-4	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-A-5	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-A-6	Quinta Edición	Septiembre 2022

SUBPARTE B		
2-B-1	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-B-2	Quinta Edición	Septiembre 2022
SUBPARTE C		
2-C-1	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-C-2	Quinta Edición	Septiembre 2022

SUBPARTE D		
2-D-1	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-D-2	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-D-3	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-D-4	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-D-5	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-D-6	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-D-7	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-D-8	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-D-8	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-D-9	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-D-10	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-D-11	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-D-12	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-D-13	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-D-14	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-D-15	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-D-16	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-D-17	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-D-18	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-D-19	Quinta Edición	Septiembre 2022
2-D-20	Quinta Edición	Septiembre 2022

TABLA DE CONTENIDOS

	Página
PORTADA	
CONTROL DE FIRMAS	CF-1
SISTEMA DE EDICIÓN Y ENMIENDA	SEE-1
REGISTRO DE EDICIÓN Y ENMIENDAS	REE-1
PREÁMBULO	PRE-1
LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS	LPE-1
TABLA DE CONTENIDOS	TC-1
SECCIÓN 1. REQUISITOS	1-0-1

SUBPARTE A - GENERALIDADES

RAC 139.001 Aplicabilidad.....	1-A-1
RAC 139.003 Requisitos de un certificado de aeródromo.....	1-A-1
RAC 139.005 Abreviaturas y Definiciones.....	1-A-1
RAC 139.007 Coordinación operacional con usuarios y proveedores de servicios.....	1-A-8
RAC 139.009 Emisión de material de soporte para el cumplimiento de este Reglamento.....	1-A-9
RAC 139.011 Acceso al Aeródromo.....	1-A-9
RAC 139.015 Estudios Aeronáuticos.....	1-A-9
RAC 139.020 Directivas Operacionales y Circulares de Asesoramiento.....	1-A-10

SUBPARTE B - CERTIFICACIÓN

RAC 139.101 Proceso de certificación.....	1-B-1
RAC 139.103 Otorgamiento del Certificado de Aeródromo.....	1-B-1
RAC 139.105 Emisión de las Limitaciones y condiciones del certificado de aeródromo.....	1-B-2
RAC 139.107 Vigencia del certificado de Aeródromo.....	1-B-2
RAC 139.109 Cambio de Propiedad o Transferencia de un Certificado de Aeródromo.....	1-B-2
RAC 139.111 Enmienda de un Certificado de Aeródromo.....	1-B-2
RAC 139.113 Devolución de un Certificado de Aeródromo.....	1-B-2

SUBPARTE C: MANUAL DE OPERACIONES DEL AERÓDROMO (MA)

RAC 139.201 Requerimiento del Manual de Operaciones del Aeródromo (MA).....	1-C-1
RAC 139.203 Preparación del Manual de Operaciones del Aeródromo.....	1-C-1
RAC 139.205 Contenidos del Manual de Operaciones del Aeródromo.....	1-C-1
RAC 139.207 Enmienda y Ubicación del Manual de Operaciones Aeródromo (MA).....	1-C-2
RAC 139.209 Revisión del Manual.....	1-C-2
RAC 139.211 Aprobación del Manual de Operaciones del Aeródromo.....	1-C-2
Apéndice 1 al RAC 139.205 Contenidos del Manual de Operaciones del Aeródromo (MA).....	1-C-3

SUBPARTE D - OPERACIONES Y OBLIGACIONES DEL OPERADOR

RAC 139.301 Generalidades.....	1-D-1
RAC 139.302 Registros.....	1-D-1
RAC 139.303 Competencia y requerimientos de personal.....	1-D-1
RAC 139.304 Procedimientos específicos para operaciones de aeródromos.....	1-D-2
RAC 139.305 Áreas pavimentadas.....	1-D-3
RAC 139.307 Áreas no Pavimentadas.....	1-D-5
RAC 139.309 Franjas de Pista y Calle de Rodaje.....	1-D-5
RAC 139.311 Ayudas visuales y sistemas eléctricos.....	1-D-6

RAC 139.315 Salvamento y extinción de incendios (SEI): determinación de la categoría.....	1-D-11
RAC 139.317 Salvamento y extinción de incendios (SEI): equipo y agentes de extinción.....	1-D-12
RAC 139.319 Salvamento y extinción de incendios (SEI): Requerimientos operacionales.....	1-D-14
RAC 139.321 Manipulación y Almacenamiento de Sustancias Peligrosas.....	1-D-18
RAC 139.323 Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del Aeródromo.....	1-D-20
RAC 139.325 Plan de Emergencias del Aeródromo.....	1-D-20
RAC 139.327 Auditorías e inspecciones de Seguridad Operacional.....	1-D-23
RAC 139.329 Vehículos.....	1-D-24
RAC 139.331 Control de obstáculos.....	1-D-25
RAC 139.333 Protección a las Radio ayudas para la Navegación.....	1-D-28
RAC 139.335 Protección Pública.....	1-D-28
RAC 139.337 Reducción de Peligros Debidos a las Aves y otros Animales.....	1-D-29
RAC 139.339 Notificación e Informes de Condición del Aeródromo.....	1-D-30
RAC 139.341 Identificación y Señalización de Áreas en Construcción.....	1-D-34
RAC 139.343 Servicio de dirección en la plataforma.....	1-D-34
RAC 139.345 Servicio de las aeronaves en tierra.....	1-D-35
RAC 139.347 Traslado y movimiento de aeronaves inutilizadas.....	1-D-35
RAC 139.349 Herramientas y equipo de precisión.....	1-D-36
RAC 139.351 Literatura técnica.....	1-D-36
RAC 139.353 Notificación e Investigación de accidentes e Incidentes de Aeródromo.....	1-D-36
RAC 139.355 Avisos de Advertencia.....	1-D-37
RAC 139.357 Seguros.....	1-D-37
Apéndice 1 al 139.305 (b) (2) Áreas pavimentadas.....	1-D-37
Apéndice 1 al RAC 139.329 (e) Vehículos.....	1-D-38

ANEXO 1.....	1-Anexo-1
Certificado de Aeródromo.....	1-Anexo-2
CONDICIONES Y LIMITACIONES DE OPERACIÓN DEL AERÓDROMO.....	1-Anexo-3
FORMULA DE SOLICITUD DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMO.....	1-Anexo-4

SECCIÓN 2 - CIRCULARES CONJUNTAS DE ASESORAMIENTO (CCA), (MAC) Y (MEI)..... 2-0-4

SUBPARTE A - GENERALIDADES

CCA 139.001 Aplicabilidad.....	2-A-4
CCA 139.007 (b)(3) Coordinación operacional con usuarios y proveedores de servicios.....	2-A-4
CCA 139.007 (c) Coordinación operacional con usuarios y proveedores de servicios Memorando (carta) de entendimiento.....	2-A-4
CCA 139.007 (g) Coordinación operacional con usuarios y proveedores de servicios.....	2-A-4
CCA 139.007 (h) Coordinación operacional con usuarios y proveedores de servicios.....	2-A-4
CCA 139.015 Estudios Aeronáuticos.....	2-A-4

SUBPARTE B - CERTIFICACIÓN

CCA 139.101 Proceso de Certificación.....	2-B-4
CCA 139.103(a)(6) Otorgamiento del Certificado de Aeródromo.....	2-B-4

SUBPARTE C - MANUAL DE OPERACIONES DEL AERÓDROMO (MA)

CCA 139.203 Preparación del Manual de Operaciones del Aeródromo (MA).....	2-C-4
CCA 139.203 (e) Preparación del Manual de Operaciones del Aeródromo (MA).....	2-C-4
CCA Apéndice 1 al RAC 139.205 Contenidos del Manual de Aeródromo (MA) 4.2(q).....	2-C-4

SUBPARTE D - OPERACIONES Y OBLIGACIONES DEL OPERADOR

CCA 139.301 (a) Generalidades.....	2-D-4
CCA 139.301 (b) Generalidades.....	2-D-4
CCA 139.303 (b) Competencia del personal.....	2-D-4
CCA 139.304 Procedimientos específicos para operaciones de aeródromos.....	2-D-4
CCA 139.304 Procedimientos específicos para operaciones de aeródromos.....	2-D-4
CCA 139.304 Procedimientos específicos para operaciones de aeródromos.....	2-D-4
CCA 139.305 (a)(5) Áreas pavimentadas.....	2-D-4
CCA 139.305 (b) Áreas pavimentadas.....	2-D-4
CCA 139.305 (b) Áreas pavimentadas.....	2-D-4
CCA 139.305 (b) (2) Áreas pavimentadas.....	2-D-4
CCA 139.305 (b) (3) Áreas pavimentadas - Frecuencias para las Pruebas de Rozamiento.....	2-D-4
CCA 139.305 (b) (4) Áreas pavimentadas - Frecuencia para la Remoción de Caucho.....	2-D-4
CCA 139.305 (b)(7) Áreas pavimentadas. Características de rozamiento de la superficie.....	2-D-4
CCA 139.305 (c) Áreas pavimentadas - Recubrimiento del pavimento de las pistas.....	2-D-4
CCA 139.311 Ayudas visuales y sistemas eléctricos.....	2-D-4
CCA 139.311 (a) Ayudas visuales y sistemas eléctricos.....	2-D-4
CCA 139.311 (h) Ayudas visuales y sistemas eléctricos.....	2-D-4
CCA 139.311 (l) Ayudas visuales y sistemas eléctricos.....	2-D-4
CCA 139.315 (a) (2)Salvamento y extinción de incendios (SEI): determinación de la categoría.....	2-D-4
CCA 139.317 (a) Salvamento y extinción de incendios SEI. Equipos y agentes de extinción....	2-D-4
CCA 139.317 (b) Salvamento y extinción de incendios SEI. Equipos y agentes de extinción....	2-D-4
CCA 139.317 (c) Salvamento y extinción de incendios SEI. Equipos y agentes de extinción....	2-D-4
CCA 139.317 (d) Salvamento y extinción de incendios SEI. Equipos y agentes de extinción....	2-D-4
CCA 139.317 (k) Salvamento y extinción de incendios SEI. Equipos y agentes de extinción....	2-D-4
CCA 139.317 (o) Salvamento y extinción de incendios SEI. Equipos y agentes de extinción....	2-D-4
CCA 139.317 (r) Salvamento y extinción de incendios SEI. Equipos y agentes de extinción....	2-D-4
CCA 139.319(a) Salvamento y extinción de incendios (SEI): requerimientos operacionales.....	2-D-4
CCA 139.319(b)(1) Salvamento y extinción de incendios (SEI): requerimientos operacionales.....	2-D-4
CCA 139.319(i)(2) Salvamento y extinción de incendios (SEI): requerimientos operacionales..	2-D-4
CCA 139.319(i)(4) Salvamento y extinción de incendios (SEI): requerimientos operacionales..	2-D-4
CCA 139.319(j) Salvamento y extinción de incendios (SEI): requerimientos operacionales.....	2-D-4
CCA 139.319(k) Salvamento y extinción de incendios (SEI): requerimientos operacionales.....	2-D-4
CCA 139.319 (l) Salvamento y extinción de incendios: requerimientos operacionales.....	2-D-4
CCA 139.319 (n) Salvamento y extinción de incendios: requerimientos operacionales.....	2-D-4
CCA 139.321 (b) y (c) Manipulación y almacenamiento de sustancias peligrosas.....	2-D-4
CCA 139.323 (a)(4) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del Aeródromo.....	2-D-4
CCA 139.323 (e) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del Aeródromo.....	2-D-4
CCA 139.325 Plan de emergencias del aeródromo.....	2-D-4
CCA 139.325(d) Ensayo del plan de emergencia.....	2-D-4
CCA 139.325(d)(2) Ensayo del plan de emergencia.....	2-D-4
CCA 139.325(f)(2) Emergencias en entornos difíciles.....	2-D-4
CCA 139.327 (c) Auditorías e inspecciones de Seguridad Operacional.....	2-D-4
CCA 139.329 (a), (b), (c), (d) y (e) Vehículos.....	2-D-4
CCA 139.329 (h) Vehículos - Identificación de vehículos y otros requisitos.....	2-D-4
CCA 139.331 (b) Control de obstáculos.....	2-D-4
CCA 139.335 A) Protección pública.....	2-D-4
CCA 139.337 Protección del peligro por aves y otros animales.....	2-D-4
CCA 139.337 (a) y (f) Protección del peligro por aves y otros animales.....	2-D-4
CCA 139.339 Notificación e informes de condición del aeródromo.....	2-D-4
CCA 139.339 Notificación e informes de condición del aeródromo.....	2-D-4
CCA 139.341 Identificación y señalización de áreas de construcción, áreas no utilizables y avisos de advertencia.....	2-D-4
CCA 139.343 (d) Servicio de dirección en plataforma.....	2-D-4
CCA 139.347 Traslado y movimiento de aeronaves inutilizadas.....	2-D-4

SECCIÓN 1. REQUISITOS**1 GENERALIDADES**

1.1. La sección 1 del RAC 139, se presenta en páginas sueltas formadas por una sola columna. Cada página se identifica mediante la fecha de la edición o enmienda mediante la cual se incorporó.

1.2. El texto de esta RAC está escrito en arial 10. Las notas explicativas no se consideran requisitos y cuando existan, están escritas en letra arial 8.

2 PRESENTACIÓN

2.1. La presente Sección 1 contiene los requisitos para la Certificación, Operación y Vigilancia de Aeródromos en cumplimiento con lo establecido en el Anexo 14 volumen I, las enmiendas 13A, 13B, 14, 15 y 16 y el documento OACI 9774 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y los requerimientos de la normativa nacional.

SUBPARTE A - GENERALIDADES**RAC 139.001 Aplicabilidad.**

(Véase CCA 139.101; 1 b))

Este RAC 139 aplica a:

(a) Los explotadores o concesionarios de aeródromos de servicio público ubicados en territorio nacional y que se utilizan en:

(1) Operaciones internacionales regulares y no regulares con cualquier tipo de aeronaves.

(2) En caso de operaciones de aeronaves en aeródromos particulares, para los cuales no se exige un Certificado de Aeródromo, su propietario puede solicitarlo, sujeto a los requerimientos de este RAC y a las tarifas que establezca la AHAC o la entidad correspondiente.

(b) Los proveedores de servicios del aeródromo, conforme con la normativa aplicable y vigente, servicios de salvamento de extinción de incendios, empresas de asistencia técnica de aeronaves: despacho, servicio de línea, abastecimiento de combustible, suministros de alimentos y bebidas, manejo de carga; y demás organizaciones que realicen o que puedan realizar actividades en forma independiente en el Aeródromo.

RAC 139.003 Requisitos de un certificado de aeródromo

(a) El operador de un aeródromo, privado o Estatal, destinado al servicio público (uso público) de aeronaves, en operaciones internacionales de vuelos regulares a itinerario o no regulares de pasajeros, carga y correo, debe requerir de un Certificado de Aeródromo acorde con este RAC.

(b) Los operadores de un aeródromo, privado o Estatal que no se encuentren comprendidos dentro del numeral anterior, y cuyo operador o propietario desee certificarlo pueden solicitarlo a la AHAC o también pueden certificarse aeródromos por requerimiento de la AHAC

(c) El operador de un aeródromo, dentro del proceso de certificación además de lo indicado en el inciso (a) anterior debe cumplir con las Normas, Reglamentos y Disposiciones conexas vigentes y aplicables.

RAC 139.005 Abreviaturas y Definiciones

En la presente regulación los términos y expresiones indicadas a continuación tienen el siguiente significado

(a) Abreviaturas

ACN¹. Número de clasificación de aeronaves

ACR² Índice de clasificación de aeronaves

ADP Licencia de conductor en la parte aeronáutica

AIP Publicación de Información Aeronáutica (Aeronautical Information Publications)

AFFF Agente formador de espuma de película acuosa (del inglés *Aqueous Film Forming Foam*).

ASDA Distancia disponible de aceleración-Parada

ARIWS Sistema autónomo de prevención de incursión de pisa

ATS Servicios de Tránsito Aéreo (*Air Traffic Services*).

CCA Circular Conjunta de Asesoramiento. Consiste en información de apoyo, de orientación y/o de interpretación que ilustra uno o varios medios alternativos para el cumplimiento de un requisito, pero no necesariamente los únicos medios posibles, estos se dividen en MAC y MEI.

COE Centro de Operaciones de Emergencia.

CM. Centímetro

AHAC Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil.

E Módulo de elasticidad

FOD. (Foreign Object Damage) Objeto Extraño. Objeto inanimado dentro del área de movimiento

que no tiene una función operacional o aeronáutica y puede representar un peligro para las operaciones de las aeronaves.

ILS Sistema de aterrizaje por instrumentos (Instrument Landing System).

Kg. Kilogramo.

Km. Kilómetro

LDA. Distancia de aterrizaje disponible

MAC. Medios aceptables de cumplimiento. Consiste en información de apoyo que ilustra un medio o varios medios alternativos, pero no necesariamente los únicos medios posibles para el cumplimiento de un requisito

MEI. Material Explicativo e informativo. Consiste material o información de apoyo para explicar una Norma.

MM. Milímetro

OFZ. Zona despejada de obstáculos

OMGWS. Ancho exterior del tren de aterrizaje principal

OSHA. Administración de Seguridad y Salud Ocupacional (Occupational Safety and Health Administration)

OPS. Superficie de protección de Obstáculos

PAPI. Indicador de precisión de la senda de planeo de aproximación (*Precision Approach Path Indicator*).

PANS. Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea.

PCN¹. Número de clasificación de pavimentos

PCR² Índice de clasificación de pavimentos

RCAM[†]. Matriz de evaluación del estado de la pista

RCR[†]. Informe del estado de la pista

RWYCC[†]. Clave del estado de la pista

PMM.	Puesto de mando Móvil.
RAC.	Regulación de Aeronáutica Civil
RESA.	Área de seguridad de extremo de pista
SEI.	Salvamento y extinción de incendios.
SMGCS.	Sistemas de guía y control del movimiento en la superficie.
SMS.	Sistema de Gestión de la Seguridad (<i>Safety Management System</i>) (Sistema de gestión de la seguridad operacional del Aeródromo o SMS).
TODA.	Distancia de despegue disponible
TORA.	Recorrido de despegue disponible
VFR.	Reglas de vuelo visual (<i>Visual Flight Rules</i>).
VOR.	Radiofaro omnidireccional VH
WGS-84.	Sistema Geodésico Mundial 1984
WHMP	Programa de gestión del peligro que representa la fauna silvestre
WIP	Obras en progreso

(b) Definiciones

Actuación humana. Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Aeródromo. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeródromo certificado. Aeródromo a cuyo explotador se le ha otorgado un certificado de aeródromo.

Aeródromo de uso público. Cualquier aeropuerto o helipuerto Estatal o privado, destinado o previsto para ser utilizado por aeronaves que transportan pasajeros, abierto al público general, con o sin requerimiento previo para su uso.

Área de maniobras. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

Área de movimiento. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

Área de seguridad de extremo de pista (RESA). Área simétrica respecto a la prolongación del eje de la pista y adyacente al extremo de la franja, cuyo objeto principal consiste en reducir el riesgo de daños a un avión que efectúe un aterrizaje demasiado corto o un aterrizaje demasiado largo.

Área de no movimiento (área de movimiento no controlada por ATS). Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el estacionamiento de aeronaves, espacios exclusivos para la carga y descarga de aeronaves, calles de rodaje, calles vehiculares y otras áreas que se operan bajo la autoridad del operador del aeródromo, que por efectos de visibilidad u otra razón de seguridad operacional no pueden estar bajo el control de ATS. Incluye también la existencia de áreas de uso exclusivo de operadores aéreos y de otras entidades, quienes son responsables por las áreas asignadas.

Área de trabajos. Parte de un aeródromo en que se están realizando trabajos de mantenimiento de construcción.

Área de señales. Área de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.

¹ Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2024

² Aplicable a partir del 28 de noviembre de 2024

³ Aplicable a partir del 24 de noviembre de 2023

Área fuera de servicio. Parte del área de movimiento no apta y no disponible para el tránsito de aeronaves.

Baliza. Objeto expuesto sobre el nivel del terreno, para indicar un obstáculo o trazar un límite.

Capacidad máxima de asientos de pasajeros. En relación con una aeronave, el número máximo de asientos de pasajeros permitido en el marco de la aprobación del certificado de tipo de la aeronave o sus modificaciones aprobadas.

Capacidad máxima de transporte. En relación con una aeronave, la capacidad máxima de asientos, o la carga de pago máxima permitida en el marco de la aprobación de certificado de tipo de la aeronave o sus modificaciones aprobadas.

Categoría (índice). Es la clasificación de un aeródromo según un rango dado, de acuerdo con el tipo y cantidad de equipos de salvamento y extinción de incendios y de los agentes requeridos, lo cual es determinado por el tamaño y la frecuencia de las aeronaves de transporte que son servidas por el aeródromo.

Certificado de Aeródromo. Certificado otorgado por la Autoridad competente de conformidad con las normas aplicables a la explotación de aeródromos.

Clave de estado de la pista (RWYCC)[†]. Número que describe el estado de la superficie de la pista que se utilizará en el informe del estado de la pista.

Nota. — La clave de estado de la pista tiene por objeto permitir a la tripulación de vuelo calcular la performance operacional del avión. En los *PANS-Aeródromos* (Doc 9981)

[†]Aplicable a partir del 24 de noviembre de 2023

se describen los procedimientos para determinar la clave de estado de la pista.

Condiciones óptimas de visibilidad y de superficie. Para efectos de SEI se entiende por condiciones óptimas de visibilidad y de superficie, las horas diurnas, con buena visibilidad y sin precipitaciones, en rutas de respuesta normal, libres de contaminación en la superficie como agua u otros elementos.

Daño sustancial. Se refiere al daño o falla estructural donde la fortaleza estructural, la “performance” o las características de vuelo de una aeronave, son afectadas adversamente y normalmente requieren de reparaciones mayores o del reemplazo del componente afectado.

Estado de la superficie de la pista[†]. Descripción de las condiciones de la superficie de la pista que se utilizan en el informe del estado de la pista y que establecen las bases para determinar la clave de estado de la pista para fines de performance de los aviones.

Nota 1. — El estado de la superficie de la pista utilizado en el informe del estado de la pista establece los requisitos de performance entre el explotador del aeródromo, el fabricante del avión y el explotador del avión.

Nota 2. — También se notifican otros contaminantes, pero no se incluyen en la lista de los descriptores del estado de la superficie de la pista porque sus efectos en las características de rozamiento de la superficie de la pista y la clave de estado de la pista no pueden ser evaluadas de manera normalizada.

Nota 3. — En los *PANS-Aeródromos* (Doc 9981) figuran los procedimientos para determinar el estado de la superficie de la pista.

- a) *Pista seca*. Se considera que una pista está seca si su superficie no presenta humedad visible y no está contaminada en el área que se prevé utilizar.
- b) *Pista mojada*. La superficie de la pista está cubierta por cualquier tipo de humedad visible o agua hasta 3 mm, inclusive, de espesor, dentro del área de utilización prevista.
- c) *Pista mojada resbaladiza*. Una pista mojada respecto de la cual se ha determinado que las características de rozamiento de la superficie en una porción significativa de la pista se han deteriorado.
- d) *Pista contaminada*. Una pista está contaminada cuando una parte significativa de su superficie (en partes aisladas o continuas de la misma), dentro de la longitud y anchura en uso, está cubierta por una o más de las sustancias enumeradas en la lista de descriptores del estado de la superficie de la pista.

Nota. — En los PANS-Aeródromos (Doc 9981) figuran los procedimientos para determinar la cobertura del contaminante en la pista.

- e) *Descriptores del estado de la superficie de la pista*. Uno de los siguientes elementos en la superficie de la pista:

Nota. — Las descripciones relativas a e), e i), a continuación, se utiliza *únicamente* en el contexto del informe del estado de la pista y no tienen como objeto sustituir o reemplazar las definiciones existentes de la OMM.

- i. Agua estancada. Agua con un espesor superior a 3 mm.

Nota. — Por convención, el agua corriente con más de 3 mm de espesor se notifica como agua estancada.

Excepción: Autorización a largo plazo que se otorga al operador de un aeródromo. Libera de la obligación legal de cumplir con una norma o parte de ella mediante un método alternativo con un nivel equivalente de seguridad operacional.

Exención: Autorización de carácter excepcional y temporal que se otorga al operador de un aeródromo. Libera de la obligación legal de cumplir con una norma o parte de ella mediante un método alternativo con un nivel equivalente de seguridad operacional.

Explotador de aeródromo. En relación con un aeródromo certificado, el titular del certificado de aeródromo.

Franja de calle de rodaje. Zona que incluye una calle de rodaje destinada a proteger a una aeronave que esté operando en ella y a reducir el riesgo de daño en caso de que accidentalmente se salga de esa área.

Franja de pista. Superficie definida que comprende la pista y la zona de parada, si la hubiese, destinada a:

- (a) reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de la pista; y,
- (b) proteger a las aeronaves que la sobrevuelan durante las operaciones de despegue o aterrizaje.

Helipuerto: Aeródromo o área definida sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.

Incendios alimentados por combustible a presión. Para efectos de SEI se denominan “incendios alimentados por combustible a presión”, a los que ocurren en presencia de combustibles que salen a presión muy elevada debido a la ruptura de un depósito

Incidente/Accidente de superficie. Cualquier evento que ocurra a consecuencia de un movimiento no autorizado dentro del área de movimiento, o una ocurrencia en el área de movimiento asociada con la operación de una aeronave, en que se afecte o pueda verse afectada la seguridad operacional de la aeronave o del aeródromo y que no califica como accidente o incidente aéreo, según lo dispuesto en el RAC 13.

Incursiones en pista. Cualquier ocurrencia en un aeródromo que involucre una aeronave, un vehículo, personas u objetos en tierra, que puedan crear un riesgo de colisión o pérdida de separación con una aeronave en despegue, carreteo, aterrizaje o en intento de aterrizaje.

Informe del estado de la pista (RCR)[†]. Informe normalizado exhaustivo relacionado con el estado de la superficie de las pistas y su efecto en la performance de aterrizaje y despegue de los aviones.

Instalaciones. Se entiende por “instalaciones” los pavimentos, ayudas visuales, vallas, sistemas de drenaje y edificios.

[†]Aplicable a partir del 24 de noviembre de 2023

Instalaciones y equipo de aeródromo. Instalaciones y equipo, dentro de los límites de un aeródromo o fuera de estos, construidos o instalados y mantenidos para la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Mantenimiento Preventivo. Por mantenimiento preventivo se entiende la labor programada de mantenimiento llevada a cabo para evitar fallas de las instalaciones o una reducción de la eficiencia de los mismos.

Matriz de evaluación del estado de la pista (RCAM)[†]. Matriz que permite evaluar la clave de estado de la pista, utilizando procedimientos conexos, a partir de un conjunto de condiciones de la superficie de la pista que se haya observado y del informe del piloto acerca de la eficacia de frenado.

Manual de Operaciones del Aeródromo (MA). Manual que forma parte de la solicitud de un certificado de aeropuerto de acuerdo con este reglamento, incluyendo toda enmienda al manual aceptada o aprobada por la Agencia Hondureña de Aeronautica Civil.

Objeto extraño (FOD). Objeto inanimado dentro del área de movimiento que no tiene una función operacional o aeronáutica y puede representar un peligro para las operaciones de las aeronaves.

Objeto frangible. Objeto de poca masa diseñado para quebrarse, deformarse o ceder al impacto, de manera que represente un peligro mínimo para las aeronaves.

Obstáculo. Todo objeto fijo (ya sea temporal o permanente) o móvil, o partes del mismo, que:

a) esté situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en la superficie; o,

b) sobresalga de una superficie definida destinada a proteger las aeronaves en vuelo; o,

c) esté fuera de las superficies definidas y sea considerado como un peligro para la navegación aérea.

Operación de transporte: Operación de despegue o aterrizaje de una aeronave de un operador aéreo, incluyendo el período que abarca desde quince minutos antes hasta quince minutos después del aterrizaje o despegue.

Operador del aeródromo: Entidad, persona física o jurídica autorizada para operar un aeródromo, titular del Certificado de Aeródromo. Responsable de la operación del aeródromo, mediante la gestión de operaciones, la gestión del mantenimiento y la gestión del riesgo.

Pista de vuelo por instrumentos. Uno de los siguientes tipos de pista destinados a la operación de aeronaves que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos:

a) *Pista para aproximaciones que no son de precisión.*

Pista de vuelos servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinadas a operaciones de aterrizaje después de una aproximación por instrumentos Tipo A y con visibilidad no inferior a 1000 m.

b) *Pista para aproximaciones de precisión de Categoría I.*

Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinada a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo B con una altura de decisión (DH) no inferior a 60

m (200 ft) y con una visibilidad de no menos de 800 m o con un alcance visual en la pista no inferior a 550 m.

c) *Pista para aproximaciones de precisión de Categoría II.*

Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinada a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo B con una altura de decisión (DH) inferior 60 m (200 ft) pero no inferior a 30 m (100 ft) y con un alcance visual en la pista no inferior a 300 m.

d) *Pista para aproximaciones de precisión de Categoría III.*

Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinada a operaciones de aterrizaje después de una aproximación por instrumentos Tipo B

g) con una altura de decisión (DH) inferior a 30 m (100 ft), o sin altura de decisión y un alcance visual en la pista no inferior a 300 m o

l) sin restricciones de alcance visual en la pista.

Peligro aviario y de fauna silvestre. El peligro potencial de daño a la aeronave por la colisión con aves o animales dentro o en las cercanías del aeródromo.

Plataforma. Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

Principios relativos a factores humanos. Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operación y mantenimiento aeronáutico y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humanos y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana

Programa de seguridad operacional. Conjunto integrado de reglamentos y actividades encaminados a mejorar la seguridad operacional

Señal. Símbolo o grupo de símbolos expuestos en la superficie del área de movimiento a fin de transmitir información aeronáutica.

Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista (ARIWS). Sistema para la detección autónoma de una incursión potencial o de la ocupación de una pista en servicio, que envía una advertencia directa a la tripulación de vuelo o al operador de un vehículo.

Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS). Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios.

Sistema de parada. Sistema diseñado para desacelerar a un avión en caso de sobrepaso de pista.

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

Tiempo de conmutación (luz). El tiempo requerido para que la intensidad efectiva de la luz medida en una dirección dada disminuya a un valor inferior al 50% y vuelva a recuperar el

50% durante un cambio de la fuente de energía, cuando la luz funciona a una intensidad del 25% o más.

Tiempo de respuesta. Para efectos de SEI, es el período comprendido entre la llamada inicial (alarma) y la aplicación de espuma por los primeros vehículos que intervengan, a un ritmo de por lo menos el 50% del régimen de descarga.

Transportista u operador aéreo. Persona titular de un certificado de operador aéreo COA/AOC emitido bajo la normativa vigente y aplicable.

Zona despejada de obstáculos (OFZ). Espacio aéreo por encima de la superficie de aproximación interna, de la transición interna, del aterrizaje interrumpido, y de la parte de la franja limitada por esas superficies, no penetrada por ningún obstáculo fijo, salvo uno de masa ligera montado sobre los soportes frangibles, necesario para fines de navegación aérea.

RAC 139.007 Coordinación operacional con usuarios y proveedores de servicios.

(Véase CCA 139.007, (b)(3),(c),(h))

(a) El operador del aeródromo debe coordinar con los Servicios de Tránsito Aéreo, Meteorología, Servicios de Información Aeronáutica, con el organismo responsable de la seguridad, Aduana, Migración, con los Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios, para garantizar la seguridad operacional y la disponibilidad y continuidad en la prestación de dichos servicios.

Todos los proveedores de servicio deben incorporarse activamente al SMS del aeródromo.

(b) El operador del aeródromo debe conformar al menos tres comités:

- (1) El de Gestión de la Seguridad Operacional, este debe incluir el Plan de Emergencias del Aeródromo y lo relacionado con la Fauna;
- (2) El Comité de Seguridad y Facilitación.
- (3) Comité de Seguridad de Pista (RST del inglés Runway Safety Team)

(c) El operador del aeródromo puede suscribir Memorandos o Cartas de Entendimiento con los usuarios o proveedores de servicios del aeródromo, con el propósito de acordar competencias, responsabilidades o cualquier otro aspecto necesario, para garantizar la seguridad operacional del aeródromo, la disponibilidad y continuidad en la prestación de servicios.

d) Los usuarios, operadores y proveedores de servicios de aeropuerto y demás organizaciones que realicen actividades en forma independiente, deben:

- (1) Reportar inmediatamente cualquier incidente, accidente, peligro, defecto o falla que pueda tener repercusiones en la seguridad operacional o pública.
- (2) Ajustarse a los requisitos de seguridad y operación establecidos por el operador del aeropuerto y
- (3) Aceptar las auditorías e inspecciones que el operador efectúe para garantizar la seguridad operacional.

(e) Para garantizar que las dependencias de los servicios de información aeronáutica reciban los datos necesarios que

les permitan proporcionar información previa al vuelo actualizada y satisfacer la necesidad de información durante el vuelo, El operador del aeródromo debe concertar acuerdos con la autoridad de los servicios de información aeronáutica para notificar conforme el RAC 139.339, con un mínimo de demora, a la dependencia encargada de los servicios de información aeronáutica:

- (1) información sobre la situación de certificación de los aeródromos y las condiciones del aeródromo
- (2) estado de funcionamiento de las instalaciones, servicios y ayudas para la navegación situados dentro de la zona de su competencia;
- (3) toda información que se considere de importancia para las operaciones

(f) Antes de incorporar modificaciones en el sistema de navegación aérea, los servicios responsables de las mismas deben tener en cuenta el plazo que los servicios de información aeronáutica necesitan para la preparación, producción y publicación de los textos pertinentes que hayan de promulgarse. Por consiguiente, es necesario que exista una coordinación oportuna y estrecha entre los servicios interesados para asegurar que la información sea entregada a los servicios de información aeronáutica a su debido tiempo.

(g) Particularmente importantes son los cambios en la información aeronáutica que afectan a las cartas o sistemas de navegación automatizados, cuya notificación requiere utilizar el sistema de reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC) tal como se

específica en el RAC 15, Subparte E (Reglamentación y control de información aeronáutica). Los servicios de aeródromo responsables deben cumplir con los plazos establecidos por las fechas de entrada en vigor AIRAC predeterminadas, acordadas internacionalmente, para remitir la información/datos brutos a los servicios de información aeronáutica.

(h) Los servicios de aeródromo responsables de suministrar la información/datos brutos aeronáuticos a los servicios de información aeronáutica debe tener en cuenta los requisitos de exactitud e integridad necesarios para satisfacer las necesidades del usuario final de los datos aeronáuticos.

RAC 139.009 Emisión de material de soporte para el cumplimiento de este Reglamento.

A efecto de facilitar el cumplimiento e implementación de este Reglamento, la AHAC puede emitir material guía y de orientación en el formato denominado Circulares Conjuntas de Asesoramiento CCA a través de Medios Alternativos de Cumplimiento MAC. También, para los casos de normas de difícil comprensión, emite Material Explicativo e Informativo MEI, de algunos requisitos.

Los Inspectores de la AHAC disponen del Manual de Procedimientos del Inspector de Aeropuertos (MPIA) como material de orientación para el cumplimiento de esta norma.

RAC 139.011 Acceso al Aeródromo.

(a) Antes de otorgar el Certificado de Aeródromo, cuando este se renueve o en cualquier otro momento, el Inspector

de Aeródromos y el personal autorizado de la AHAC puede verificar, auditar, inspeccionar, realizar pruebas en las instalaciones, en servicios y equipos del aeródromo; revisar documentos y registros técnicos del operador del aeródromo, y auditar el sistema de gestión de la seguridad operacional.

(b) Por petición del inspector o personal designado de la AHAC, el solicitante o titular de un Certificado de Aeródromo debe cooperar en la realización de las funciones de inspección y debe permitir el acceso toda documentación pertinente a sus funciones, incluyendo instalaciones, equipo, registros técnicos y documentos, así como al personal operativo y de gestión. El Inspector deberá contar con su credencial debidamente aprobada por la División de Seguridad aeroportuaria (DSA) y vigente.

(c) El operador debe observar y acatar el programa de vigilancia anual establecido por la AHAC, para efectos de vigilancia de la seguridad operacional, en cada aeródromo. Lo anterior no debe afectar la ejecución de inspecciones y auditorías en forma aleatoria que el inspector o personal designado de la AHAC, pueden efectuar para determinar si se cumple en todo momento con los requisitos y con los procedimientos operacionales aprobados en el MA, si estos se ajustan a la actividad y si se cumple con este RAC.

RAC 139.015 Estudios Aeronáuticos.

(Véase CCA 139.15)

Se deben efectuar Estudios Aeronáuticos (EA) para determinar posibles soluciones y seleccionar medios

alternativos para garantizar la seguridad operacional cuando haya desviaciones a la normativa.

Los Estudios Aeronáuticos pueden ser gestionados por el operador del aeródromo, por el interesado o por decisión propia de la AHAC.

Dentro del estudio se debe evaluar la efectividad de cada alternativa y recomendar procedimientos para compensar posibles desviaciones.

Los estudios Aeronáuticos deben estar soportados en un análisis de Gestión de Riesgos.

Se deberá dar un seguimiento posterior a las medidas alternativas adoptadas para verificar que estén cumpliendo su cometido y sean efectivas en el tiempo.

RAC 139.020 Directivas Operacionales y Circulares de Asesoramiento.

(a) La AHAC puede conforme a los procedimientos establecidos, emitir Directivas Operacionales mediante las cuales prohíba, limite o someta a determinadas condiciones una operación en interés de la seguridad operacional.

(1) Las Directivas Operacionales contendrán:

- I) El motivo de su emisión;
- II) Su ámbito de aplicación y duración; y
- III) Acción requerida de los operadores.

(2) Lo requerido por cualquier Directiva Operacional se debe considerar como un requisito adicional a los establecidos en el RAC 139.

(b) La AHAC además puede emitir Circulares Conjuntas de Asesoramiento para facilitar el cumplimiento e implementación de este Reglamento.

SUBPARTE B - CERTIFICACIÓN

RAC 139.101 Proceso de certificación.

(Ver CCA 139.101)

(a) Para obtener un Certificado de Aeródromo, el solicitante debe someterse a un proceso de certificación, el cual es instruido y documentado en un expediente de certificación por el Inspector/Auditor de Aeródromos de la AHAC este proceso consta de las siguientes etapas:

(1) **Pre solicitud:** constituye la gestión que realiza un interesado para obtener información relacionada con el otorgamiento de un Certificado de Aeródromo; durante esta etapa, se produce la primera reunión entre el solicitante y la AHAC, generando un intercambio de información sobre el servicio y orientación, por parte de esta, en relación con las normas, estándares, procedimientos, responsabilidades y atribuciones del servicio que el solicitante pretende brindar y la documentación técnica que debe presentar.

Esta etapa procedimental puede omitirse si el solicitante considera que conoce apropiadamente los requisitos de este Reglamento, excepto cuando se requiera efectuar

una evaluación operacional del sitio donde se prevé emplazar el aeródromo.

(2)**Solicitud formal:** el solicitante debe presentar la fórmula AHAC-AGA-1010(ver Anexo 1), adjuntando un cronograma de eventos del proceso de certificación, el Manual de Operaciones del Aeródromo MA requerido en el RAC 139.201, el Programa de Seguridad de Aeródromos requerido por el RAC 17 y el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del Aeródromo requerido en el RAC 139.323.

(3)**Evaluación:** la AHAC revisa la documentación presentada y comunica al solicitante las discrepancias encontradas, si las hubiere; en caso contrario, emite la respectiva aprobación o aceptación.

(4)**Demostración técnica:** el solicitante se somete a evaluación y demostración técnica, para determinar la conformidad de las facilidades, marcación, iluminación, señales, pavimentos, obstáculos, SEI, equipo, personal, procedimientos, gestión de seguridad, gestión de plataforma, control de fauna, y entrenamiento.

(5)**Certificación:** una vez concluidas con éxito las etapas anteriormente indicadas, la AHAC debe emitir el Certificado de Aeródromo y las condiciones que se hayan establecido y se debe efectuar la publicación correspondiente en el AIP de Honduras.

(b) En ningún caso se puede otorgar el Certificado de Aeródromo, sin haber concluido el proceso de certificación.

RAC 139.103 Otorgamiento del Certificado de Aeródromo.

(Véase CCA 139.103(a)(6))

(a) El Director de la AHAC, debe emitir el Certificado de Aeródromo, en el formato AHAC-AGA-1005 y AHAC-AGA-1005A, (ver Anexo 1) toda vez que:

(1) El solicitante haya completado satisfactoriamente el proceso de certificación técnica.

(2) El solicitante y el personal tienen la competencia y experiencia necesarias para operar y mantener adecuadamente el aeródromo.

(3) El MA presentado por el solicitante para que sea aprobado / aceptado contiene la información pertinente, correspondiente al sitio del aeródromo, sus instalaciones y servicios, su equipo, sus procedimientos operacionales, su organización y su administración, incluyendo el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, conforme a lo establecido en este reglamento.

(4) Las instalaciones, equipo y servicios del aeródromo se ajustan a las disposiciones y estándares de la actividad.

(5) Los procedimientos de operación del aeródromo satisfacen apropiadamente los aspectos de seguridad operacional de las aeronaves.

(6) El solicitante ha implementado un sistema aceptable de gestión de la seguridad operacional.

RAC 139.105 Emisión de las Limitaciones y condiciones del certificado de aeródromo.

Al otorgar el Certificado de Aeródromo, la AHAC debe aprobar en el formato AHAC-AGA-1005A, las limitaciones, exenciones, excepciones, condiciones de operación para el tipo de uso y otros detalles que se hayan establecido para el aeródromo.

RAC 139.107 Vigencia del certificado de Aeródromo.

Un Certificado de Aeródromo emitido bajo este RAC 139, es vigente desde la fecha de su emisión hasta que sea suspendido, transferido o revocado por la AHAC, o hasta que expire el período de vigencia, que puede ser por un máximo de hasta 10 años a criterio de la AHAC. Cuando se otorgue un Certificado de Aeródromo con exenciones, quedará a discreción de la AHAC el período de vigencia a otorgar.

RAC 139.109 Cambio de Propiedad o Transferencia de un Certificado de Aeródromo.

(a) La AHAC puede aceptar el cambio de propiedad de un Certificado de Aeródromo a un nuevo titular u operador, cuando:

- (1) El titular u operador actual lo notifique por escrito a la AHAC, por lo menos con tres meses de anticipación a la fecha en que pretende cesar la operación, e incluya el nombre del nuevo titular u operador.
- (2) El nuevo operador o titular del certificado comunique por escrito a la AHAC, con al menos dos meses de

anticipación a la fecha en que tomará posesión. Si no se presentan cambios en las condiciones originales de certificación, solo se debe registrar el cambio de propietario y se debe enmendar el certificado. Si se presentan cambios, la AHAC debe evaluar la situación y debe comunicar por escrito al nuevo titular u operador la acción a seguir, que pueden ser desde una recertificación parcial o menor, hasta la aplicación del proceso de certificación completo.

- (b) Si la AHAC no aprueba el cambio o transferencia del certificado lo debe comunicar al solicitante por la vía escrita, dentro de los 15 días hábiles, posteriores a la fecha de petición o dentro del plazo que establezca la disposición de protección del administrado.

RAC 139.111 Enmienda de un Certificado de Aeródromo.

La AHAC puede enmendar un certificado cuando exista:

- a) un cambio en la propiedad
- b) un cambio en el uso
- c) un cambio en los límites del aeródromo
- d) una solicitud del Operador de Aeródromo.

RAC 139.113 Devolución de un Certificado de Aeródromo.

- (a) El titular de un Certificado de Aeródromo debe comunicar por escrito a la AHAC, con una anticipación no inferior a 60 días, la fecha en que prevé devolver el certificado y dejar fuera de operación el aeródromo, a efecto de que puedan adoptarse las medidas adecuadas de notificación al usuario, sobre el cese de operaciones.

(b) Una vez concluido el periodo de aviso la AHAC debe cancelar el certificado.

SUBPARTE C: MANUAL DE OPERACIONES DEL AERÓDROMO (MA)

RAC 139.201 Requerimiento del Manual de Operaciones del Aeródromo (MA).

Para ser titular de un Certificado de Aeródromo el solicitante, debe tener un manual aprobado por la AHAC, para el mantenimiento y operación del aeródromo, con arreglo a las políticas, procedimientos y organización propios del aeródromo. El manual se denomina Manual de Operaciones del Aeródromo- MA.

EL Manual de Operaciones del Aeródromo MA y sus revisiones/enmiendas, debe ser aprobado por la AHAC

RAC 139.203 Preparación del Manual de Operaciones del Aeródromo.

(Véase CCA 139.203)

El MA requerido por este RAC debe:

- (a) Presentarse por escrito en forma impresa, en idioma español.
- (b) Redactarse en forma sencilla, para que se facilite su uso y revisión

(c) Tener un sistema de control de Revisiones.

(d) Tener fecha de aprobación inicial y la Lista de Páginas Efectivas debidamente firmadas, como soporte de las aprobaciones de las revisiones.

(e) Tener garantía, por parte del operador del aeródromo, de que el MA y sus revisiones no contravienen ninguna norma de este Reglamento.

(f) Incorporar todas las revisiones o enmiendas requeridas por la AHAC, orientadas a garantizar la seguridad operacional de las aeronaves

(g) El operador debe organizar el MA de forma que se le facilite su preparación, así como para la evaluación y la aprobación de la AHAC. Puede diseñarse en distintos volúmenes o en uno solo, según su conveniencia. Algunos requerimientos pueden ser presentados como manuales por separado como son: MA, Manual o Plan de Emergencias del Aeródromo, Manual de Salvamento y Extinción de Incendios, Manual o Programa de Entrenamiento, Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del Aeródromo SMS, Programa o Plan de Mantenimiento preventivo y correctivo incluyendo Pavimentos, Ayudas Visuales y Equipo de SEI, Manual o Plan de Seguridad y otros bajo la aprobación de la AHAC.

(h) El MA debe contener las políticas y procedimientos incluyendo la información e instrucciones necesarias para que el personal responsable realice sus funciones.

RAC 139.205 Contenidos del Manual de Operaciones del Aeródromo.

(Véase Apéndice 1 al RAC 139.205)

(Véase CCA 139.205(a))

(a) El MA requerido por este RAC debe contener toda la información pertinente relativa al emplazamiento, servicios, procedimientos operacionales, equipos, instalaciones, organización y administración operacional del aeródromo, incluyendo el sistema de gestión de la seguridad operacional del aeródromo.

(b) Cuando no se incluya un requerimiento en el MA, porque no es aplicable al aeródromo, se debe indicar en el manual el motivo correspondiente.

RAC 139.207 Enmienda y Ubicación del Manual de Operaciones Aeródromo (MA).

El operador del aeródromo debe:

(a) Garantizar que el MA se enmiende de modo que las instrucciones y la información contenidas en éste, se mantengan actualizadas, así como que el personal tanto administrativo como responsable de Operaciones, Mantenimiento y del SMS y toda persona o entidad que posea un manual, reciba las revisiones aprobadas.

(b) Mantener al menos una copia completa y actualizada del MA en cada una de las oficinas de Operaciones, Mantenimiento y del responsable del SMS, las que deben estar disponibles para las auditorías que puedan realizar los operadores aéreos y las autoridades aeronáuticas.

(c) Proveer las partes o porciones aplicables del MA, o una copia de éste al personal del aeródromo responsable de su implementación.

(d) Llevar un control maestro de todo manual existente.

(e) Cada poseedor del MA o de alguna de sus partes es responsable de mantener este documento actualizado con las enmiendas facilitadas por el operador del aeródromo.

RAC 139.209 Revisión del Manual.

(a) La AHAC puede revisar el MA:

(1) A solicitud del operador del aeródromo, quien puede requerir la inclusión de modificaciones a las condiciones inicialmente aprobadas, relativas al emplazamiento, servicios, procedimientos operacionales, equipos, instalaciones, organización, administración del aeródromo o en el sistema de gestión de la seguridad operacional

(2) Si determina que, en beneficio de la seguridad operacional se requiere una revisión

(b) La solicitud de una revisión al MA debe presentarse con una antelación de 30 días hábiles a la fecha prevista para la entrada en vigencia, a menos que la AHAC, por solicitud del interesado, autorice un período más corto.

(c) En caso de revisiones originadas por la AHAC, se debe notificar al operador del aeródromo las razones de la revisión, y se debe incluir las páginas con la propuesta

de revisión. El operador del aeródromo debe disponer de siete días hábiles para remitir por escrito los puntos de vista y argumentos sobre la revisión. Después de haber evaluado la información, la AHAC debe decidir si adopta la revisión o prescinde de ella. La revisión debe ser efectiva treinta días hábiles después de haber sido recibida por el operador.

(d) Si la AHAC determina la existencia de una condición de emergencia que requiere una acción inmediata con respecto a la seguridad, que impide seguir el procedimiento dispuesto en el párrafo c. de esta sección, debe emitir una revisión, la cual debe ser efectiva desde el momento en que el operador del aeródromo la reciba. En la carta de notificación de la enmienda, la AHAC debe describir brevemente la emergencia detectada. Una vez resuelta la emergencia, el operador del aeródromo puede solicitar a la AHAC una reconsideración o una reevaluación de elementos causales de la emergencia y de la revisión que fue requerida.

RAC 139.211 Aprobación del Manual de Operaciones del Aeródromo.

- (a) Para efectos de aprobación del MA o de los volúmenes que lo conforman, el operador del aeródromo, debe presentar a la AHAC dos originales del Manual y una copia en digital.
- (b) La AHAC debe aprobar el MA o los volúmenes que lo conforman, y toda revisión a este, siempre que se satisfagan los requerimientos de este RAC 139.

Una vez aprobado el MA o los volúmenes que lo conforman, la AHAC debe remitir un ejemplar firmado al operador del aeródromo y el otro original debe mantenerse en la AHAC, además una copia del original debe ser parte del expediente del proceso de certificación del aeródromo

Apéndice 1 al RAC 139.205 Contenidos del Manual de Operaciones del Aeródromo (MA).

(Véase CCA Apéndice 1 al RAC 139.205 Contenidos del Manual de Operaciones del Aeródromo (MA) 4.2 (q))

Para aeródromos de servicio internacional, el MA debe incluir la siguiente información. En caso de aeródromos locales, se debe incluir la información correspondiente y aplicable al tamaño, categoría y complejidad de sus operaciones.

Parte 1: Generalidades.

1.1 Información General.

- (a) Finalidad y ámbito del Manual
- (b) Una declaración de que el manual cumple y de que el operador debe cumplir todos los reglamentos aplicables, así como las disposiciones y condiciones del Certificado de Aeródromo
- (c) Una declaración de que el manual contiene instrucciones de operación que el personal correspondiente debe cumplir
- (d) Una declaración que indique que el aeródromo, cuando está disponible para el despegue y aterrizaje de aeronaves,

lo está en todo momento para todas las personas en términos y condiciones iguales.

(e) El sistema para registrar los movimientos de aeronaves.

(f) Los procedimientos para la promulgación y/o notificación de la información aeronáutica pertinente al Servicio de Información Aeronáutica (AIS).

1.2 Explicaciones y definiciones de términos y vocablos necesarios para utilizar el manual

1.3 Sistema de enmienda y revisión.

(a) Indicación de quién es responsable de la publicación e inserción de enmiendas y revisiones.

(b) Un registro de enmiendas y revisiones con sus fechas de inserción y fechas de efectividad.

(c) Una declaración de que no se permiten enmiendas y revisiones escritas a mano, excepto en situaciones que requieren una enmienda o revisión inmediata en beneficio de la seguridad operacional.

(d) Una lista de las Páginas Efectivas (LPE).

(e) Una descripción del sistema de distribución de manuales, enmiendas y revisiones.

Parte 2: Organización.

2.1 Esquema organizacional (organigrama), que indique los nombres de puestos de personal gerencial.

2.2 Deberes y responsabilidades del personal gerencial.

2.3 Comités del aeródromo, incluyendo comité de Seguridad y Facilitación, Fauna, Emergencias, Seguridad de Pista y cualquier otro que el operador del aeródromo establezca para garantizar la seguridad y la operación del aeródromo.

Parte 3: Detalles del emplazamiento del aeródromo.

Información general, incluyendo lo siguiente:

(a) Un plano operativo del aeródromo, que indique las principales instalaciones para el funcionamiento del aeródromo, incluyendo como de dirección del viento, luces, señales, letreros, accesos al aeródromo, perímetro, caminos, almacenaje de combustible, estación de SEI, de ATC y ubicación o punto de espera de los vehículos SEI en caso de emergencia y el puesto de estacionamiento y área adecuada para el estacionamiento de una aeronave bajo sospecha de interferencia ilícita.

(b) Un plano del aeródromo, que indique los límites y los obstáculos de este.

(c) Un plano que indique la distancia del aeródromo con respecto a la ciudad, pueblo u otra área poblada más cercana, y la ubicación de cualquier instalación y equipo de aeródromo fuera de los límites de este, que abarque al menos 8 km de diámetro.

(d) Detalles del título (plano catastrado) de emplazamiento del aeródromo. Si los límites del aeródromo no están

definidos en los documentos de título, deben incluirse los detalles del título de propiedad o de los intereses en la propiedad sobre la que el aeródromo está ubicado, así como un plano que indique los límites y la posición del aeródromo.

Parte 4: Datos del aeródromo que deben notificarse al Servicio de Información Aeronáutica (AIS).

4.1 Información general.

- (a) Nombre del aeródromo;
- (b) Ubicación del aeródromo;
- (c) Coordenadas geográficas del punto de referencia de aeródromo, determinadas con arreglo a la referencia del Sistema Geodésico Mundial (WGS-84). El punto de referencia de aeródromo debe estar situado cerca del centro geométrico inicial o planeado y se debe medir en grados minutos y segundos.
- (d) Elevación y ondulación del geoide en el aeródromo, con una exactitud redondeada al medio metro.
- (e) Elevación de cada umbral y ondulación del geoide, la elevación de los extremos de pista, y todos los puntos importantes altos y bajos de la pista, así como la mayor elevación de la zona de toma de contacto, se medirán con una exactitud redondeada a un cuarto de metro en pistas con aproximaciones de precisión y al medio metro en pistas con aproximaciones que no sean de precisión.

(f) Temperatura de referencia del aeródromo en grados Celsius, la que debe corresponder a la media mensual de las temperaturas máximas diarias, registradas durante el mes más caluroso del año.

(g) Detalles del faro del aeródromo.

(h) Nombre del operador del aeródromo, y dirección, números telefónicos y correo electrónico en los cuales pueda ser ubicado en todo momento.

4.2 Dimensiones del aeródromo e información conexas.

Información general, que incluya lo siguiente:

- (a) Pista—marcación verdadera redondeada a centésimas de grado, número de designación, longitud, anchura, ubicación del umbral desplazado al metro más próximo, pendiente, tipo de superficie y tipo de pista; y, para las pistas de aproximación de precisión Categoría I, existencia de una zona despejada de obstáculos.
- (b) Longitud, anchura redondeada al metro más próximo y tipo de superficie de las franjas, áreas de seguridad de extremo de pista, zonas de parada.
- (c) Longitud, anchura y tipo de superficie de las calles de rodaje.
- (d) Tipo de superficie y puestos de estacionamiento de aeronaves de la(s) plataforma(s).
- (e) Longitud de la zona libre de obstáculos y perfil del terreno.

- (f) Ayudas visuales para procedimientos de aproximación; señalización e iluminación de pistas, calles de rodaje y plataformas; otras guías visuales y ayudas de control en calles de rodaje (incluyendo puestos de espera de la pista, puestos de espera intermedios y barras de parada); plataformas, emplazamiento y tipo del sistema visual de guía de atraque; disponibilidad de fuente secundaria de energía eléctrica para iluminación.
- (g) Emplazamiento y radiofrecuencia de los puntos de verificación del VOR del aeródromo.
- (h) Ubicación y designación de las rutas de rodaje normales.
- (i) Coordenadas geográficas de cada umbral en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo.
- (j) Coordenadas geográficas de los puntos apropiados del eje de las calles de rodaje en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo.
- (k) Coordenadas geográficas de cada puesto de estacionamiento de aeronaves en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo.
- (l) Coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décimas de segundo y elevación máxima de obstáculos significativos en las áreas de aproximación y despegue, en el área de circuitos y en las vecindades del aeródromo. Esta información puede indicarse mejor en forma de cartas, como las requeridas para la preparación de publicaciones de información aeronáutica, según se especifica en el RAC 15 y el Anexo 4 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- (m)^a Tipo de superficie del pavimento y resistencia del mismo. De conformidad con los procedimientos normalizados del método del Número de clasificación de aeronaves - Número de clasificación de pavimentos (ACN-PCN), notificando la siguiente información:
- 1) El número de clasificación de pavimentos (PCN);
 - 2) El tipo de pavimento para determinar el valor ACN-PCN;
 - 3) La categoría de resistencia del terreno de fundación;
 - 4) La categoría o el valor de la presión máxima permisible de los neumáticos; y
 - 5) El método de evaluación.
- (m)^b Tipo de superficie del pavimento y resistencia del mismo. De conformidad con los procedimientos normalizados del método del Número de clasificación de aeronaves - Número de clasificación de pavimentos (ACR-PCR), notificando la siguiente información:
- 1) El índice de clasificación de pavimentos (PCR);
 - 2) El tipo de pavimento para determinar el valor ACR-PCR;
 - 3) La categoría de resistencia del terreno de fundación;
 - 4) La categoría o el valor de la presión máxima permisible de los neumáticos; y
 - 5) El método de evaluación.
- (m)^a *Regulación aplicable hasta el 27 de noviembre de 2024*
- (m)^b *Regulación aplicable a partir del 28 de noviembre de 2024*
- (n) Una o más ubicaciones de verificación de altímetro antes del vuelo, establecidas en la plataforma, así como su elevación media redondeada al metro o pie más próximo.

(o) Las siguientes distancias declaradas redondeadas al metro más próximo:

- 1) recorrido de despegue disponible (TORA);
- 2) distancia de despegue disponible (TODA);
- 3) distancia de aceleración-parada disponible (ASDA); y
- 4) distancia de aterrizaje disponible (LDA)

(p) Información sobre el estado del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con la misma, así como sobre aspectos de importancia operacional, o que afecten la performance de las aeronaves, particularmente respecto a lo siguiente:

- 1) Trabajos de construcción o de mantenimiento.
- 2) Partes irregulares o deterioradas de la superficie de una pista, calle de rodaje o plataforma.
- 3) Presencia de agua en una pista, calle de rodaje o plataforma.
- 4) Presencia de productos químicos u otros contaminantes en una pista, calle de rodaje o plataforma.
- 5) Otros peligros temporales, incluyendo aeronaves estacionadas.
- 6) Avería o funcionamiento irregular de una parte o de todas las ayudas visuales.
- 7) Avería de la fuente normal o secundaria de energía eléctrica.

(q) Plan de traslado de aeronaves inutilizadas; números de teléfono, telex, facsímile, y dirección de correo electrónico

del operador del aeródromo. Para el traslado de aeronaves inutilizadas en el área de movimientos o en sus cercanías, información sobre la capacidad de trasladar una aeronave inutilizada, expresada en términos del tipo más grande de aeronave que el aeródromo está capacitado para trasladar **RAC 139.347.**

(r) Salvamento y Extinción de Incendios. Nivel de protección, expresado en términos de la categoría, según 139.315, con los tipos y cantidades de agentes extintores normalmente disponibles en el aeródromo. También, los cambios significativos en el nivel de protección, la restauración del nivel y los cambios significativos en términos de una nueva categoría resultante de variaciones en la disponibilidad de agentes extintores, de vehículos, de personal u otro requerimiento que afecte el nivel de protección.

(s) Información acerca de la instalación de sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación, relativa a:

- 1) número de designación de la pista correspondiente;
- 2) tipo de sistema y, en el caso de una instalación de AT-VASIS, de PAPI o de APAPI, se debe indicar además el lado de la pista en el cual están instalados los elementos luminosos, es decir, izquierda o derecha;
- 3) ángulo de divergencia y sentido de tal divergencia, es decir, hacia la izquierda o hacia la derecha, cuando el eje del sistema no sea paralelo al eje de la pista;

4) ángulos nominales de la pendiente de aproximación.

Para un T-VASIS o AT-VASIS éste será el ángulo Θ , de conformidad con la fórmula de la Figura 5-18, y para un PAPI y un APAPI, éste será el ángulo $(B + C) \div 2$ y $(A + B) \div 2$, respectivamente, según se indica en la Figura E-20 RAC 14.405(e); y

5) alturas mínimas de la vista sobre el umbral de las señales de posición en pendiente. Para un T-VASIS o AT-VASIS ésta será la altura más baja a la que únicamente sean visibles las barras de ala; empero, las alturas adicionales a las que las barras de ala más uno, dos o tres elementos luminosos de indicación “descienda” resultan visibles pueden también notificarse en caso de que dicha información pudiera ser útil para las aeronaves que sigan este sistema de aproximación. Para un PAPI éste será el ángulo de reglaje del tercer elemento a partir de la pista, menos 2', es decir, el ángulo B menos 2', y para un APAPI éste será el ángulo de reglaje del elemento más distante de la pista menos 2', es decir, el ángulo A menos 2'.

(t) Limitaciones, por tipo de avión, en cuanto a resistencia, pistas, calles de rodaje y virajes

La precisión de la información indicada anteriormente es fundamental para la seguridad de las aeronaves. La información que exija estudios y evaluaciones de ingeniería debe ser obtenida o verificadas por técnicos calificados.

Parte 5: Procedimientos operacionales de aeródromo y medidas de seguridad.

5.1 Notificaciones de aeródromo, según lo dispuesto en 139.339.

Detalles de los procedimientos para notificar todo cambio que se introduzca en la información sobre el aeródromo presentada en la AIP, y procedimientos para solicitar la expedición de NOTAM, incluyendo:

(a) Acciones para notificar a la AHAC cualquier cambio y registrar la notificación de los cambios durante las horas normales de operación del aeródromo y fuera de éstas.

(b) Nombres y funciones de las personas responsables de notificar los cambios, y sus números telefónicos durante las horas normales de operación del aeródromo y fuera de éstas.

(c) Dirección y los números telefónicos, proporcionados por la AHAC, del lugar en que los cambios han de notificarse a la Oficina de AIS.

5.2 Acceso al área de movimiento del aeródromo.

Detalles de los procedimientos que se han elaborado, los cuales deben seguirse en coordinación con las autoridades correspondientes, tal y como se establece en el RAC 17, para prevenir el acceso no autorizado de personas, vehículos, equipo, animales u otros en el área de movimiento, incluyendo lo siguiente:

(a) La función del operador del aeródromo, del operador de aeronaves, de los operadores con base fija en el

aeródromo, del órgano de seguridad del aeródromo, de la AHAC y otros departamentos gubernamentales, según corresponda.

(b) Nombres y funciones del personal encargado de controlar el acceso al aeródromo, y los números telefónicos para comunicarse con ellos durante las horas de trabajo y después de éstas.

(c) Procedimientos para ingresar en el área de movimiento, incluyendo: Emisión y formatos de carnés de identificación así como el plan de entrenamiento, evaluación y consecuencias del incumplimiento.

(d) Responsabilidades, procedimientos y medios para comunicar problemas emergentes del piloto y el operador aéreo.

5.3 Plan de emergencia del aeródromo.

Detalles del plan de emergencia del aeródromo, incluyendo lo siguiente:

(a) Planes para enfrentar emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus cercanías, incluyendo el mal funcionamiento de aeronaves en vuelo o en tierra, incendios estructurales, sabotaje, amenazas de artefactos explosivos (bomba), aeronaves o estructura, apoderamiento ilícito de aeronaves o instalaciones, accidentes e incidentes en el aeródromo, catástrofes naturales y emergencias de salud pública, abarcando consideraciones por implementar durante la emergencia y después de la emergencia.

(b) Detalles de ensayos de instalaciones y equipo que han de usarse en las emergencias, incluyendo la frecuencia de esos ensayos, no puede ser mayor a dos años.

(c) Información de ejercicios para ensayar planes de emergencia, incluyendo la frecuencia de esos ejercicios. No puede ser mayor a dos años

(d) Lista de organizaciones, entes y personal con autoridad, tanto dentro del aeródromo como fuera de este, con funciones en el emplazamiento, sus números de teléfono y facsímil, direcciones de correo electrónico, y SITA y radiofrecuencias de sus oficinas, así como cualquier otro sistema de comunicación.

(e) Establecimiento de un comité de emergencia o acuerdo similar en el aeródromo, con el fin de organizar la instrucción y otros preparativos para enfrentar emergencias.

(f) Nombramiento de un responsable en el lugar para supervisar todos los aspectos relativos a la operación de emergencia.

5.4 Salvamento y extinción de incendios.

Datos de las instalaciones, equipo, personal y procedimientos para satisfacer los requisitos de salvamento y extinción de incendios, incluyendo los nombres y funciones de las personas responsables de tratar con los servicios de salvamento y extinción de incendios en el aeródromo, entrenamiento, ejercicios y demostración del tiempo de respuesta.

Nota: Este tema también debe abarcarse, con un detalle apropiado, en el plan de emergencia del aeródromo.

5.5 Inspección del área de movimiento del aeródromo y de la superficie limitadora de obstáculos, por parte del operador del aeródromo.

Datos de los procedimientos para la inspección del área de movimiento del aeródromo y de las superficies limitadoras de obstáculos, incluyendo:

- (a) Acciones para realizar inspecciones, incluyendo mediciones del rozamiento y de la profundidad del agua en pistas y calles de rodaje, durante las horas normales de operación del aeródromo y fuera de éstas.
- (b) Acciones y medios de comunicación con el Control de Tránsito Aéreo durante una inspección.
- (c) Acciones para mantener un libro de registro de inspecciones, y emplazamiento de ese libro.
- (d) Detalles de intervalos y horas de inspección.
- (e) Guías y Lista de verificación de inspección.
- (f) Acciones para registrar y notificar los resultados de las inspecciones y para adoptar rápidas medidas de seguimiento, a efectos de asegurar la corrección de las condiciones de inseguridad.
- (g) Nombres y funciones de las personas responsables de realizar las inspecciones, así como sus números telefónicos durante las horas de trabajo y después de éstas.

5.6 Ayudas visuales y sistemas eléctricos según lo requerido en RAC 139.311.

Detalles de los procedimientos para la inspección y mantenimiento de las luces aeronáuticas (incluyendo la iluminación de obstáculos), letreros, balizas y sistemas eléctricos del aeródromo, incluyendo:

- (a) Disposiciones para realizar inspecciones durante las horas normales de operación del aeródromo y fuera de estas, y una lista de verificación de esas inspecciones.
- (b) Acciones para registrar el resultado de las inspecciones y para adoptar medidas de seguimiento dirigidas a corregir deficiencias.
- (c) Acciones para realizar el mantenimiento de rutina y el de emergencias.
- (d) Disposiciones para contar con una fuente secundaria de energía eléctrica y, si corresponde, detalles de cualquier otro método para enfrentar una falta parcial o total del sistema.
- (e) Nombres y funciones de las personas responsables de la inspección y mantenimiento de los sistemas de iluminación, y números telefónicos para comunicarse con ellos durante las horas de trabajo y después de éstas.
- (f) Verificación mensual de ángulos de luces del PAPI/VASI y operación de foto celda, unidad responsable.

5.7 Mantenimiento del área de movimiento, según lo requerido en RAC 139.305, RAC 139.307 y RAC 139.309.

Detalles de las instalaciones y procedimientos para el mantenimiento, incluyendo:

- (a) Acciones para el mantenimiento de las zonas pavimentadas.
- (b) Acciones para el mantenimiento de pistas y calles de rodaje no pavimentadas.
- (c) Acciones para el mantenimiento de las franjas de pista y de calles de rodaje.
- (d) Acciones para el mantenimiento del sistema de drenaje del aeródromo.

5.8 Trabajos en el aeródromo – Seguridad, según lo requerido en RAC 139.341.

Detalles de los procedimientos para planificar y realizar trabajos de construcción y mantenimiento en condiciones de seguridad (incluyendo obras que deban realizarse con poco aviso previo) en el área de movimiento o en su cercanía, y que puedan extenderse más allá de una superficie limitadora de obstáculos, incluyendo:

- (a) Acciones para comunicarse con el Control de Tránsito Aéreo durante la realización de esas obras
- (b) Nombres, números telefónicos y función de las personas y organizaciones responsables de planificar y realizar la obra, así como arreglos para comunicarse con ellas y sus organizaciones en todo momento.

(c) Nombres y números telefónicos, durante las horas de trabajo y después de estas, de los operadores con base fija en el aeródromo, agentes de servicios de escala y operadores de aeronaves que deben ser notificados acerca de la obra.

(d) Lista de distribución para planes de trabajo, de ser necesario.

(e) Acciones, procedimientos y tiempo de reposición de daños mayores en el pavimento de la pista.

5.9 Gestión de la plataforma.

Detalles de los procedimientos de gestión de la plataforma, incluyendo:

- (a) Disposiciones entre el Control de Tránsito Aéreo y la dependencia de gestión de la plataforma.
- (b) Disposiciones para asignar puestos de estacionamiento de aeronave.
- (c) Disposiciones para iniciar el arranque de los motores y asegurar márgenes para el retroceso remolcado de aeronaves.
- (d) Servicio de señaleros; y
- (e) Servicio de vehículos de escolta.
- (f) Disposiciones y procedimientos sobre áreas de movimiento–no movimiento, para determinar cuándo ATS toma el control, cuando le corresponde al operador

del aeródromo y cuando le corresponde al operador aéreo en operaciones de retro empuje (push back) y taxeo.

5.10 Gestión de la seguridad en la plataforma.

Procedimientos para garantizar la seguridad en la plataforma, incluyendo:

- (a) Protección respecto del chorro de reactores.
- (b) Cumplimiento de precauciones de seguridad durante operaciones de abastecimiento de combustible de aeronaves.
- (c) Barrido de la plataforma.
- (d) Limpieza de la plataforma.
- (e) Disposiciones para notificar incidentes y accidentes en la plataforma.
- (f) Instrucciones para auditar el cumplimiento de las normas de seguridad de todo el personal que trabaja en la plataforma.

5.11 Control de vehículos en la parte aeronáutica, según lo requerido en RAC 139.329.

Detalles del procedimiento para el control de vehículos de superficie que operan en el área de movimiento o en sus cercanías, incluyendo:

- (a) Detalles de las reglas de tráfico aplicables (incluyendo límites de velocidad y medios para hacer cumplir las reglas).

(b) Método para expedir permisos de conducir para operar vehículos en el área de movimiento.

(c) Procedimientos para la identificación (señalización), y equipamiento de seguridad.

(d) Cumplimiento de los procedimientos del sistema de revisión técnica de vehículos en forma anual total y cuando se tenga duda de las condiciones operativas de los vehículos.

5.12 Gestión del peligro de la fauna, según lo requerido en RAC139.337.

Detalles de los procedimientos para enfrentar los peligros que representa para las operaciones de aeronaves la presencia de aves u otros animales en los circuitos de vuelo del aeródromo o área de movimiento, incluyendo:

- (a) Acciones para evaluar los peligros de la fauna.
- (b) Disposiciones para implantar programas de control de la fauna.
- (c) Nombres y funciones de las personas responsables de tratar los peligros de la fauna, así como sus números telefónicos durante las horas de trabajo y después de éstas.

5.13 Control de obstáculos, según lo requerido en RAC 139.331.

Detalles que establezcan los procedimientos para:

- (a) Vigilar las superficies limitadoras de obstáculos y la Carta de Tipo A para obstáculos en la superficie de despegue;

- (b) Controlar los obstáculos dentro del área de influencia del aeródromo;
- (c) Vigilar la altura de edificios o estructuras dentro de los límites de las superficies limitadoras de obstáculos;
- (d) Control de nuevas construcciones en las vecindades del aeródromo; y
- (e) Notificar a la AHAC la naturaleza y emplazamiento de los obstáculos y cualquier adición o eliminación posterior de obstáculos, con el fin de adoptar las medidas necesarias, incluyendo la enmienda de las publicaciones AIS.
- (f) Evaluar y actualizar la carta de obstáculos.

5.14 Traslado de aeronaves inutilizadas, según lo requerido en RAC 139.347.

Detalles de los procedimientos para trasladar una aeronave inutilizada en el área de movimiento o en sus cercanías, incluyendo:

- (a) Las funciones del operador del aeródromo y del titular del certificado de matrícula de la aeronave.
- (b) Acciones para notificar al titular del certificado de matrícula.
- (c) Acciones para establecer enlace con la dependencia de Control de Tránsito Aéreo.
- (d) Arreglos para obtener equipo y personal a efectos de trasladar la aeronave inutilizada.

- (e) Nombres, funciones y números telefónicos de las personas responsables de organizar el traslado de las aeronaves inutilizadas.

5.15 Manipulación de materiales peligrosos, según lo requerido en RAC 139.321.

Detalles de los procedimientos para la manipulación y almacenamiento seguros de materiales peligrosos en el aeródromo, incluyendo:

- (a) Arreglos para el establecimiento de áreas especiales en el aeródromo para el almacenamiento de líquidos inflamables (incluyendo combustibles de aviación) y cualquier otro material peligroso.
- (b) Método que ha de seguirse para la entrega, almacenamiento, eliminación y tratamiento de materiales peligrosos, incluyendo áreas para la ubicación temporal de empaques o contenedores con derrames.

Nota: Entre los materiales peligrosos se cuentan los líquidos y sólidos inflamables, explosivos, solventes, líquidos corrosivos, gases comprimidos y materiales magnetizados o radiactivos. En el plan de emergencia del aeródromo, deben incluirse acciones para tratar todo derrame accidental de materiales peligrosos.

5.16 Operaciones en condiciones de visibilidad reducida.

Detalles de los procedimientos que han de introducirse para las operaciones en condiciones de visibilidad reducida, incluyendo la medición y notificación del alcance visual

en la pista cuando se requiera, y los nombres y números telefónicos, durante las horas de trabajo y después de estas, de las personas responsables de medir el alcance visual en la pista.

5.17 Protección de emplazamientos de radar y radio ayudas para la navegación, según lo requerido en RAC 139.333.

Detalles de los procedimientos para la protección de emplazamientos de radar y radio ayudas para la navegación, ubicados en el aeródromo, a efectos de asegurar que su funcionamiento no se verá perjudicado; incluyendo:

- (a) Disposiciones o acciones para el control de actividades en las cercanías de instalaciones de radar y radio ayudas.
- (b) Disposiciones o acciones para el control y mantenimiento de las áreas verdes en las cercanías de esas instalaciones.
- (c) Disposiciones o acciones para la instalación y mantenimiento de carteles/rótulos que adviertan sobre la radiación de microondas peligrosas.

Nota 1: Al redactar los procedimientos para cada categoría, se debe incluir información clara y precisa sobre:

Cuándo o en qué circunstancias debe activarse un procedimiento operacional.

Cómo debe activarse un procedimiento operacional.

Medidas que han de adoptarse

Personas que han de llevar a cabo las medidas

Equipo necesario para realizar las medidas y acceso a ese equipo

Nota 2: Si alguno de los procedimientos especificados anteriormente no es pertinente o aplicable, se deben proporcionar las razones al respecto.

Parte 6: Sistema de gestión de la seguridad operacional del aeródromo, según lo requerido en RAC 139.323.

- a) Descripción general del sistema de gestión de la seguridad operacional establecido para garantizar el cumplimiento de todos los requerimientos indicados en la norma RAC 139.323;
- b) La política de seguridad del Sistema, en la medida aplicable sobre el proceso de gestión de la seguridad y su relación con el proceso de operaciones y mantenimiento;
- c) La estructura u organización del Sistema, incluyendo su personal y la asignación de responsabilidades individuales y grupales para aspectos de seguridad;
- d) Estrategia y planificación del Sistema, incluyendo el establecimiento de objetivos de seguridad, la asignación de prioridades para implantar iniciativas de seguridad y proporcionar un marco para controlar los riesgos al nivel más bajo razonablemente posible, teniendo siempre en cuenta los requerimientos establecidos en el RAC 14 y RAC 139, así como la legislación, regulaciones y normativas conexas aplicables y guías técnicas nacionales;
- e) Implantación del Sistema, incluyendo instalaciones, métodos y procedimientos para la comunicación efectiva de mensajes de seguridad y el cumplimiento de requisitos de seguridad;

- f) Un sistema para la implantación de áreas de seguridad críticas y medidas correspondientes, que exijan un mayor nivel de integridad de la gestión de seguridad, también conocido como Programa de Medidas de Seguridad;
- g) Medidas para la promoción de la seguridad y la prevención de accidentes y un sistema para control de riesgos que incluya análisis y tramitación de datos de accidentes, incidentes, quejas, efectos, faltas, discrepancias y fallas y una vigilancia continua de la seguridad;
- h) Un sistema de notificación voluntaria de eventos, sucesos o peligros que afecten o puedan afectar la seguridad aeronáutica;
- i) Un sistema interno de auditoría y examen de la seguridad, detallando los sistemas y programas de aseguramiento de la seguridad;
- j) El sistema para documentar todas las instalaciones del aeropuerto relacionadas con la seguridad, así como los registros de operaciones y mantenimiento del aeródromo incluyendo información sobre el diseño y construcción de pavimentos para aeronaves e iluminación del aeródromo. El sistema debe permitir el acceso a los registros, incluyendo gráficos/cartas;
- k) Instrucción y competencia del personal, incluyendo examen y evaluación de la adecuación de la instrucción brindada al personal sobre tareas relacionadas con la seguridad y sobre el sistema de certificación para comprobar su competencia; y
- l) La incorporación y el cumplimiento obligatorio de cláusulas relacionadas con la seguridad en los contratos para obras de construcción en el aeropuerto.

SUBPARTE D - OPERACIONES Y OBLIGACIONES DEL OPERADOR

RAC 139.301 Generalidades.

- (a) El operador del aeródromo debe administrar, operar y mantener el aeródromo conforme a las políticas y procedimientos establecidos en Manual de Aeródromo (MA).
- (b) El operador del aeródromo debe establecer un Programa de Mantenimiento preventivo y correctivo, que se ajuste a principios relativos a factores humanos, para garantizar que los pavimentos vallas, sistemas de drenaje, edificios y otras instalaciones, se conserven en condiciones tales que no afecten la seguridad operacional, regularidad o eficiencia de la navegación aérea

RAC 139.302 Registros.

- (a) El operador del aeródromo debe establecer un sistema de registros que incluya como mínimo lo siguiente:
 - (1) Registros de certificación del aeródromo.
 - (2) Registros de entrenamiento del personal requerido en – RAC139.303.
 - (3) Registros de entrenamiento en emergencias según requerido en el – RAC139.319(j)(6)
 - (4) Registros de entrenamiento en combustibles y mercancías peligrosas según requerido en el RAC– 139.321(f)

- (5) Registros de auditorías e inspecciones según requerido en el RAC- 139.321(d) y RAC- 139.327(g)
- (6) Personas que acceden al área de movimiento según requerido en el RAC - 139.329(e).
- (7) Registros del SMS según requerido en el RAC- 139.323.
- (8) Registros de control del peligro aviario y fauna silvestre según requerido al RAC-139.337(d)(7)
- (9) Registros de condición del aeródromo según requerido en el RAC-139.339
- (10) Registros de calibración de herramienta y equipo según lo requerido en el RAC- 139.349(c).
- (11) Registros de incidentes o accidentes según lo requerido en el RAC- 139.329(f), RAC 139.337 y RAC 139.353(c).
- (b) Los registros del párrafo (a) anterior se deben mantener permanentemente, excepto que la norma indicada establezca un periodo de tenencia y los registros de entrenamiento recurrente pueden ser eliminados cuando el entrenamiento sea repetido.

RAC 139.303 Competencia y requerimientos de personal.

(Véase CCA 139.303 (b))

- (a) El operador del aeródromo debe emplear y mantener un número adecuado de personal calificado e idóneo

para realizar todas las actividades críticas para la administración, operación, el mantenimiento, y seguridad operacional del aeródromo.

- (b) El operador del aeródromo debe proponer a la AHAC, para su aprobación un programa de entrenamiento inicial y recurrente, con el fin de mantener la competencia técnica del personal indicado en el párrafo (a) anterior, del personal responsable de la Administración, Operación, Mantenimiento y Seguridad Operacional del aeródromo. El programa debe incluirse en el MA o en un volumen separado.

- (d) El operador del aeródromo debe proponer a la AHAC, para su aprobación el personal clave, responsable de Operaciones, Mantenimiento, Seguridad Operacional, Servicio de Salvamento y Extinción de incendios y Peligro Aviario y Fauna el cual debe cumplir los siguientes requisitos:

(1) Operaciones:

- (i) Formación superior en ingeniería o administración de Aeródromos, o una licencia de técnico aeronáutico u otra carrera afín a las operaciones de aeródromo.
- (ii) La experiencia mínima de cinco años en materia de gestión operacional de aeródromos.

(2) Mantenimiento:

- (i) Formación superior en Ingeniería civil, mecánica, eléctrica, construcción o arquitectura, colegiado.
- (ii) Cursos especializados en aeródromos.
- (iii) Cinco años de experiencia comprobada en puestos de supervisión o inspección en el área de mantenimiento de aeródromos, o dos años sujeto a un plan de entrenamiento propuesto por el operador del aeródromo y aceptable para la AHAC

(3) Gestión de la Seguridad Operacional

- (i) Formación superior en ingeniería o administración y capacitación en sistemas de la gestión de la seguridad operacional.
- (ii) Experiencia mínima de cinco años comprobada en operación, o mantenimiento, o sistemas de calidad, o sistemas de la gestión de la seguridad operacional, de aeródromos.

(4) Jefe de Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios

- (i) Formación en el área de Salvamento y Extinción de Incendios, y capacitaciones especializadas en aeronaves, manejo de mercancías peligrosas, normativas OACI, FAA, NFPA y OSHA.
- (ii) Experiencia mínima de cinco años comprobada en servicio de salvamento y extinción de incendio en aeródromos de igual o mayor categoría.

(5) Peligro Aviario y Fauna

- (i) Formación superior en licenciatura en biología o carreras afines.
- (ii) Experiencia mínima de tres años comprobada en materia de gestión del peligro aviario y fauna en aeródromos o cumplir con un programa de capacitación aprobado por la AHAC.
- d) La AHAC en circunstancias especiales puede determinar los requisitos en base y equivalencia a lo expuesto en c (1), c (2), c (3), c (4) y c (5) anteriores.
- e) Todo cambio en la nómina del personal clave autorizado, debe ser solicitado para su aprobación a la AHAC.

RAC 139.304 Procedimientos específicos para operaciones de aeródromos.

(Véase CCA 139.304)

- (a) Cuando en el aeródromo se dé cabida a un avión que sobrepase las características certificadas del aeródromo, se debe evaluar la compatibilidad entre la operación del avión y la infraestructura y las operaciones del aeródromo, y se debe definir e implantar medidas apropiadas para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional, durante las operaciones
- (b) Se debe promulgar información acerca de las medidas y procedimientos y restricciones operacionales alternativos que se hayan implantado en un aeródromo como resultado de (a).

RAC 139.305 Áreas pavimentadas.

(Véase CCA 139.305(a) (5), (b)(2)(3)(4)(c))

(a) Con relación a las áreas pavimentadas el operador en su programa de mantenimiento tanto preventivo como correctivo debe contemplar procedimientos:

(1) Con respecto a los bordes de los pavimentos, la diferencia de niveles entre el pavimento y el área colindante no debe exceder de 7,5 cm (3 pulgadas).

(2) El pavimento debe estar libre de fallas estructurales como rajaduras, deformaciones, desintegración, acanaladuras y baja resistencia al deslizamiento en la superficie que pudieran afectar el control direccional de una aeronave, baja capacidad para el frenado, causarle daños estructurales o daños por objetos volantes.

(3) A efecto de que se proporcionen buenas características de rozamiento y baja resistencia de rodadura, se debe eliminar completamente en forma inmediata todo material extraño: basura, polvo, tierra, arena, pedazos de caucho y otros materiales contaminantes de pistas, calles de rodaje, plataformas y otras áreas de movimiento.

(4) El pavimento de la pista debe ser fácilmente drenado y estar libre de depresiones u otras irregularidades perjudiciales, con el fin de prevenir acumulaciones de agua que afecten la señalización de la pista, o bien, la operación segura de los aviones por efecto del hidroplaneo.

(5) Las superficies de todas las áreas de movimiento incluidos los pavimentos (pistas, calles de rodaje y

plataformas) y áreas adyacentes se deben de inspeccionar y su condición debe ser vigilada regularmente como parte del programa de mantenimiento preventivo y correctivo del aeródromo, a fin de evitar y eliminar cualquier objeto extraño (FOD) que pudiera causar daños a las aeronaves o perjudicar el funcionamiento de los sistemas de a bordo. Como también para evitar que las piedras sueltas u otros objetos sean absorbidos o expelidos por sus motores.

(6) La superficie de la pista se debe mantener de forma que se evite la formación de irregularidades perjudiciales

(7) Todo químico utilizado para limpiar cualquier área del pavimento, así como los desechos generados, deben removerse lo más pronto posible de acuerdo con las instrucciones del fabricante del solvente.

(8) El operador del aeródromo no debe utilizar productos químicos para la limpieza o remoción de caucho de los pavimentos, que puedan tener efectos perjudiciales sobre la estructura de las aeronaves, los pavimentos o el medio ambiente.

(b) Características de rozamiento de la superficie. Una pista pavimentada se debe mantener en condiciones que proporcionen a su superficie características de rozamiento iguales o superiores al nivel mínimo de rozamiento especificado en la Tabla 1, del apéndice 1 del RAC 139.305 (b). Se debe eliminar tan rápida y completamente como sea posible, a fin de minimizar la acumulación, agua estancada, barro, polvo, arena, aceite, depósito de caucho y otras materias extrañas y adoptar las medidas correctivas

de mantenimiento para impedir que las características de rozamiento de la superficie de una pista, en su totalidad o parte de ella lleguen a ser inferiores al nivel mínimo de rozamiento establecido.

El operador del aeródromo debe incluir en el MA o como parte del Programa de mantenimiento, los siguientes aspectos:

- (1) Los procedimientos para la medición y documentación de las características de rozamiento de la superficie de la pista. Lo cual ha de llevarse a cabo con un dispositivo de medición continua de rozamiento, dotado de un humectador automático u otros medios aceptados por la AHAC.
- (2) Los procedimientos para la adopción de medidas correctivas, para impedir que las características de rozamiento de la superficie de las pistas, en su totalidad o parte de ella, lleguen a ser inferiores a los niveles mínimos y de planificación, establecidos en la Tabla 1, del apéndice 1 del RAC 139.305 (b).
- (3) La frecuencia de estas mediciones deben ser suficiente para determinar la tendencia de las características de rozamiento de la superficie de la pista. Véase CCA 139.305 (b)(3).
- (4) La frecuencia y procedimientos para la remoción del caucho acumulado en la pista. Véase CCA 139.305 (b).
- (5) Cuando se realizan mediciones del rozamiento de las superficies de las pistas con fines de mantenimiento,

utilizando un dispositivo de medición continua del rozamiento con sistema propio de riego, la eficacia del dispositivo se ajustará a la norma establecida o convenida por el Estado.

- (6) El personal que mide el rozamiento de las superficies de las pistas, de acuerdo con lo requerido para (b) (1), recibirá instrucción para desempeñar sus funciones.
- (7) Los procedimientos para evaluar visualmente la superficie de las pistas, según sea necesario, en condiciones de lluvia natural o simulada para determinar si se produce encharcamiento o si el drenaje es malo y, cuando se requiera, los procedimientos para tomar medidas correctivas de mantenimiento.
- (8) No deben ser utilizados productos químicos que puedan tener efectos perjudiciales sobre la estructura de las aeronaves o los pavimentos o efectos tóxicos sobre el medio ambiente del aeródromo
- (9) Los procedimientos de evaluación, cuando las características de drenaje de la pista o partes de ella sean insuficientes, debido a las pendientes o depresiones. En tal situación las características de rozamiento de la superficie de la pista deben evaluarse en condiciones naturales o simuladas que resulten representativas de lluvia en la localidad y deben adoptarse las medidas necesarias para el mantenimiento correctivo.
- (10) Cuando se destine una calle de rodaje para el uso de aviones de turbina, la superficie de los márgenes debe mantenerse libre de piedras sueltas u otros objetos que puedan ser absorbidos por los motores.

(11) Las calles de rodaje deben mantenerse limpias, para permitir que las aeronaves puedan circular por ellas para dirigirse a una pista en servicio o salir de la misma.

(12) Las plataformas deben mantenerse limpias para permitir que las aeronaves maniobren con seguridad o, cuando sea apropiado, sean remolcadas o empujadas

(c) Recubrimiento del pavimento de las pistas. El operador del aeródromo debe observar las especificaciones que se indican a continuación, las cuales están previstas para proyectos de recubrimiento del pavimento de pistas, cuando estas hayan de entrar en servicio, antes de haberse terminado por completo el recubrimiento, con la consiguiente necesidad de construir una rampa provisional para pasar de la nueva superficie a la antigua. Véase RAC 139.305 (c).

(1) La pendiente longitudinal de la rampa provisional, medida por referencia a la actual superficie de la pista o al recubrimiento anterior, debe ser de:

- (i) 0,5 a 1%, para recubrimientos que no excedan los 5 cm de espesor, inclusive, y
- (ii) No más del 0,5% para los recubrimientos de más de 5 cm de espesor.

(2) El recubrimiento debe efectuarse empezando en un extremo de la pista y continuando hacia el otro extremo, de forma que, según la utilización normal de la pista, las aeronaves se encuentren con una rampa descendente.

(3) En cada jornada de trabajo debe recubrirse toda la anchura de la pista.

(4) Antes de poner nuevamente en servicio temporal la pista cuyo pavimento se recubre, el eje se debe marcar conforme a las normas de diseño de aeródromos, y el emplazamiento de todo umbral temporal se marcará con una franja transversal de 3,6 metros de anchura.

(5) El recubrimiento debe construirse y mantenerse para que posea un nivel mínimo de rozamiento superior al que se especifica en la Tabla 1, del apéndice 1 del RAC 139.305 (b).

RAC 139.307 Áreas no Pavimentadas.

(a) El operador del aeródromo debe incluir en el Programa de Mantenimiento, procedimientos para mantener y reparar toda superficie de grava o zacate y toda pista, calle de rodaje o rampa no pavimentada, tal como sigue:

(1) De existir declive de los bordes de la superficie hacia la parte inferior del terreno, no debe tener una proporción mayor de dos puntos a uno (2:1).

(2) La superficie debe tener el grado de inclinación necesario para que haya un drenaje suficiente y se eviten las formaciones de charcos.

(3) La superficie debe estar adecuadamente compactada y suficientemente estable para prevenir acanaladuras a causa del rodaje de las aeronaves y evitar que perjudique el drenaje y el control direccional de estas.

(4) La superficie no debe tener huecos ni depresiones que excedan de tres pulgadas de profundidad, ya que pueden ocasionar daños al control direccional o a la aeronave.

(5) Deben eliminarse o removerse materiales extraños y otros materiales contaminantes que se encuentren en las pistas, calles, áreas de movimiento o en cualquier otra área colindante con estas.

(b) En caso de pistas no pavimentadas, la zona verde (zacate o hierba) de la franja de pista no debe exceder de 20 cm de altura.

RAC 139.309 Franjas de Pista y Calle de Rodaje.

(a) El operador del aeródromo debe incluir en el Programa de Mantenimiento, procedimientos para mantener franjas de pista y de calle de rodaje, tal como sigue:

(1) Libres de obstáculos y niveladas, sin canales, combaduras depresiones, erosiones u otras variaciones en la superficie

(2) Apropiadamente drenadas, para evitar acumulaciones de agua.

(3) Las franjas de pista deben de construirse, prepararse y mantenerse de tal forma que se reduzcan al mínimo los peligros en relación con las diferencias de peso admisible, respecto a los aviones para los que se ha previsto la pista, de tal manera que pueda soportar los

vehículos de SEI y el paso ocasional de un avión que se salga de la misma, sin que se causen daños mayores.

(4) Libres de objetos, excepto los que sean necesarios para fines de navegación aérea y las señales visuales, cuyas estructuras deben ser de material ligero o frangible y su base o estructura de soporte no debe exceder de 7.5 cm. de la superficie.

(b) En la franja no se debe permitir ningún objeto móvil mientras la pista y/o calle de rodaje esté en uso.

(c) El zacate o maleza de las franjas de pista y de calle de rodaje debe de mantenerse a una altura cuyo nivel no exceda la parte inferior del cobertor de las luces de borde de pista o de calle de rodaje o superior a 20 cm.

RAC 139.311 Ayudas visuales y sistemas eléctricos.

(Véase CCA 139. 311 (a), (h) (8), (i), (j)(1))

(a) El operador del aeródromo o la entidad responsable del mantenimiento debe establecer los programas de mantenimiento, con los procedimientos para proveer, mantener y conservar apropiadamente las ayudas visuales (marcas, letreros, señales) y sistemas eléctricos, a fin de asegurar la fiabilidad de la iluminación y de la señalización. En el contexto de este requerimiento, proveer, mantener y conservar apropiadamente comprende: limpieza, reemplazo, calibración, ajuste o reparación de cualquier elemento o artículo faltante, oscurecido (borroso, gastados) o inoperativo, a efecto de que el usuario cuente con una referencia precisa.

- (b) El operador del aeródromo debe asegurar que toda la iluminación, incluyendo la de aproximación, zonas de estacionamiento de vehículos, calles, zonas de tanques de combustible, plataformas, áreas cercanas a los edificios y toda área circundante, quede debidamente regulada y protegida, con el fin de prevenir interferencias o deslumbramiento para los pilotos de aeronaves en vuelo o en tierra, controladores de tránsito aéreo y personal en plataforma.
- (c) Se debe considerar que una luz está fuera de servicio cuando la intensidad media de su haz principal sea inferior al 50% del valor especificado en la figura correspondiente del Apéndice 2 del RAC 14. Para las luces en que la intensidad media de diseño del haz principal sea superior al valor indicado en el Apéndice 2, ese 50% se referirá a dicho valor de diseño. La AHAC puede aceptar bajo demostración, el criterio de personal experimentado, quien determine según su experiencia la condición del nivel de luminosidad.
- (d) El programa de mantenimiento preventivo empleado para las pistas de aproximación de precisión de Categoría II o III debe comprender, como mínimo, las siguientes verificaciones:
- (1) inspección visual y medición de la intensidad, apertura de haz y orientación de las luces comprendidas en los sistemas de luces de aproximación y de pista;
 - (2) control y medición de las características eléctricas de cada circuito incluido en los sistemas de luces de aproximación y de pista; y
 - (3) control del funcionamiento correcto de los reglajes de intensidad luminosa empleados por el control de tránsito aéreo
- (e) La medición sobre el terreno de la intensidad, apertura de haz y orientación de las luces comprendidas en los sistemas de luces de aproximación y de pista para las pistas de aproximación de precisión de Categoría II o III debe efectuarse midiendo todas las luces, de ser posible, a fin de asegurar el cumplimiento de las especificaciones correspondientes del Apéndice 2 del RAC 14.
- (f) La medición de la intensidad, apertura de haz y orientación de las luces comprendidas en los sistemas de luces de aproximación y de pista para las pistas de aproximación de precisión de Categoría II o III debe efectuarse con una unidad móvil de medición de suficiente exactitud como para analizar las características de cada luz en particular.
- (g) La frecuencia de medición de las luces para pistas de aproximación de precisión de Categoría II o III debe basarse en la densidad del tránsito, el nivel de contaminación local y la fiabilidad del equipo de luces instalado, y en la continua evaluación de los resultados de la medición sobre el terreno pero, de todos modos, no debe ser inferior a dos veces por año para las luces empotradas en el pavimento y no menos de una vez por año en el caso de otras luces.
- (h) El programa de mantenimiento preventivo empleado en una pista para aproximaciones de precisión de Categoría II o III debe tener como objetivo que, durante cualquier período de operaciones de estas categorías, estén en

servicio todas las luces de aproximación y de pista y que, en todo caso, funcione como mínimo:

(1) el 95% de las luces en cada uno de los elementos importantes que siguen:

- (i) sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II o III, los 450 m internos;
- (ii) luces de eje de pista;
- (iii) luces de umbral de pista; y
- (iv) luces de borde de pista;

(2) el 90% de las luces en la zona de toma de contacto;

(3) el 85% de las luces del sistema de iluminación de aproximación situadas más allá de 450 m del umbral; y

(4) el 75% de las luces de extremo de pista.

(i) Con el fin de asegurar la continuidad de la guía, el porcentaje permitido de luces fuera de servicio no debe ser tal que altere el diagrama básico del sistema de iluminación. Adicionalmente, no se debe permitir que haya una luz fuera de servicio adyacente a otra luz fuera de servicio, excepto en una barra transversal donde puede permitirse que haya dos luces adyacentes fuera de servicio.

(j) El programa de mantenimiento preventivo, empleado para barras de parada en puntos de espera de la pista, utilizados en relación con una pista destinada a operaciones en condiciones de alcance visual en la pista inferior a 350 m, debe tener el objetivo siguiente:

- (1) que nunca estén fuera de servicio más de dos luces; y
- (2) que no queden fuera de servicio dos luces adyacentes

a no ser que el espaciado entre luces sea mucho menor que el especificado.

(k) El programa de mantenimiento preventivo utilizado para las calles de rodaje, destinadas a ser empleadas en condiciones en las que el alcance visual en la pista sea inferior a unos 350 m, debe tener como objetivo que no se encuentren fuera de servicio dos luces adyacentes de eje de calle de rodaje.

(l) El programa de mantenimiento preventivo utilizado para una pista para aproximaciones de precisión de Categoría I, debe tener como objetivo que durante cualquier período de operaciones de Categoría I, todas las luces de aproximación y de pista estén en servicio y que, en todo caso, estén servibles por lo menos el 85% de las luces en cada uno de los siguientes elementos:

- (1) sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I;
- (2) luces de umbral de pista;
- (3) luces de borde de pista; y
- (4) luces de extremo de pista.

Con el fin de asegurar la continuidad de la guía, no se debe permitir que haya una luz fuera de servicio adyacente a otra luz fuera de servicio, salvo si el espaciado entre las luces es mucho menor que el especificado

(m) El programa de mantenimiento preventivo empleado en una pista destinada a despegue en condiciones de alcance visual de pista de 550 m o inferior, debe tener como objetivo que, durante cualquier período de operaciones, estén en buenas condiciones de funcionamiento todas las luces de pista y que, en todo caso:

(1) por lo menos el 95% de las luces de eje de pista (si existen) y de las luces de borde de pista estén en buenas condiciones de funcionamiento.

(2) por lo menos el 75% de las luces de extremo de pista estén en buenas condiciones de funcionamiento

Con el fin de asegurar la continuidad de la guía, no se debe permitir que haya una luz fuera de servicio adyacente a otra luz fuera de servicio

(n) El programa de mantenimiento preventivo empleado en una pista destinada a despegue en condiciones de alcance visual de pista de 550 m o más, debe tener como objetivo que, durante cualquier período de operaciones, estén en buenas condiciones de funcionamiento todas las luces de pista y que, en todo caso, estén en buenas condiciones de funcionamiento por lo menos el 85% de las luces de borde de pista y de las luces de extremo de pista. Con el fin de asegurar la continuidad de la guía, no se debe permitir que haya una luz fuera de servicio adyacente a otra luz fuera de servicio

(o) Cuando se efectúen procedimientos en condiciones de baja visibilidad, la AHAC puede imponer restricciones en las actividades de construcción o mantenimiento llevadas a cabo en lugares próximos a los sistemas eléctricos del aeródromo.

(p) El operador del aeródromo debe proveer una fuente secundaria de energía eléctrica en caso de falla de la fuente principal, a las siguientes instalaciones del aeródromo:

(1) La lámpara de señales y alumbrado mínimo necesario para que el personal de los servicios de Control de Tránsito Aéreo pueda desempeñar su labor, así como el equipo operativo de comunicación y radar.

(2) Todas las luces de obstáculos que, a criterio de la AHAC, sean indispensables para garantizar la seguridad de las operaciones de las aeronaves.

(3) La iluminación de aproximación, de pista y de calle de rodaje.

(4) El equipo meteorológico.

(5) La iluminación indispensable para fines de seguridad, de acuerdo con el párrafo RAC139.335 (b).

(6) El equipo y las instalaciones esenciales de los servicios del aeródromo que atienden casos de emergencia, y otros equipos para la operación y seguridad del aeródromo.

(7) La iluminación con proyectores de los puestos aislados que se haya designado para estacionamiento de aeronaves.

(8) Radio ayudas para la navegación y elementos terrestres en los sistemas de comunicaciones.

(9) Iluminación de las áreas de la plataforma en caso de que transiten pasajeros.

(q) El intervalo de tiempo que transcurra entre la falla de la fuente primaria de energía eléctrica y el restablecimiento

completo de los servicios exigidos en el párrafo g) anterior, debe ser lo más corto posible. Excepto en el caso de las ayudas visuales correspondientes a las pistas para aproximaciones que no son de precisión, pistas para aproximaciones de precisión y pistas de despegue, deben aplicarse los requisitos de la Tabla 2 sobre tiempo máximo de conmutación. (ver CCA 139. 311(g))

(r) Para lograr el tiempo de conmutación requerido en la Tabla 2, con respecto a los tiempos máximos de conmutación definidos, no es necesario sustituir la fuente secundaria de energía eléctrica existente antes del 1 de enero del 2010. No obstante, en caso de las fuentes secundarias de energía eléctrica instaladas después del 4 de noviembre del 1999, las conexiones de alimentación de energía eléctrica con las instalaciones que requieren una fuente secundaria, se deben de haber dispuesto de modo que las instalaciones estén en condiciones de cumplir con los requisitos de la Tabla 2.

(s) El operador del aeródromo, como parte del plan de auditorías e inspecciones del programa de mantenimiento, debe incluir:

(1) La frecuencia (no menos de dos veces al año) y procedimientos para la verificación de los períodos de conmutación de la fuente secundaria de energía eléctrica, establecidos en la Tabla 2, los cuales también deben verificarse cuando la AHAC lo requiera.

(2) La frecuencia y procedimientos para la medición de intensidad de las luces para pistas de aproximación de

precisión CAT I y II, se debe tomar como referencia, la densidad del tránsito, el nivel de contaminación local, la fiabilidad del equipo de luces instalado y la continua evaluación de los resultados de la medición sobre el terreno. No siendo inferior a dos veces por año para luces empotradas y no menos de una vez al año en caso de otras luces.

(t) Los requisitos relativos a una fuente secundaria de energía eléctrica deben satisfacerse por cualquiera de los medios siguientes:

1. Una red independiente del servicio público, o sea, una fuente que alimente a los servicios del aeródromo desde una subestación distinta de la primaria, mediante un circuito con un intervalo diferente del de la fuente primaria de suministro de energía, de manera que la posibilidad de una falla simultánea de esa fuente primaria y de la red independiente de servicio público sea extremadamente remota.

2. Una de las fuentes de energía eléctrica de reserva, constituida por grupos electrógenos, baterías, entre otros, de las que pueda obtenerse energía eléctrica.

(u) En los aeródromos en que la pista primaria sea una pista de vuelo visual, el operador del aeródromo debe proveer una fuente secundaria de energía eléctrica capaz de satisfacer los requisitos del párrafo h) anterior. Sin embargo, no es indispensable instalar esa fuente secundaria de energía eléctrica cuando se provea un sistema de iluminación de emergencia, según se indica en el párrafo o), que pueda ponerse en funcionamiento en 15 minutos.

Tabla 2
Requisitos de la fuente secundaria de energía eléctrica

Pista	Ayudas luminosas que requieren energía	Tiempo máximo de conmutación
De vuelo visual	Indicadores visuales de pendiente de aproximación ^a Borde de pista ^b Umbral de pista ^b Extremo de pista ^b Obstáculo ^a	Véanse (h) y (l)
Para aproximaciones que no sean de precisión	Sistema de iluminación de aproximación Indicadores visuales de pendiente de aproximación ^{a, d} Borde de pista ^d Umbral de pista ^d Extremo de pista Obstáculo	15 seg 15 seg 15 seg 15 seg 15 seg
Para aproximaciones de precisión, Categoría I	Sistema de iluminación de aproximación Borde de Pista ^d Indicadores visuales de pendiente de aproximación ^{a, d} Umbral de pista ^d Extremo de pista Calle de rodaje esencial Obstáculo	15 seg 15 seg 15 seg 15 seg 15 seg 15 seg
Para aproximaciones de precisión, categorías II/III	300 m interiores del sistema de iluminación de aproximación Otras partes del sistema de iluminación de aproximación Obstáculo ^a Borde de Pista Umbral de pista Extremo de pista Eje de pista Zona de toma de contacto Todas las barras de parada Calle de rodaje esencial	1 seg 15 seg 15 seg 15 seg 1 seg 1 seg 1 seg 1 seg 1 seg 15 seg
Pista para despegue en condiciones de alcance en la pista inferior a un valor de 800 m	Borde de pista Extremo de pista Eje de pista Todas las barras de parada Calle de rodaje esencial ^a Obstáculo ^a	15 segc 1 seg 1 seg 1 seg 15 seg 15 seg
<p>^a. Se les suministra energía eléctrica secundaria cuando su funcionamiento es esencial para la seguridad de las operaciones de vuelo.</p> <p>^b. Véase el RAC 14, en lo que respecta al empleo de la iluminación de emergencia.</p> <p>^c. Un segundo cuando no se proporcionan luces de eje de pista.</p> <p>^d. Un segundo cuando las aproximaciones se efectúen por encima de terreno peligroso o escarpado.</p>		

(v) En un aeródromo en el que la pista primaria sea una pista para aproximaciones de no precisión, el operador del aeródromo debe proveer una fuente secundaria de energía eléctrica capaz de satisfacer los requisitos de la Tabla 2. No obstante, tal fuente auxiliar para ayudas visuales no necesita suministrarse más que para una pista de aproximaciones de precisión.

(w) Para las pistas con aproximaciones de precisión se debe proveer una fuente secundaria de energía eléctrica capaz de satisfacer los requisitos de la Tabla 2, para la categoría apropiada de este tipo de pista. Las conexiones de la fuente de energía eléctrica de las instalaciones que requieren una fuente secundaria de energía, deben estar dispuestas de modo que esas instalaciones queden automáticamente conectadas a la fuente secundaria de energía en caso de falla de la fuente primaria de energía.

(x) Para las pistas destinadas a despegue en condiciones de alcance visual inferior a 800 m, se debe proveer una fuente secundaria de energía capaz de satisfacer los requisitos de la Tabla 2.

(y) Sistema de iluminación de emergencia.

(1) Un aeródromo provisto de iluminación de pista, debe disponer de un número suficiente de luces de emergencia para instalarlas en la pista primaria en caso de falla del sistema primario de iluminación, incluso para señalar obstáculos, delinear calle de rodaje y área de plataforma.

(2) Las luces deben adaptarse a la configuración requerida para una pista de vuelo visual.

(3) El color de las luces debe ajustarse a los requisitos relativos a colores de iluminación de pista, y todas las luces deben ser de color blanco variable o lo más parecido a ese color.

RAC 139.315 Salvamento y extinción de incendios (SEI): determinación de la categoría.

CCA 139.315 (a) (2).

(a) La AHAC y la entidad responsable de los servicios SEI deben determinar la categoría de los servicios SEI del aeródromo siguiendo lo establecido en la Tabla 3 y proporcionar un nivel de protección igual a la categoría de aeródromo que se haya determinado, considerando lo siguiente:

(1) El avión de mayor longitud y anchura del fuselaje al que normalmente opera o pretende operar en el aeródromo, iniciando por la longitud y luego evaluando la anchura.

(2) Si después de seleccionar la categoría correspondiente a la longitud total del avión, el ancho del fuselaje es mayor que la anchura máxima establecida en la Tabla 3 columna 3 para dicha categoría, la categoría para ese avión debe ser el nivel siguiente más elevado. Para ello, siempre se debe evaluar primero la longitud y luego la anchura.

(3) El nivel de protección en aeródromos internacionales, de los servicios SEI, debe ser apropiado a la categoría del aeródromo, de acuerdo a los principios descritos en los incisos anteriores, excepto que si el número de movimientos de aviones de la categoría más elevada que normalmente utilizan el aeródromo es

menos de 700 durante los tres meses consecutivos de mayor actividad, el nivel de protección que se proporcionará será un nivel que no se encuentre más de una categoría por debajo de la categoría fijada.

(b) La cantidad de vehículos de SEI que deben prestar servicio, no deben ser inferior a la indicada en la columna 4 de la Tabla 3.

Tabla 3. Categoría del aeródromo a efectos de SEI y número de vehículos.

Categoría de aeródromo (1)	Longitud del avión (metros) (2)	Anchura máxima del fuselaje (metros) (3)	Número de vehículos (4)
1	0 a 9	2	1
2	0 a 12	2	1
3	12 a 18	3	1
4	18 a 24	4	1
5	24 a 28	4	1
6	28 a 39	5	2
7	39 a 49	5	2
8	49 a 61	7	3
9	61 a 76	7	3
10	76 a 90	8	3

Esta tabla establece la categoría de un aeródromo en materia de SEI, la cual tiene una relación directa con la longitud y anchura del avión que utilice o pretenda utilizar el aeródromo, así como con la cantidad mínima correspondiente de vehículos de SEI en las citadas condiciones.

(c) La cantidad de vehículos de la columna 4 de la Tabla 3 de categorías puede ser diferente para satisfacer una categoría, dependiendo de la relación de capacidades (de agua y agentes) del vehículo utilizado por el operador del aeródromo para cumplir lo dispuesto en las columnas 2 y 4.

RAC 139.317 Salvamento y extinción de incendios (SEI): equipo y agentes de extinción.

(Véase CCA 139.317 (a) y (d))

a) Las cantidades de agua para la producción de espuma y los agentes complementarios que han de llevar los vehículos de SEI, deben estar de acuerdo con la categoría

del aeródromo establecida en RAC139.315 y en la Tabla 4. No obstante, con respecto a las cantidades pueden incluirse las siguientes modificaciones:

(1) En aeródromos de las categorías 1 y 2, puede sustituirse hasta el 100% del agua por agentes complementarios

(2) En aeródromos de las categorías 3 a 10, cuando se utilice una espuma de eficacia de nivel A, puede sustituirse hasta el 30% del agua mediante agentes complementarios.

(3) Para efectos de sustitución de los agentes, deben emplearse las siguientes equivalencias:

1 Kg. de agente Complementario =	1,0 L de agua para la producción de espuma de eficacia de nivel A
----------------------------------	---

Las cantidades especificadas para la producción de espuma se basan en un régimen de aplicación de 8.2 L/min/m² para una eficacia de nivel A y de 5.5 L/min/m² para una eficacia de nivel B y 3,75 L/min/m² para una espuma de eficacia de nivel C.

Cuando se utilice otro agente complementario se debe verificar el régimen de sustitución.

(4) Cuando en un aeródromo se use una combinación de espumas de diferentes niveles de eficacia, la cantidad total de agua que debe suministrarse para la producción de espuma debe calcularse para cada tipo de espuma y la distribución de estas cantidades debe documentarse para cada vehículo y aplicarse al requisito global de salvamento y extinción de incendios.

TABLA 4
Cantidades mínimas de agentes extintores - Regímenes de Descarga.

Categoría Del Aeródromo	Espuma de eficacia de nivel A		Espuma de eficacia de nivel B		Espuma de eficacia de nivel C		Agentes complementarios	
	Agua ¹ (L)	Régimen de descarga solución de espuma/min (L)	Agua ¹ (L)	Régimen de descarga solución de espuma/min (L)	Agua ¹ (L)	Régimen de descarga solución de espuma/min (L)	Productos ² químicos secos en polvo (Kg)	Régimen de descarga (Kg/s)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1	350	350	230	230	160	160	45	2.25
2	1000	800	670	550	460	360	90	2.25
3	1800	1300	1200	900	820	630	135	2.25
4	3600	2600	2400	1800	1700	1100	135	2.25
5	8100	4500	5400	3000	3900	2200	180	2.25
6	11800	6000	7900	4000	5800	2900	225	2.25
7	18200	7900	12100	5300	8800	3800	225	2.25
8	27300	10800	18200	7200	12800	5100	450	4.5
9	36400	13500	24300	9000	17100	6300	450	4.5
10	48200	16600	32300	11200	22800	7900	450	4.5

Nota 1. Las cantidades de agua indicadas en las columnas 2, 4 Y 6 se basan en la longitud total media de las aeronaves en una categoría determinada.

(b) Normalmente, en los aeródromos deben suministrarse agentes extintores principales y complementarios.

(c) El agente extintor principal debe ser:

- (1) Espuma eficacia mínima nivel A, o
- (2) Espuma eficacia mínima nivel B, o
- (3) Espuma eficacia mínima nivel C, o
- (4) Una combinación de estos agentes

Aunque el agente extintor principal para aeródromos de las categorías 1 a 3, debe ser de preferencia una espuma de eficacia mínima nivel B o C

(d) El agente extintor complementario debe ser un producto químico seco en polvo, adecuado para extinguir incendios de hidrocarburos.

Nota 1. — Al seleccionar productos químicos secos en polvo, para utilizarlos juntamente con espuma, deben extremarse las precauciones para asegurar la compatibilidad de ambos tipos de agentes.

Nota 2. — Pueden utilizarse agentes alternativos complementarios que tengan una capacidad de extinción de incendios equivalente. En el Manual de servicios de aeropuertos (Doc 9137), Parte 1, se proporciona información adicional sobre agentes extintores.

(e) Deben proporcionarse suministros de agua suplementarios para el reaprovisionamiento de vehículos SEI en el lugar donde ocurra el accidente.

(f) Cuando se emplee espuma eficacia nivel A o espuma eficacia nivel B, la cantidad de agua que debe proveerse para la producción de espuma debe basarse, en primer término, en la cantidad que sea necesaria en el caso de emplearse la espuma eficacia nivel A, y reducirla a tres

- litros por cada dos litros de agua suministrada para el caso de la espuma nivel B.
- (g) Los regímenes de descarga de la solución de espuma no deben ser inferiores a los indicados en la anterior Tabla 4.
- (h) La cantidad de concentrado de espuma que debe acarrear cada vehículo de SEI debe ser dos veces la cantidad (capacidad) de agua, para producir dos cargas de solución de espuma.
- (i) El concentrado de espuma, los agentes complementarios y los vehículos deben satisfacer las normas de la industria y especificaciones técnicas aceptables para la AHAC. (Véase CCA 139.317 (i))
- (j) El régimen de descarga de los agentes complementarios no debe ser inferior a los valores que figuran en la Tabla 4.
- (k) Los productos químicos secos en polvo sólo deben sustituirse por un agente que tenga una capacidad equivalente o mejor para extinguir todos los tipos de incendio en que esté previsto utilizar agentes complementarios.
- (l) El operador del aeródromo o entidad responsable de SEI debe mantener una reserva de concentrado de espuma y agentes complementarios equivalente al 200% adicional al total que se ha suministrado en los vehículos, o un porcentaje mayor si se prevén demoras en su entrega.
- (m) Los concentrados de espuma y agentes complementarios deben satisfacer las pruebas operacionales y los estándares de la industria sobre la calidad del producto.
- (n) La cantidad de concentrado de espuma que ha de transportarse por separado en los vehículos para producir la espuma deben ser proporcional a la cantidad de agua transportada y al concentrado de espuma elegido.
- (o) A los efectos de reabastecer los vehículos, deben mantenerse en el aeródromo una reserva de agente complementario equivalente al 100% de la cantidad indicada en la Tabla 4. Debe incluirse gas propulsor suficiente para utilizar este agente complementario de reserva.
- (p) Los aeródromos de categoría 1 y 2 que hayan reemplazado hasta el 100% de agua por agentes complementarios deben mantener una reserva de 200% de agentes complementarios.
- (q) Cuando se prevea un retardo importante en el reabastecimiento de suministros, las cantidades de reserva indicadas en RAC 139.317(l), RAC 139.317(o) y RAC 139.317(p) deben aumentarse según lo determine una evaluación de riesgos.

RAC 139.319 Salvamento y extinción de incendios (SEI):**Requerimientos operacionales.**

(Véase CCA 139.319 (j) y CCA 139.319 (n))

(a) El operador del aeródromo, la entidad responsable de SEI o ambos, deben proporcionar los servicios de SEI, durante las horas de operación del aeródromo y el número de vehículos de SEI según la Tabla 3, para la categoría que corresponda bajo el RAC 139.315 y los vehículos de respaldo adicionales a la cantidad mínima requerida, para soportar la categoría. Todo vehículo debe estar dotado del equipo de salvamento acorde al nivel de servicio, aceptable para la AHAC.

(b) Aumento en la categoría. Cuando se presente un aumento en el promedio de movimientos o en el tamaño de las aeronaves, que requiera un aumento de la categoría establecida, el operador del aeródromo o la entidad responsable de SEI, debe cumplir los requisitos aplicables para la nueva categoría.

(1) En los aeródromos donde se tengan previstas operaciones de aviones de dimensión mayor que la promedio en una categoría determinada, se debe volver a calcular las cantidades de agua y, por consiguiente, se debe de aumentar la cantidad de agua para la producción de espuma y los regímenes de descarga de la solución de espuma.

(c) Reducción del equipo mínimo de salvamento y extinción de incendios.

(1) Durante los periodos en que se prevea una disminución de actividades, el nivel de protección disponible no debe ser inferior al que se haya precisado para la categoría más elevada del avión que se prevea utilizar el aeródromo durante esos periodos, independientemente del número de movimientos.

(2) Cuando se experimente o se prevea una disminución permanente de movimientos, cuya cantidad resulte inferior a lo establecido en el RAC 139.315, o el aeródromo esté siendo utilizado por aeronaves de tamaño inferior al nivel de la categoría aprobada, el operador del aeródromo, según lo previsto en el párrafo (a) de esta sección, puede reducir el equipo de salvamento y extinción de incendios a un nivel inferior al de la categoría en que está habilitado.

(d) Cualquier reducción en la capacidad del equipo requerido en el párrafo (a) de esta sección debe estar sujeta a las siguientes condiciones:

(1) En el Manual de Operaciones del Aeródromo, se deben especificar los procedimientos y las personas que tienen la facultad para solicitar e implementar la reducción.

(2) También, en ese Manual debe incluirse lo relativo al sistema y procedimiento para reactivar todo el equipo de salvamento y extinción de incendios.

(3) La reducción no debe implementarse a menos que la haya solicitado el operador del aeródromo, esté

aprobada por la AHAC, y se haya notificado los operadores aéreos nacionales e internacionales por medio de un NOTAM.

(e) Sistema de comunicación y alerta:

- (1) Cada vehículo requerido bajo la sección RAC 139.317 debe tener un radio transmisor receptor para contactarse con la torre de control, con los otros vehículos que atienden la emergencia y con las estaciones definidas en el plan de emergencia.
- (2) En la estación de SEI debe proveerse un sistema de comunicación independiente que enlace la estación de servicios contra incendios con la torre de control, con cualquier otra estación del aeródromo, y con los vehículos de salvamento y extinción de incendios.
- (3) La estación de SEI debe contar con un sistema de alerta (alarmas o sirenas) que pueda accionarse desde la torre de control o desde cualquier otra estación SEI del aeródromo. El operador del aeródromo o la entidad responsable debe establecer procedimientos, e incluirlos en el MA, para alertar al personal de SEI cuando se presente una emergencia.

(f) Cada vehículo bajo el RAC139.317 debe:

- (1) Tener al menos un faro o una luz estroboscópica.
- (3) Ser pintado o marcado con colores que contrasten con las condiciones del medio del aeródromo, de

manera que se optimice su visibilidad, de día y de noche, y pueda identificarse fácilmente.

(g) Los estándares de pintura, marcación e iluminación de los vehículos usados en los aeródromos deben ser aceptables para la AHAC. (Véase CCA 139.329 (h)).

(h) Mantenimiento de los vehículos de SEI.

- (1) El operador del aeródromo o la entidad responsable de SEI debe establecer un programa de mantenimiento preventivo para los vehículos de SEI, en donde se establezcan las tareas, inspecciones, servicios y registros de mantenimiento, a fin de garantizar, durante su vida útil, la eficacia del equipo y el cumplimiento del tiempo de respuesta.

Los registros de mantenimiento deben de estar disponibles en las auditorías de la AHAC

- (2) Cualquier vehículo que no se ajuste a lo requerido en párrafo (1) anterior, debe ser reemplazado inmediatamente por otro de igual capacidad. Si no se dispone de un vehículo de respaldo o el equipo de reemplazo no está disponible, el operador del aeródromo o la entidad responsable de SEI debe notificarlo a la AHAC y a cada operador aéreo que use el aeródromo, según RAC139.339. Si la categoría y capacidad autorizada no se restauran dentro de las 48 horas, el operador del aeródromo debe limitar las operaciones aéreas de acuerdo con la categoría correspondiente al equipo remanente de SEI que continúe operativo.

(i) Tiempo de Respuesta

(1) El servicio SEI debe demostrar el cumplimiento del tiempo de respuesta, tal como se ha definido en el RAC139.005, cuando sea requerido por la AHAC o por el operador del aeródromo.

(2) El tiempo de respuesta no debe exceder de tres minutos, contados a partir del momento en que se dio la alarma, hasta que los vehículos alcancen hasta el extremo de cada pista operacional en condiciones óptimas de visibilidad y de superficie y lograr un tiempo de respuesta que no exceda de tres minutos hasta cualquier otra parte del área de movimiento.

(3) Todos los vehículos que sean necesarios para aplicar las cantidades de agentes extintores establecidas conforme a lo dispuesto en RAC139.317 (a), a excepción de los primeros vehículos que intervengan, para asegurar la aplicación continua de agentes, deben llegar en un tiempo no mayor de cuatro minutos después de la llamada inicial.

(4) Para lograr el objetivo operacional lo mejor posible en condiciones de visibilidad que no sean óptimas, especialmente en las operaciones con poca visibilidad, se debe proporcionar guías, equipo y/o procedimientos adecuados a los servicios de salvamento y extinción de incendios.

(j) Personal SEI: Todo el personal SEI debe estar debidamente capacitado para desempeñar sus obligaciones en forma

eficiente, acorde a un programa de entrenamiento y satisfacer lo siguiente:

(1) Para realizar sus deberes en forma efectiva, todo el personal de SEI debe disponer del equipo y vestimenta propios de la actividad, en el aeródromo.

(2) El programa de entrenamiento debe incluir capacitación teórica y práctica, inicial y recurrente cada 12 meses; excepto lo dispuesto en los numerales (x) y (xiii) que se aplica cada 2 años. El entrenamiento práctico debe ser efectuado en equipo que simule el diseño y las características de un avión. El programa de entrenamiento debe contemplar al menos las siguientes áreas:

(i) Familiarización con las características y operación aeroportuarias.

(ii) Familiarización con aeronaves: Adicionalmente los operadores aéreos que utilicen el aeródromo deben instruir al personal SEI del aeródromo en el modelo específico de avión con que operen.

(iii) Seguridad en el rescate y extinción de incendios.

(iv) Sistemas de comunicación de emergencia, incluyendo alarmas de fuego.

(v) Uso de mangueras, torretas, pistolas y otros equipamientos requeridos para el cumplimiento de este RAC139.

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> (vi) Aplicación de los tipos de agentes extintores requeridos para cumplir lo establecido en este RAC 139. (vii) Asistencia en la evacuación de emergencias de aeronaves. (viii) Operaciones de salvamento y extinción de incendios. (ix) Adaptación y uso del equipo para la extinción de incendios estructurales y en aeronaves, así como el rescate y extinción de incendios. (x) Peligros asociados con la carga en aeronaves, incluyendo mercancías peligrosas. (xi) Familiarización con las tareas de salvamento y extinción de incendios bajo el plan de emergencias del aeródromo. (xii) Vestimenta y equipo respiratorio de protección. (xiii) Factores Humanos, que comprenda la coordinación de equipos. (xiv) Programa SMS, aplicable a la operación propia del personal SEI. <p>(3) Todo el personal de SEI debe participar en ejercicios en vivo. Ejercicios reales de extinción de incendios, que correspondan a los tipos de aeronaves y al tipo de equipo</p> | <p>de SEI que se utilicen en el aeródromo, incluyendo incendios alimentados por combustible a presión, al menos una vez cada 12 meses.</p> <p>(4) Durante las operaciones de vuelo o slots aeroportuarios deben designarse suficiente personal capacitado y competente para que pueda desplazarse inmediatamente, con los vehículos de salvamento y extinción de incendios, y manejar el equipo a su capacidad máxima. Este personal debe desplegarse de tal modo que pueda intervenir en un tiempo de respuesta mínimo y lograr la aplicación continua de los agentes extintores al régimen conveniente. También debe de estudiarse si conveniente que el personal utilice mangueras y escaleras de mano y cualquier otro equipo de salvamento y extinción de incendios asociado normalmente a las operaciones de salvamento y extinción de incendios.</p> <p>(5) El Personal de SEI debe conocer el MA o las secciones correspondientes.</p> <p>(6) Se deben mantener registros del entrenamiento y pruebas del personal SEI y de los servicios de emergencia médicas, y conservarlos durante un período de 24 meses después de haber concluido el entrenamiento o la prueba, de tipo recurrente.</p> <p>(7) Al determinar el número mínimo de personal necesario para las operaciones de salvamento y extinción de incendios, debería realizarse un análisis de los recursos necesarios para la tarea y documentarse en el Manual del aeródromo (MA) el nivel de dotación de personal.</p> |
|--|---|

(k) Vías o caminos de acceso para atender emergencias.

(1) Para reducir al mínimo los tiempos de respuesta y donde las condiciones topográficas lo permitan, el operador del aeródromo debe proveer caminos de fácil acceso a las áreas de aproximación, hasta una distancia de un kilómetro del umbral o al menos dentro de los límites del aeródromo. Si hubiese alguna valla, debe tenerse en cuenta la necesidad de contar con un acceso conveniente a las zonas situadas más allá de la misma.

(2) El operador del aeródromo, debe asegurar que las vías designadas como accesos de emergencia para los vehículos de SEI y los caminos de acceso de emergencia deben poder soportar el peso de los vehículos más pesados que han de transitarlos, y ser utilizables en todas las condiciones meteorológicas. Los caminos dentro de una distancia de 90 m de una pista deberían tener un revestimiento para evitar la erosión de la superficie y el aporte de materiales sueltos a la pista. Se debería prever una altura libre suficiente de los obstáculos superiores para que puedan pasar bajo los mismos los vehículos más altos.

(l) Cuando el aeródromo esté situado cerca de zonas con agua o pantanosas o en terrenos difíciles, en los que una proporción significativa de las operaciones de aproximación o salida tenga lugar sobre estas zonas, se debe disponer del servicio y equipo SEI especiales y adecuados para los peligros y riesgos correspondientes. Cuando la superficie del camino de acceso no se distinga fácilmente del terreno circundante, o en zonas donde se

dificulte la localización de los caminos, se deben colocar balizas de borde a intervalos de unos 10 m.

(m) Todos los vehículos SEI, deben normalmente ubicarse en una sola estación, o bien, deben construirse estaciones satélites si en esa estación no pueden satisfacer los tiempos de respuesta.

(n) La estación de SEI debe estar situada de modo que los vehículos tengan acceso directo, expedito y con el mínimo de curvas, al área de movimiento.

(o) El operador del aeródromo debe proveer y prever que, en cada turno de trabajo, al menos una de las personas requeridas de SEI que estén en servicio haya sido entrenada y esté actualizada en emergencias médicas y entrenamiento recurrente cada 12 meses, conforme lo requerido por la entidad rectora; o, en su defecto, contratar el servicio, siempre que se satisfaga el mismo nivel de competencia. El entrenamiento debe incluir 40 horas, que cubran por lo menos las siguientes áreas:

(1) Hemorragias

(2) CPR, resucitación cardiopulmonar

(3) Choque (*shock*)

(4) Vigilancia primaria del paciente

(5) Daños internos

(6) Desplazamiento o movimiento de los pacientes

(7) Quemaduras

(8) Triage (valoración de pacientes)

(9) Lesiones en la cabeza, espina dorsal, extremidades y tórax

RAC 139.321 Manipulación y Almacenamiento de Sustancias Peligrosas.

(Véase CCA 139.321 (b) y (c))

(a) El operador del aeródromo debe establecer y mantener procedimientos para la protección de personas y propiedades en el aeródromo, durante la manipulación y almacenaje de cualquier material regulado por RAC 18 de Mercancías peligrosas, que se transportan o se intenta transportar por vía aérea. Estos procedimientos deben contemplar por lo menos lo siguiente:

(1) Designación de personal para recibir y manipular las sustancias o materiales peligrosos.

(2) Se debe asegurar con los expedidores u operador que la carga sea manipulada en forma segura, incluyendo cualquier procedimiento especial requerido para la seguridad.

(3) Se deben proveer áreas especiales para el almacenamiento de materiales peligrosos mientras estos estén en el aeródromo.

(4) Procedimiento a seguir para la ubicación temporal de paquetes, bultos o recipientes con mercancías peligrosas que presenten derrames.

(b) El operador del aeródromo, el proveedor de combustibles, según le corresponda, debe establecer procedimientos y seguir los estándares provistos en el CCA 139.321 (b), a efecto de garantizar la seguridad operacional por protección contra fuegos y explosiones, durante el almacenaje, reabastecimiento y manipulación de combustibles, incluyendo:

(1) Puesta a tierra o a masa.

(2) Protección pública.

(3) Control de acceso en áreas de almacenamiento.

(4) Seguridad contra fuego por combustibles en áreas de almacenamiento y reabastecimiento.

(5) Seguridad contra incendio de los vehículos de reabastecimiento, hidrantes y gabinetes.

(6) Entrenamiento de personal en seguridad contra incendio, de acuerdo con el párrafo (e) de esta Sección

(c) Si el operador del aeródromo opera como agente de combustible, debe cumplir lo establecido en el párrafo (b) de esta sección y debe requerir que los demás suplidores cumplan. Además, debe efectuar inspecciones y auditorías

para demostrar el cumplimiento de lo dispuesto en (b), según el estándar aplicable

(d) El operador del aeródromo debe conducir auditorías / inspecciones de vehículos e instalaciones propias y/o de cada proveedor o reabastecedor de combustible por lo menos una vez cada cuatro meses, para cumplir lo indicado en el párrafo (b) y mantener los registros de inspección por lo menos 24 meses. El operador del aeródromo puede usar una organización técnicamente competente e independiente para realizar esta auditoría / inspección, bajo la aceptación de la AHAC.

(e) El entrenamiento requerido en el párrafo (b) (6) de esta sección, debe contemplar por lo menos lo siguiente:

(1) Al menos cada supervisor de turno del suplidor debe haber completado cada 24 meses un curso especializado sobre seguridad contra incendios en combustibles de aviación, que sea aceptable a la AHAC.

(2) El personal que recibe, manipula o reabastece combustible en aeronaves, deben recibir un entrenamiento inicial y entrenamiento recurrente cada 12 meses, tipo entrenamiento integrado al trabajo OJT (del inglés On the job training), impartido por un supervisor entrenado, de acuerdo con el párrafo (e) (1) anterior.

(f) El proveedor de combustibles debe mantener un sistema de registros sobre el entrenamiento inicial y recurrente

de cada empleado, y conservarlo durante períodos de 24 meses después de haber concluido el entrenamiento.

(g) El operador del aeródromo debe requerir a cada agente de combustible, ejecutar una acción correctiva inmediata cuando se detecten deficiencias por incumplimiento de los estándares requeridos en el párrafo de esta sección. A efecto de que se le dé seguimiento, el operador del aeródromo debe notificar a la AHAC las discrepancias encontradas, a fin de que se les dé oportuno seguimiento.

(h) Otras sustancias peligrosas que se utilicen o se manipulen en el aeródromo, no contempladas en las disposiciones anteriores, como el gas licuado de petróleo (LPG), deben ser controladas con las normas de la ciencia y de la industria, tales como las de la NFPA.

RAC 139.323 Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del Aeródromo.

(Véase CCA 139.323 (a)(4)(e))

(a) El operador del aeródromo dentro del Manual de Operaciones del Aeródromo (MA) Parte 6, debe establecer y someter a aceptación de la AHAC un sistema de gestión de la seguridad operacional del aeródromo (conocido también como SMS por sus siglas del inglés, Safety Management System), que como mínimo:

- 1) Identifique los peligros de seguridad operacional.
- 2) Establecer políticas y procedimientos para Asegurar que se aplican las medidas correctivas necesarias para

mantener la performance de seguridad operacional acordada

3) Establecer políticas y procedimientos para la supervisión permanente y la evaluación periódica performance de seguridad operacional lograda. Por medio de auditorías internas y externas.

4) Tenga como meta mejorar continuamente la performance global del sistema de gestión de la seguridad operacional.

b) El sistema de gestión de la seguridad operacional debe definir claramente las líneas de responsabilidad sobre la seguridad operacional en la organización del operador del aeródromo certificado, incluyendo la responsabilidad directa de la administración superior a efecto de garantizar que el aeródromo se opere con seguridad, en forma controlada y en mejora continua.

(c) Los proveedores de servicios del aeródromo, servicios de salvamento de extinción de incendios, empresas de asistencia técnica de aeronaves: despacho, servicio de línea, abastecimiento de combustible, suministros de alimentos y bebidas, manejo de carga; y demás organizaciones que realicen o que puedan realizar actividades en forma independiente, deben estar integrados dentro del sistema de gestión de la seguridad operacional del aeródromo conforme a la Normativa y aplicable. Los proveedores de servicios del aeródromo deben como mínimo elaborar

y mantener un protocolo que garantice la identificación de los peligros operacionales, además de los sistemas de notificación de accidentes e incidentes obligatorios y voluntarios y debe aceptar las auditorías, inspecciones y pruebas que el operador del aeródromo o la AHAC efectúe para garantizar su cumplimiento.

(d) Todos los usuarios y proveedores de servicios de aeródromo y demás organizaciones que realicen actividades en forma independiente, están en la obligación de cooperar con el programa, para promover la seguridad operacional y el uso seguro del aeródromo, tomando las acciones correctivas para la mitigación de riesgos, reportando inmediatamente cualquier incidente, accidente, defecto o falla que pueda tener repercusiones en la seguridad operacional, seguridad ocupacional o en la seguridad contra actos de interferencia ilícita.

e) El sistema de gestión de la seguridad operacional debe ser presentado como la parte 6 del Manual de Operaciones del aeródromo o en un manual o volumen independiente para la aceptación de la AHAC; ver apéndice 1 al RAC 139.205 para su estructura.

RAC 139.325 Plan de Emergencias del Aeródromo.

(Véase CCA 139.325)

El operador del aeródromo debe establecer un plan de emergencia que guarde relación con las operaciones de las aeronaves y las actividades del aeródromo, que provea la

coordinación de medidas que han de adoptarse frente a una emergencia en el aeródromo o sus inmediaciones y que se ajuste a principios relativos de factores humanos a fin de asegurar que todas las entidades intervengan o participen de la mejor manera posible. El plan debe abarcar y satisfacer los siguientes requerimientos:

a) Organización y operaciones. Incluir al menos lo siguiente:

- (1) Procedimientos que constituyan una respuesta rápida a cualquier emergencia de las enumeradas en el párrafo (b) de esta sección, con suficiente detalle para proporcionar una guía adecuada a cada persona que deba implementarlo.
- (2) El establecimiento de un Centro de Operaciones de Emergencia (COE), fijo dentro de las instalaciones del aeródromo bajo la responsabilidad de la autoridad máxima del aeródromo o su designado.
- (3) Responsabilidades y papel que debe desempeñar cada una de las entidades, el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) y el Puesto de Mando Móvil (PMM), en cada tipo de emergencia.
- (4) El PMM debe ser, una instalación apta para ser transportada rápidamente, al lugar de la emergencia, asumir el mando y coordinar con las entidades que deben hacer frente a la emergencia. La persona que asuma el PMM debe ser la autoridad competente designada conforme al tipo de emergencia, según se establece en el párrafo (b) de esta sección.
- (5) Un sistema de comunicación que enlace el PMM con el COE, así como las demás entidades que intervienen en la emergencia.
- (6) Lista del personal clave en el aeródromo, que incluya: nombre, teléfono, puesto, institución u otros medios para contacto.
- (7) Las provisiones para el servicio médico, incluyendo transporte y asistencia médica para el máximo número de personas, que pueda llevar a bordo el avión más grande que opere en el aeródromo.
- (8) El nombre, localidad, teléfono y la capacidad de emergencia de cada hospital y otras instalaciones médicas, y las direcciones y teléfonos de todo el personal médico del aeródromo y de las comunidades donde se ubica el aeródromo, que estén de acuerdo en proveer asistencia médica o transporte.
- (9) El nombre, dirección y teléfono de cada grupo de rescate, ambulancia, servicio y entes gubernamentales situados en el aeródromo o en la comunidad donde se ubique el aeródromo, que puedan proveer asistencia médica o transporte.
- (10) Un inventario de vehículos de rampa y aeronaves, con sus instalaciones, entes y personas, incluidos en el plan bajo los párrafos (2) y (3) de esta sección, que deben de proveer el transporte de personas muertas o heridas desde el aeródromo hasta hospitales u otros sitios.

- | | |
|---|--|
| <p>(11) Cada hangar u otros edificios del aeródromo o de la comunidad que puedan usarse para acomodar a las personas no heridas, heridas y a las personas fallecidas.</p> <p>(12) El plano operativo del aeródromo (mapa cuadrulado) y de sus alrededores.</p> <p>(13) El acomodo, orientación y transporte de personas lesionadas o no lesionadas que han sobrevivido al accidente o incidente.</p> <p>(14) Procedimientos para notificar a los entes y al personal que tengan responsabilidades bajo el plan de accidentes de aeronaves correspondiente a la localidad, el número de personas involucradas en el accidente y cualquier otra información necesaria para ejecutar las responsabilidades tan pronto como reciban la información y estén disponibles.</p> <p>(15) El sistema de alarmas de emergencia.</p> <p>(16) Provisiones para ejecutar el rescate de víctimas de accidentes con aeronaves, que puedan ocurrir sobre el agua localizable en las zonas de aproximación o salida del aeródromo. En tal caso, el plan de emergencias del aeródromo debe incluir el ejercicio y verificación, a intervalos regulares, del tiempo de respuesta de los servicios de salvamento.</p> <p>(b) Instrucciones para una respuesta inmediata en las siguientes emergencias:</p> | <p>(1) Accidentes e incidentes aeronáuticos.</p> <p>(2) Actos de interferencia ilícita.</p> <p>(i) Incidentes con artefactos explosivos o amenazas de artefactos explosivos a bordo de una aeronave en vuelo, aeronave en tierra, en instalaciones dentro del aeródromo o en sitios dentro del área de autoridad del aeródromo. Incluyendo las áreas de aparcamiento para las aeronaves involucradas.</p> <p>(ii) Sabotaje</p> <p>(iii) Apoderamiento ilícito de aeronaves (secuestros en vuelo o en tierra)</p> <p>(iv) Toma de rehenes.</p> <p>(v) Apoderamiento ilícito de instalaciones que presten servicio a la aviación civil internacional</p> <p>(3) Fuegos estructurales</p> <p>(4) Fuegos en los planteles de combustible o áreas de almacenaje.</p> <p>(5) Desastres naturales</p> <p>(6) Incidentes o accidentes con mercancías peligrosas a bordo de una aeronave o en instalaciones en tierra</p> |
|---|--|

- (7) Situaciones de rescate sobre el mar, en los casos en que corresponda.
- (8) Emergencias de salud pública son, por ejemplo, un aumento del riesgo de propagación internacional de una enfermedad transmisible grave por medio de viajeros o carga que utilicen transporte aéreo y brotes graves de enfermedades transmisibles que puedan afectar a una gran parte del personal del aeródromo.
- (c) Coordinación. El operador del aeródromo debe:
- (1) Coordinar el plan a través de Centro de Operaciones de Emergencias COE, con la AHAC, Policía Nacional Preventiva, entidades de rescate, servicios de tránsito aéreo ATS/SAR, Cruz Roja Hondureña, Cuerpo de Bomberos de las ciudades aledañas al Aeropuerto, Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios del Aeropuerto SEI, Comité Permanente de Contingencias (COPECO) División de Seguridad Aeroportuaria DSA, personal médico, hospitales, clínicas y otros entes o personas que tengan responsabilidad bajo este plan.
- (2) Promover y proveer la participación de todas las partes y el personal especificado para el desarrollo del plan. Los proveedores de Servicio conforme los requerimientos establecidos en las normas aplicables y vigentes deben participar activamente en los Planes de emergencia del Aeródromo.
- (3) Asegurar que todo el personal del aeródromo que tenga deberes y responsabilidades bajo el plan, esté familiarizado con sus asignaciones y tenga el debido entrenamiento
- (d) Ensayo del plan de emergencia. El operador del aeródromo debe:
- (1) Establecer procedimientos para verificar periódicamente, si el plan es adecuado y para analizar los resultados a fin de mejorar su eficacia.
- (2) Verificar el plan a intervalos que no excedan de dos años, mediante prácticas completas de emergencia.
- (3) Efectuar una serie de pruebas modulares que comienza el primer año y concluye en una práctica completa de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de tres años; y se debe examinar subsiguientemente, o después de que ocurriera una emergencia, para:
- (i) Asegurar que todas las personas involucradas conozcan sus responsabilidades y que la información del plan esté actualizada.
- (ii) Asegurarse de que se han corregido todas las deficiencias observadas durante los ejercicios o durante la atención de una emergencia.
- (iii) Asegurarse de que existe una adecuada reacción por parte de los entes y de cada una de las partes del plan, como es el caso del sistema de comunicaciones.

- (4) Después de una emergencia real o de una práctica, se debe hacer un análisis y diagnóstico del evento para corregir las deficiencias observadas.
- (e) El operador del aeródromo que preste servicios a operadores aéreos con aeronaves de transporte internacional de pasajeros, que requieren cumplir lo dispuesto en el RAC 17, debe asegurarse de que las instrucciones para la respuesta al párrafo (b) (2) de esta sección, en el plan de emergencias del aeródromo, sean consistentes con lo dispuesto en el Programa de Seguridad del Aeródromo.
- (f) Emergencias en entornos difíciles: El plan debe incluir la pronta disponibilidad de los servicios especiales de salvamento correspondientes, y la coordinación con los mismos, a fin de poder responder a emergencias cuando un aeródromo esté situado cerca de zonas con agua o pantanosas, y en los que una proporción significativa de las operaciones de aproximación o salida tienen lugar sobre esas zonas.
- (1) En caso de aeródromos situados cerca de zonas con agua, pantanos o en terrenos difíciles, el plan de emergencias debe incluir, el ensayo y verificación a intervalos regulares, de un tiempo de respuesta que debe ser determinado por el operador del aeródromo y las entidades involucradas.
- (2) Deben evaluarse las áreas de aproximación y de salida situadas dentro de los 1 000 m del umbral de pista para determinar las posibilidades de intervención.

RAC 139.327 Auditorías e inspecciones de Seguridad Operacional.

- (a) El operador del aeródromo debe establecer y organizar un programa de auditorías del sistema de gestión de la seguridad operacional, incluyendo inspección de instalaciones y equipo del aeródromo, Dicha auditoria abarcará las funciones propias del aeródromo. También debe organizar auditorías externas y establecer auditorías e inspección para evaluar otros usuarios, incluyendo operadores con base fija (FBO), proveedores servicios de asistencia técnica en tierra y otras organizaciones que trabajen en el aeródromo.
- (b) El operador del aeródromo debe establecer dentro del programa de auditorías las frecuencias para llevar a cabo las auditorías e inspecciones requeridas en la disposición anterior.
- (c) El operador del aeródromo debe establecer un Sistema de Inspección Diaria, como mínimo una inspección diaria cuando el número clave sea 1 o 2 y un mínimo de dos veces diarias cuando el número clave sea 3 o 4. Estas inspecciones se realizarán de día y de noche, para verificar la posible existencia de deficiencias o contaminación en el área de movimiento incluido los pavimentos (pistas, calles de rodaje y plataformas y áreas adyacentes. Las guías y listas de verificación de inspección deben estar anexadas al Manual de Operaciones del Aeródromos (ver Parte 5 (5.5.(e))).

(d) El operador del aeródromo debe llevar a cabo, las inspecciones especiales, cuando las circunstancias lo exijan para garantizar la seguridad operacional, en al menos los siguientes casos:

- 1) Tan pronto como sea posible después de un incidente o accidente de aeronave o incidente de superficie.
- 2) Durante los periodos de construcción o reparación de instalaciones o equipo del aeródromo.
- 3) En cualquier otro momento en que existan condiciones que puedan afectar la seguridad operacional.
- 4) Cuando las condiciones meteorológicas puedan afectar la operación segura de las aeronaves.
- 5) Tan pronto como sea posible después de un fuerte Sismo.

(e) El operador del aeródromo debe incluir en el Manual de Operaciones del aeródromo, y debe asegurarse que todos los informes de auditorías e inspecciones, incluyendo informes sobre instalaciones, servicios y equipos del aeródromo, sean preparados por personal calificado en seguridad operacional y que son firmados por las personas que llevaron a cabo las auditorías e inspecciones.

(f) El operador del aeródromo debe proveer, lo siguiente:

(1) Equipo para la conducción de las auditorías e inspecciones de seguridad operacional del aeródromo.

(2) Procedimientos, instalaciones y equipos para la distribución segura y rápida de información entre el personal del aeródromo, las aerolíneas y demás usuarios.

(3) Un sistema de reporte, seguimiento y corrección de irregularidades de las condiciones no seguras observadas durante la inspección.

(g) El operador del aeródromo debe establecer un sistema de registros de cada auditoría e inspección prescrita en esta sección, que detalle las condiciones que encontró y las acciones correctivas ejecutadas. Los registros se conservarán al menos 24 meses después de la fecha de inspección o de cierre de cada discrepancia encontrada.

(h) operador del aeródromo debe establecer un sistema de traslado y comunicación a la AHAC de las discrepancias o hallazgos encontrados en las auditorías e inspecciones efectuadas a los proveedores de servicios del aeródromo, servicios de salvamento de extinción de incendios, empresas de asistencia técnica de aeronaves: despacho, servicio de línea, abastecimiento de combustible, suministros de alimentos y bebidas, manejo de carga; y demás organizaciones que realicen o que puedan realizar actividades en forma independiente en el Aeródromo.

RAC 139.329 Vehículos.

(Ver Apéndice 1/ al RAC 139.329 (e))

(Véase CCA 139.329 (e) y (l))

(a) El operador del aeródromo debe limitar el acceso de vehículos a las áreas de movimiento, en particular aquellos vehículos que no sean necesarios para la operación y mantenimiento del aeródromo.

(b) El operador del aeródromo debe establecer e implementar reglas de tráfico y procedimientos para la operación segura y la circulación ordenada de vehículos en el área de movimiento e identificar las consecuencias del no cumplimiento de las disposiciones.

(c) Los vehículos pueden circular:

(1) En el área de maniobras sólo con la autorización de la Torre de Control del aeródromo.

(2) En las plataformas sólo con la autorización del operador del aeródromo.

(3) Cuando la circulación se lleve a cabo a través de vehículos de escolta, estos contarán con la autorización según los párrafos anteriores.

(d) El conductor de un vehículo que circule en el área de movimiento debe cumplir todas las instrucciones obligatorias representadas mediante señales y letreros, excepto que sea autorizado de otro modo por.

(1) la torre de control de aeródromo cuando se encuentre en el área de maniobras; o

(2) por el operador del aeródromo cuando se encuentre en plataforma.

(e) El operador del aeródromo debe implementar un plan de instrucción y un sistema de registro para conductores que requieran ser autorizados a ingresar al área de maniobras, a la plataforma u otras porciones del área de movimiento.

(f) Llevar y poner a disposición de la AHAC los registros de accidentes e incidentes en superficie e incursiones en el área de movimiento, que involucren aeronaves o vehículos de tierra, o ambos, e incursiones de personas.

(g) Establecer un sistema para la verificación de los programas de revisión técnica de todo vehículo y equipo que opera en el área de movimiento del aeródromo.

(h) La marcación e iluminación de vehículos debe ser aceptables para la AHAC. (Véase CCA 139.329 (h)).

(i) El conductor de un vehículo que circule en el área de movimiento debe cumplir todas las instrucciones dadas mediante luces por la torre de control del aeródromo.

(j) El conductor de un vehículo que requiera ingresar al área de maniobras debe establecer previa comunicación satisfactoria en ambos sentidos, con la torre de control del aeródromo, y con el operador del aeródromo antes de ingresar a la plataforma y debe mantenerse continuamente

en escucha en la frecuencia asignada, mientras se encuentre el área de maniobras.

RAC 139.331 Control de obstáculos.

(Véase CCA 139.331 (b))

(a) El operador del aeródromo debe vigilar cualquier interferencia con la superficie limitadora de obstáculos:

- (1) objetos de crecimiento natural,
- (2) construcciones temporales o permanentes, incluyendo el equipo y materiales utilizados en esas construcciones,
- (3) alteración temporal o permanente de cualquier estructura existente.

Estos obstáculos deben ser removidos, señalizados o iluminados, por propietario del bien o por el operador del aeródromo, según lo determinen los estudios Aeronáuticos conforme lo establecido en el RAC 139.015.

(b) Cada cuatro años, el operador del aeródromo debe efectuar una verificación y actualización de la carta Tipo A para obstáculos.

(c) Se debe establecer mediante un estudio aeronáutico conducido por la AHAC, las disposiciones preventivas, correctivas o resolutorias, frente a toda circunstancia de:

- (1) Presencia evidente o inminente de un nuevo obstáculo.
- (2) Modificación o alteración de un objeto existente.

(3) Intención o interés de personas naturales o jurídicas de emplazar un nuevo objeto o modificar uno existente.

(d) Los estudios pueden efectuarse por gestión del operador del aeródromo, de las personas interesadas o por propia iniciativa de la AHAC.

(e) Remoción, señalización e iluminación

(1) Los obstáculos deben ser removidos, señalados o iluminados por el propietario del bien o por el operador del aeródromo, según lo determine el estudio aeronáutico.

(2) El operador del aeródromo debe remover o eliminar del área de movimiento u otras superficies todo vehículo u obstrucción cuya presencia pueda resultar peligrosa para sus operaciones normales.

(f) Principios de apantallamiento.

(1) Mediante un estudio aeronáutico, la AHAC puede establecer de manera razonable y fehaciente que; en una proyección a futuro, no existe ninguna posibilidad de que un objeto existente sea eliminado; independientemente de la forma en que puede modificarse la configuración, el tipo o la densidad de las operaciones aéreas. En tal caso, el objeto es considerado permanente o inamovible.

(2) Cuando un objeto clasificado como permanente o inamovible, proyecta un plano de sombra sobre la

superficie que lo rodea; dicha superficie y los objetos abarcados en ella, están apantallados por el objeto permanente o inamovible. Un objeto inamovible, se considera que es dominante respecto a los objetos circundantes que estén apantallados por este.

(3) Un obstáculo que está apantallado por un objeto existente e inamovible, no debe ser considerado obstáculo. La AHAC puede dispensar al operador o a la persona interesada el requerimiento de que este sea removido, señalado o iluminarlo.

(4) En todos los casos, el apantallamiento debe determinarse por un estudio aeronáutico su fórmula debe basarse en el siguiente criterio de análisis: Debe considerarse apantallado todo objeto que se encuentre por debajo de cualquiera de los siguientes planos:

- (i) Un plano horizontal que partiendo del punto más elevado de cada obstáculo se extiende en dirección contraria a la pista; y,
- (ii) Un plano con pendiente negativa del 10 % en dirección de la pista.

(g) Pistas de vuelo visual

(1) No se debe permitir la presencia de nuevos objetos ni agrandar los existentes por encima de una superficie de aproximación o de una superficie de transición, salvo en caso de que el nuevo objeto o el objeto agrandado esté apantallado por un objeto existente e inamovible.

(2) No debe permitirse la presencia de nuevos objetos ni agrandar los existentes por encima de la superficie cónica o de la superficie horizontal interna, excepto cuando el objeto esté apantallado por otro objeto existente e inamovible, o se determine, mediante un estudio aeronáutico, que el objeto no comprometería la seguridad ni afecta de modo importante la regularidad de las operaciones de los aviones.

(3) Deben ser eliminados los objetos existentes por encima de cualquiera de las superficies cónica, horizontal interna, de aproximación y de transición, excepto cuando el objeto estuviera apantallado por otro objeto existente e inamovible, o se determine, mediante un estudio aeronáutico, que el objeto no compromete la seguridad ni afecta de modo importante la regularidad de las operaciones de los aviones.

(h) Pistas para aproximaciones que no son de precisión:

(1) No se debe permitir la presencia de nuevos objetos ni agrandar los existentes por encima de una superficie de aproximación, dentro de la distancia de 3.000 m del borde interior o por encima de una superficie de transición, excepto cuando el nuevo objeto o el objeto agrandado esté apantallado por un objeto existente e inamovible.

(2) No deben permitirse nuevos objetos ni agrandar los existentes por encima de la superficie de aproximación, a partir de un punto situado más allá de 3.000 m del

borde interno, o por encima de la superficie cónica o de la superficie horizontal interna, excepto cuando el objeto estuviera apantallado por otro objeto existente e inamovible, o se determine, mediante un estudio aeronáutico, que el objeto no compromete la seguridad ni afecta de modo importante la regularidad de las operaciones de los aviones.

(3) Deben ser eliminados los objetos existentes que sobresalgan por encima de cualquiera de las superficies cónica, horizontal interna, de aproximación y de transición, excepto cuando el objeto estuviera apantallado por otro objeto existente e inamovible, o se determine, mediante un estudio aeronáutico, que el objeto no compromete la seguridad ni afecta de modo importante la regularidad de las operaciones de los aviones.

(i) Pistas para aproximaciones de precisión:

(1) No se debe permitir objetos fijos por encima de la superficie de aproximación interna, de la superficie de transición interna o de la superficie de aterrizaje interrumpido, con excepción de los objetos frangibles que, por su función, deban estar situados en la franja. No se deben permitir objetos móviles sobre estas superficies durante la utilización de la pista para aterrizajes.

(2) No se deben permitir la presencia de nuevos objetos ni agrandar los existentes por encima de una superficie de aproximación, o de una superficie de transición,

excepto cuando el nuevo objeto o el objeto agrandado esté apantallado por un objeto existente e inamovible.

(3) No debe permitirse la presencia de nuevos objetos ni agrandar los existentes por encima de la superficie cónica y de la superficie horizontal interna, excepto cuando el objeto estuviera apantallado por otro objeto existente e inamovible, o se determine, mediante un estudio aeronáutico, que el objeto no compromete la seguridad ni afecta de modo importante la regularidad de las operaciones de los aviones.

(4) Deben eliminarse los objetos existentes que sobresalgan por encima de la superficie de aproximación, de la superficie de transición, de la superficie cónica y de la superficie horizontal interna, excepto cuando un objeto estuviera apantallado por otro objeto existente e inamovible, o se determine, mediante un estudio aeronáutico, que el objeto no compromete la seguridad ni afecta de modo importante la regularidad de las operaciones de los aviones.

(j) Pistas destinadas al despegue:

(1) No deben permitirse la presencia de nuevos objetos ni agrandar los existentes por encima de una superficie de ascenso en el despegue, excepto cuando el nuevo objeto o el objeto agrandado estén apantallados por un objeto existente e inamovible.

(2) Si ningún objeto llega a la superficie de ascenso en el despegue, de 2% (1:50) de pendiente, debe limitarse

la presencia de nuevos objetos a fin de preservar la superficie libre de obstáculos existente, a una superficie que tenga una pendiente de 1.6% (1:62.5).

(3) Deben eliminarse los objetos existentes que sobresalgan por encima de la superficie de ascenso en el despegue, excepto cuando un objeto estuviera apantallado por otro objeto existente e inamovible, o se determine, mediante un estudio aeronáutico, que el objeto no compromete la seguridad ni afecta de modo importante la regularidad de las operaciones de los aviones.

(k) El operador del aeródromo debe notificar a la AHAC quien coordinará con las municipalidades locales para eliminar e impedir la instalación de rótulos u otras estructuras, que penetren las superficies limitadoras de obstáculos de los aeródromos que estén en sus jurisdicciones, O la instalación de sistemas de iluminación o elementos luminosos que, bajo un análisis de riesgo, la AHAC determine que afectan la seguridad operacional. (Véase lo dispuesto en el RAC 139. 311 b).

(l) Las entidades encargadas de fiscalizar y suministrar los servicios de energía eléctrica o comunicaciones, deben eliminar e impedir la instalación de postes, torres, líneas de transmisión o suministro u otras estructuras o construcciones, que penetren las superficies limitadoras de obstáculos de los aeródromos. O la instalación de sistemas de iluminación o elementos luminosos que bajo un análisis de riesgo, la AHAC determine que afectan la

seguridad operacional. (Véase lo dispuesto en el RAC 139. 311 b).

RAC 139.333 Protección a las Radio ayudas para la Navegación.

El operador del aeródromo debe:

- (a) Prevenir que la construcción de instalaciones en su aeródromo puedan interferir, anular o disminuir la operación de una ayuda para la navegación visual o electrónica.
- (b) Cuando le corresponda, proteger las ayudas de navegación contra el vandalismo o robo.
- (c) Cuando le corresponda, vigilar y prevenir, la interrupción de señales de ayudas a la navegación.
- (d) Velar por la protección de estos sistemas durante el mantenimiento de las áreas no pavimentadas en la cercanía de estos equipos (corta de Zacate, durante inspecciones de peligro de fauna y otros), el operador debe demarcar dichas áreas de tal forma que se definan como aéreas restringidas tanto para persona como para equipos

RAC 139.335 Protección Pública.

(Véase CCA 139.335 (a))

El operador del aeródromo debe:

(a) Coordinar el establecimiento una valla u otra barrera perimetral para evitar el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas para ingresar al aeródromo o a una zona de este, vedada al público. También debe incluir la instalación de dispositivos adecuados en cloacas, túneles y otros conductos similares. La valla o barrera se debe colocar donde no constituya un obstáculo y de forma que separe las zonas abiertas al público del área de movimiento y otras instalaciones o zonas del aeródromo, vitales para la operación segura de aeronaves y para prevenir actos de interferencia ilícita.

(b) Coordinar que se provea iluminación al nivel mínimo indispensable de vallas u otras barreras, erigidas para la protección de la aviación civil y de instalaciones que presten servicio a esta, mediante luces que iluminen el terreno de ambos lados de la valla o barrera, especialmente en los puestos de acceso.

(c) Mantener despejada las zonas de las vallas o barreras, para facilitar la labor de las patrullas y evitar el acceso no autorizado; además debe establecer un camino dentro del cercado de vallas, para uso del personal de mantenimiento y del personal de seguridad.

(d) Tomar las previsiones y proveer una valla o barrera adecuada para evitar la incursión al área de movimiento, de personas o vehículos no autorizados, así como de animales, que por su tamaño, lleguen a constituir un peligro para las aeronaves.

(e) Coordinar el establecimiento de un programa vigilancia, inspecciones diarias tanto diurnas como nocturnas.

(f) Proteger razonablemente a las personas y propiedades, para prevenir daños por la fuerza del chorro de los gases de escape de motores de aeronaves

RAC 139.337 Reducción de Peligros Debidos a las Aves y otros Animales.

(Véase CCA 139.337 (a) y (f))

El operador del aeródromo debe:

(a) Proveer o facilitar un estudio de fauna, a efecto de tomar las acciones pertinentes para minimizar los riesgos debidos a aves u otro tipo de animales:

(b) El estudio requerido en el párrafo (a) de esta sección debe ser conducido por profesionales en la materia, con experiencia o asistidos en gestión de aeródromos y debe contener por lo menos lo siguiente:

(1) Identificación de las especies, número, localidad, movimientos locales diarios y por estación, y ocurrencias de observación de animales.

(2) Identificación y localización de todas las características en el aeródromo y cerca del aeródromo, que atraen aves o animales silvestres.

(3) Descripción de cualquier peligro de animales para las operaciones aéreas.

- (4) Mecanismo de actualización periódica.
- (5) Criterios de entidades públicas y privadas afectadas.
- (c) El estudio requerido en el párrafo (a) de esta sección debe enviarse a la AHAC, quien debe determinar si es necesario establecer un plan continuo de peligro que representa la fauna efectuada por personal competente. Para realizar esta determinación, la AHAC debe tender en consideración:
- (1) El estudio fauna.
- (2) Acciones recomendadas en el estudio
- (3) La actividad aeronáutica en el aeródromo, incluyendo el número de movimientos.
- (4) Los puntos de vista del operador del aeródromo.
- (5) La opinión de los usuarios del aeródromo.
- (6) Información proveniente de los operadores aéreos.
- (d) Cuando la AHAC determine que el plan de gestión de la fauna es requerido, el operador del aeródromo, en coordinación con el comité de la fauna, debe preparar este plan e incluir por lo menos lo siguiente:
- (1) Personas que tengan autoridad y responsabilidad para la implementación de cada elemento del plan.
- (2) Prioridades para el cambio de hábitat y los cambios del uso de la tierra identificada en el estudio de fauna, y fechas propuestas para cumplir el plan.
- (3) Información por ser enviada a las entidades públicas que emiten los permisos para el control de vida silvestre.
- (4) Identificación de los recursos que debe proveer el operador del aeródromo para la implementación del plan.
- (5) Procedimientos que deben ser seguidos durante la operación de aeronaves, incluyendo por lo menos:
- (i) La asignación de personal responsable para implementar los procedimientos
- (ii) Conducción de inspecciones físicas en el área de movimiento y otras áreas críticas por posibles peligros con animales.
- (iii) Medidas de control de animales
- (iv) Medios de comunicación efectiva entre el personal del operador del aeródromo, encargado del control de animales y los Servicios de Control de Tránsito Aéreo del aeródromo
- (6) Procedimientos para la evaluación y revisión periódica, al menos cada 12 meses, del plan de gestión de la fauna, incluyendo:

- (i) La efectividad del plan para manejar los peligros con animales, en el aeródromo y sus vecindades
- (ii) Aspectos del plan que requieren ser reevaluados.
- (7) Un programa de entrenamiento impartido por profesionales, que provea al personal involucrado del conocimiento y habilidades apropiadas, para la conducción exitosa del plan de gestión de la fauna, del aeródromo.
- (8) Un Sistema de Registro de control del peligro aviario y fauna.
- (9) La conformación del comité de Peligro Aviario y Fauna Silvestre del aeródromo.
- (e) El operador del aeródromo debe mantener vigilancia para evitar que en un radio no menor de 13 Km. (8 MN), en cualquier dirección al aeródromo, o el radio que establezca la AHAC se instalen vertederos de basura o cualquier otra fuente que atraiga aves u otros animales, a menos que un estudio aeronáutico indique la improbabilidad de que se presente un peligro aviario. En caso de que el operador del aeródromo conozca de la existencia de vertederos u otras instalaciones no compatibles con la aviación, debe de coordinar con las autoridades de salud y entidades que tengan la autoridad para eliminar e impedir la instalación, por medio del Comité de Peligro Aviario y Fauna Silvestre, de su aeródromo.
- (f) La AHAC tiene la responsabilidad de comunicar a la Organización de Aviación Civil Internacional las colisiones con aves.
- (g) LA AHAC a través de los planes reguladores deben tener en cuenta las inquietudes de seguridad operacional de la aviación relacionadas con urbanizaciones próximas al aeródromo que puedan atraer aves y otros animales.
- RAC 139.339 Notificación e Informes de Condición del Aeródromo.**
- (Véase CCA 139.339 (d)(3) y (i))
- (a) El operador del aeródromo debe notificar e informar a la AHAC y al control de Tránsito Aéreo, dentro de los límites de tiempo especificados en esta sección, sobre cualquier condición que pueda afectar la seguridad de las aeronaves y su operación.
- (b) Notificación de discrepancias en las publicaciones del Servicio de Información Aeronáutica (AIS). El operador del aeródromo debe revisar todas las publicaciones de Información Aeronáutica (AIP), suplementos AIP, enmiendas AIP, avisos a los aviadores (NOTAM), boletines de información previa al vuelo, y circulares de información aeronáutica expedidas por AIS, al recibo de estos comunicados e inmediatamente después de su revisión, debe notificar a AIS toda información inexacta en relación con el aeródromo.

(c) Antes de realizar cambios mayores planificados a las instalaciones, equipos y nivel de servicio del aeródromo que probablemente afecte la exactitud de la información que figuran en las publicaciones de AIS. El operador del aeródromo debe notificará a AIS por escrito, por lo menos 56 días calendario de antelación a la ejecución de todo cambio.

(d) Asuntos que exigen notificación inmediata. El operador del aeródromo debe notificar al AIS de inmediato y detalladamente las circunstancias acerca de las cuales tenga conocimiento, y se debe encargar de que el Control de Tránsito Aéreo y la dependencia de operaciones de vuelo reciban también de inmediato esta información:

(1) Obstáculos, obstrucciones y peligros.

(i) La penetración de un objeto en una superficie limitadora de obstáculos relacionada con el aeródromo.

(ii) La existencia de cualquier obstrucción o condición peligrosa que afecte la seguridad operacional en el aeródromo o en sus cercanías.

(iii) Objetos en el área de movimiento o franjas de pista.

(2) Nivel de servicio: la inexistencia o reducción del nivel de servicio de SEI, requerido en RAC139.317 y RAC139.319.

(3) Información sobre el estado del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con la misma. El operador del aeródromo debe mantener vigilancia sobre las condiciones del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con las mismas, según el RAC 139.327 y facilitar informes a las dependencias de los servicios de información aeronáutica y a los servicios de tránsito aéreo para que estas la proporcionen a las aeronaves que ingresan o salen. La información se debe mantener actualizada y cualquier cambio de las condiciones se debe comunicar sin demora, la información debe de abarcar aspectos de importancia en materia de seguridad operacional del aeródromo o aquella que afecte el performance de las aeronaves, particularmente respecto a lo siguiente:

i) Trabajos de construcción o de mantenimiento.

ii) Partes irregulares o deterioradas de la superficie de una pista, calle de rodaje o plataforma.

iii) Presencia de agua en una pista, utilizando para facilitar su descripción de las condiciones de la superficie de la pista los siguientes términos:

(Aplicable hasta el 23 de noviembre de 2023)

HÚMEDA — La superficie acusa un cambio de color debido a la humedad.

MOJADA — La superficie está empapada pero no hay agua estancada.

AGUA ESTANCADA — Para fines de la performance de un avión, más del 25% del área de la superficie de la pista está cubierta con más de 3 mm de agua (en partes aisladas o continuas de la misma) dentro de la longitud y anchura requeridas en uso.

INUNDADA — Hay una extensa superficie visible de agua estancada, más del 50% del área de superficie de la pista cubierta con más de 3 mm de agua (en partes aisladas o continuas de la misma) dentro de la longitud y anchura de la pista.

Indicando si fuera posible profundidad del agua, ubicación con respecto al eje y largo de pista y la información de que una pista o parte de la misma puede ser resbaladiza cuando está mojada. Si hay agua en calle de rodaje o plataforma.

iv) Presencia de derrames de productos químicos u otros contaminantes en una pista calle de rodaje o plataforma.

v) Otros peligros temporales, incluyendo aeronaves estacionadas o inutilizadas.

vi) Avería o funcionamiento irregular de una parte o de todas las ayudas visuales.

vii) Avería de la fuente normal o secundaria de energía eléctrica, o mal funcionamiento de cualquier sistema de iluminación.

(4) Peligro por animales, requerido en RAC 139.337.

(5) Se debe facilitar información de la pista o parte de la misma que pueda ser resbaladiza cuando esté mojada.

(6) Se debe notificar a los usuarios del aeródromo cuando las características de rozamiento sean inferiores al nivel mínimo establecido en el RAC 139.305 o cuando se haya tenido sospecha de que la pista se pone resbaladiza en condiciones excepcionales y se haya efectuado mediciones adicionales.

(7) Cualquier otra condición que pueda afectar la seguridad operacional en el aeródromo y en la cual haya que adoptar precauciones.

(e) Notificación inmediata a los pilotos. Cuando no sea posible organizar la recepción con los Servicios de Tránsito Aéreo y el aeródromo presenta alguna de las circunstancias indicadas en el párrafo d) anterior, el operador del aeródromo debe dar aviso inmediato, directamente a los pilotos que puedan verse afectados por dicha circunstancia.

(f) El operador del aeródromo debe facilitar información sobre el nivel mínimo de rozamiento, para notificar si la

pista esta resbaladiza y el tipo de dispositivo utilizado para medir el rozamiento.

(g) El operador del aeródromo debe de considerar debidamente lo referente a la exactitud e integridad de los datos aeronáuticos e información que suministre al AIS, para la emisión de NOTAMs, AICs y cambios al AIP.

(h) El personal que evalúa y notifica las condiciones de la superficie de una pista que se exigen en RAC139.339

(d) (3) debe estar capacitado y tendrá la competencia necesaria para cumplir sus obligaciones.

(i) Estado de la superficie de la pista para uso en el informe del estado de la pista

(Regulación aplicable a partir del 24 de noviembre de 2023)

Nota introductoria.- La filosofía que subyace al informe del estado de la pista es que el explotador del aeródromo evalúa el estado de la superficie de una pista cuando hay presencia de agua u otros contaminantes en una pista en funcionamiento. A partir de esta evaluación, se notifica una clave de estado de la pista (RWYCC) y una descripción de la superficie de la pista, información que la tripulación de vuelo puede utilizar para calcular la performance del avión. Este informe, basado en el tipo, el espesor y la cobertura de los contaminantes, es la mejor evaluación que el explotador del aeródromo puede hacer del estado de la superficie de las pistas; sin embargo, puede tomarse en consideración toda la

demás información pertinente. Véase el Adjunto A, Sección 6, para más detalles. En los *PANS-Aeródromos* (Doc 9981) figuran procedimientos sobre el uso del informe del estado de la pista y para la asignación de la RWYCC, de conformidad con la matriz de evaluación del estado de la pista (RCAM).

1) El estado de la superficie de la pista se evaluará y notificará por medio de la clave de estado de la pista (RWYCC) y una descripción en la que se empleen los siguientes términos:

SECA

MOJADA

AGUA ESTANCADA

ARENA SUELTA

2) Cuando una pista en funcionamiento esté contaminada, se hará una evaluación del espesor y cobertura del contaminante para cada tercio de la pista, que se notificará.

3) Se facilitará la información que indique que una pista o una porción de la misma está mojada y es resbaladiza.

4) Se notificará a los usuarios del aeródromo pertinentes cuando el nivel de rozamiento de una pista pavimentada o una porción de la misma sea menor que el nivel de rozamiento mínimo que especifica el Estado de acuerdo con RAC 14 304 (b).

RAC 139.341 Identificación y Señalización de Áreas en Construcción.

(Ver CCA 139.341)

(a) El operador del aeródromo debe garantizar:

(1) La señalización, iluminación e instalación de vallas o barreras en:

(i) Toda área de construcción y área fuera de servicio cercana al área de movimiento, o cualquier otra área del aeródromo donde se operen aeronaves.

(ii) Cada elemento del equipo de construcción y toda calle en construcción que pueda afectar el movimiento seguro de una aeronave en el aeródromo.

(iii) Cualquier área adyacente a una ayuda a la navegación, que al ser cruzada pueda interrumpir la señal u ocasionar falla de la radio ayuda.

(2) Verificación de la información o de planos existentes antes de la construcción, para evitar daños en cables, alumbrado, ductos, conductores y otras instalaciones bajo tierra.

(b) El operador del aeródromo debe establecer un plan de seguridad para la construcción, el cual debe incluir tanto aspectos operacionales como de seguridad pública (AVSEC) coordinado con la División de Seguridad

Aeroportuaria y debe ser sometido a la AHAC para verificar que se han contemplado los elementos mínimos que garanticen la seguridad, durante los trabajos de construcción. Véase CCA 139.341 para la preparación del plan.

RAC 139.343 Servicio de dirección en la plataforma.

(Véase CCA 139.343 (d))

(a) Cuando el volumen del tránsito y las condiciones de operación lo justifiquen, la dependencia ATS del aeródromo, el operador del aeródromo, o ambos en cooperación mutua, deben establecer procedimientos para proporcionar un apropiado servicio de dirección en la plataforma, para:

(1) Regular el movimiento y evitar colisiones entre aeronaves y obstáculos en el área de movimiento;

(2) Regular la entrada de aeronaves y coordinar con la Torre de Control del aeródromo su salida de la plataforma;

(3) Asegurar el movimiento rápido y seguro de los vehículos y la regulación adecuada de otras actividades.

(b) Cuando la dependencia ATS no participe en el servicio de dirección en la plataforma, el operador del aeródromo debe establecer procedimientos entre la dependencia de dirección en la plataforma y la Torre de Control del aeródromo, con el fin de facilitar el paso ordenado de las aeronaves.

(c) El Operador del aeródromo debe proporcionar o se debe asegurar que se proporcione el servicio de dirección en la plataforma, mediante la instalación de comunicaciones radiotelefónicas.

(d) Cuando estén en vigor los procedimientos relativos a condiciones de visibilidad mínima, el operador del aeródromo debe restringir al mínimo esencial el número de personas y vehículos que circulen en la plataforma.

(e) Los vehículos de atención de emergencias que circulen en respuesta a una situación de emergencia, deben tener prioridad sobre el resto del tráfico de movimiento en la superficie, y los servicios de tránsito aéreo debe suspender cualquier maniobra en el área de movimiento.

(f) El operador del aeródromo debe vigilar que los vehículos que circulen en la plataforma:

(1) Cedan el paso:

(i) A los vehículos de atención de emergencia;

(ii) A las aeronaves en rodaje;

(iii) A las que estén en rodaje y a las que estén a punto de iniciar el rodaje;

(iv) A las que están siendo retro empujadas (*push back*), remolcadas o estén en proceso de iniciar el remolque o empuje.

(2) Cedan el paso a vehículos de reabastecimiento, SEI y remolcadores.

(g) El operador del aeródromo debe vigilar el puesto de estacionamiento de aeronaves para asegurarse de que las aeronaves que lo utilicen dispongan de los márgenes de separación recomendados.

RAC 139.345 Servicio de las aeronaves en tierra.

(Véase CCA 139.345 b))

(a) En caso de derrame el operador del aeródromo debe requerir y vigilar que el proveedor de combustible, el operador aéreo o las empresas de servicio de tierra posea suficiente equipo extintor de incendios, por lo menos para la intervención inicial en caso de que se incendie el derrame de combustible, así como de personal entrenado para ello y para la recuperación de derrames de combustible menores. Además, para atender un derrame importante de combustible o un incendio, debe existir el procedimiento para requerir la presencia inmediata de los servicios de SEI. En caso de derrame, el operador aéreo o la empresa abastecedora de combustible debe contar con el material absoluto para remover el combustible derramado.

(b) Cuando el reabastecimiento de combustible se haga mientras haya pasajeros embarcando, a bordo, o desembarcando, el equipo terrestre se debe ubicar de manera que permita:

(1) Utilizar un número suficiente de salidas, para que la evacuación se efectúe con rapidez.

(2) Disponer de una ruta de escape a partir de cada una de las salidas que han de usarse de emergencia.

(c) El operador de aeródromo debe asignar áreas apropiadas para la prueba de motores y sistemas de la aeronave y mantener bajo control la contaminación sónica.

(d) Toda persona u organización que provea o pretenda proveer servicios de asistencia en tierra o servicios de escala, u operadores de base fija (FBO), requieren de la aceptación del operador del aeródromo en relación con la conveniencia del servicio y con los requerimientos técnicos sobre la seguridad operacional y de una póliza de seguros que cubra adecuadamente las responsabilidades por los riesgos propios del servicio que presta.

(e) También requieren de una póliza de seguros vigente para cubrir daños a terceros aquellos usuarios del aeródromo que regularmente operen vehículos en plataforma

RAC 139.347 Traslado y movimiento de aeronaves inutilizadas.

(Véase CCA 139.347 a))

(a) El operador del aeródromo debe establecer un plan para el traslado de aeronaves inutilizadas o inmovilizadas que se localicen en el área de movimiento o en sus proximidades y designar a un ejecutor para poner en práctica el plan cuando sea necesario.

(b) El plan debe contemplar características de las aeronaves que normalmente utilizan el aeródromo, el plan debe incluir entre otras cosas:

- 1) Una lista del equipo y personal a disponer para tales propósitos.
- 2) Establecer acuerdos con empresas proveedoras de servicios o equipos para la movilización inmediata de aeronaves inmovilizadas.
- 3) Establecer una zona para el resguardo de las aeronaves inutilizadas con el fin de proteger los restos para la investigación por parte de la Autoridades Aeronáuticas.

RAC 139.349 Herramientas y equipo de precisión.

(a) El operador del aeródromo o los proveedores de servicios de asistencia técnica para las aeronaves en tierra, deben garantizar la precisión y exactitud de herramientas y equipo de precisión, mediante la calibración de estos, por una entidad autorizada, o por otra entidad nacional o internacional que mantenga estándares de normas y medidas.

(b) El período entre calibraciones debe ser:

- (1) El especificado por el fabricante del producto.
- (2) Un año, si no hay un período establecido por el fabricante.

(3) El plazo que establezca la AHAC cuando se presenten dudas sobre la confiabilidad de las herramientas o equipos.

(c) El operador del aeródromo o los proveedores de servicios de asistencia técnica para las aeronaves en tierra, deben establecer un sistema de registro de las herramientas y equipo de precisión, que sean objeto calibración, conforme lo requiere el RAC 139.349 (a).

RAC 139.351 Literatura técnica.

(a) El operador del aeródromo debe proveer y mantener actualizada la siguiente información:

(1) Cartas de obstáculos.

(2) Cartas de aproximación por instrumentos.

(3) Plano cuadrículado del aeródromo.

(4) Normativa nacional e internacional.

(5) Estándares internacionales de diseño, calidad e inspección de:

(i) Combustibles.

(ii) Vehículos y equipo de tierra del aeródromo.

(iii) Equipo, vestimenta y materiales del SEI.

(iv) Ayudas para la navegación

(v) Cualquier otra norma o estándares aplicables a la seguridad operacional del aeródromo

RAC 139.353 Notificación e Investigación de accidentes e Incidentes de Aeródromo.

(a) Comunicación de accidentes e incidentes. El operador del aeródromo debe establecer procedimientos para la comunicación de accidentes e incidentes con aeronaves y accidentes e incidentes de superficie, teniendo en cuenta las responsabilidades descritas a continuación:

(1) El operador del aeródromo debe comunicar de inmediato a la AHAC, en forma verbal, por teléfono, por correo electrónico o cualquier otro medio sobre la ocurrencia de un accidente e incidente.

(2) Los informes escritos se deben remitir a la AHAC dentro del plazo de 5 días hábiles desde el momento en que se identificó el accidente e incidente, a menos que lo impidan circunstancias excepcionales.

(b) Investigación de accidentes e Incidentes. El operador del aeródromo debe establecer procedimientos para la investigación de:

(1) Todo accidente e incidente de superficie con el objetivo de identificar los factores causales y tomar las acciones correctivas necesarias para minimizar el riesgo, según lo establecido en el Manual del SMS. La investigación debe ser evaluada por los Inspectores de Aeródromo.

(2) Pueden iniciar o conducir la investigación de accidentes e incidentes aéreos, según lo haya acordado (Memorando de Entendimiento), con la entidad responsable por la investigación de accidentes. Véase definición en RAC 139.005.

(c) Registros de la investigación. El operador del aeródromo debe conservar permanentemente copia de los informes de investigación de accidentes e incidentes y abrir una bitácora para enlistar todo incidente.

RAC 139.355 Avisos de Advertencia.

Cuando las aeronaves en vuelo bajo sobre el aeródromo o cerca de este, o en rodaje, resulten peligrosas para las

personas o el tránsito vehicular, el operador del aeródromo debe:

(a) Colocar o exigir avisos de advertencia o de peligro en el perímetro del área de trabajo o en toda vía pública vecina al área de movimiento.

(b) En caso de que no controle la vía pública, debe informar a la autoridad correspondiente sobre la existencia del peligro, para que esta coloque los avisos de advertencia correspondientes.

RAC 139.357 Seguros.

El operador del aeródromo debe suscribir pólizas de seguro para cubrir las responsabilidades acordes a los niveles de riesgo propios del aeródromo.

Apéndice 1 al 139.305 (b) (2) Áreas pavimentadas.

En la siguiente Tabla 1 se establecen los niveles mínimos de rozamiento y su correlación con diferentes dispositivos de medición de rozamiento.

	65 kph			95 kph		
	Mínimo	Planeación de Mantenimiento	Pavimento Nuevo	Mínimo	Planeación de Mantenimiento	Pavimento Nuevo
Mu Meter	.42	.52	.72	.26	.38	.66
Dynastest Consulting, Inc. Runway Friction Tester	.50	.60	.82	.41	.54	.72
Airport Equipment Co. Skiddometer	.50	.60	.82	.34	.47	.74
Airport Surface Friction Tester	.50	.60	.82	.34	.47	.74
Airport Technology USA Safegate Friction Tester	.50	.60	.82	.34	.47	.74
Findlay, Irvine, Ltd. Griptester Friction Meter	.43	.53	.74	.24	.36	.64
Tatra Friction Tester	.48	.57	.76	.42	.52	.67
Norsemeter RUNAR (operated at fixed 16% slip)	.45	.52	.69	.32	.42	.63

Apéndice 1 al RAC 139.329 (e) Vehículos.

Requerimientos mínimos de instrucción y evaluación de personas que optan por un credencial o permiso para conducir vehículos en el aeródromo.

(a) Contenidos del plan. El operador del aeródromo debe de cerciorarse de que los conductores que ingresen al área de movimiento, estén debidamente calificados. Dependiendo de las funciones del solicitante y de las áreas a utilizar la capacitación debe incluir conocimientos sobre:

- (1) Identificación de pistas, calles de rodaje, áreas de parqueo y ayudas para la navegación (NAVAIDs).
- (2) Distinción entre áreas de movimiento y áreas de no movimiento.
- (3) Reglamentos y procedimientos de aeródromo.
- (4) Identificación de señalización y marcas del lado aéreo.
- (5) Identificación de luces, en caso de pérdida de comunicación por radio.
- (6) Descripción y localización de áreas críticas de NAVAIDs.
- (7) Reglamentos de los Servicios de Tránsito Aéreo, en su relación con las operaciones en tierra y las autorizaciones.
- (8) Identificación y fuentes de normas que regulan la operación de vehículos.

(9) Sistema de comunicaciones básico.

(10) Fraseología y terminología aeronáutica.

(11) Procedimientos para la comunicación (radiotelefonía)

(12) Uso del alfabeto aeronáutico

(13) Descripción de procedimientos para comunicarse cuando falla la radio

(14) Descripción de las consecuencias por el no cumplimiento con los requisitos operacionales

(b) Evaluación práctica del solicitante

El operador del vehículo debe demostrar su competencia ante el operador del aeródromo, al menos en lo siguiente:

- (1) Operación del equipo transmisor /receptor del vehículo.
- (2) Comprensión y observancia de los procedimientos de control de tránsito aéreo
- (3) Uso del vehículo dentro del aeródromo
- (4) Pericia exigida para determinada función, según corresponda.

Según lo exija la función especializada, el conductor debe de poseer la respectiva licencia de conducir vigente que emite la Dirección Nacional de Tránsito.

ANEXOS

AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL INSERTAR LOGO

Certificado de Aeródromo CA

Por Cuanto el Aeródromo

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

UBICADO EN: XX
Latitud/ Longitud: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

De conformidad con la Ley de Aeronáutica Civil Decreto Legislativo No. 55-2004 y sus reformas y el RAC 139 Certificación, Operación y Vigilancia de Aeródromos y disposiciones correspondientes, se le confiere el presente Certificado de Aeródromo, otorgado por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil en virtud de haber completado el proceso de certificación técnica. El presente certificado de Aeródromo se mantendrá vigente siempre que el operador de Aeródromo cumpla con lo establecido en el Manual de Operaciones del Aeródromo (MA), la reglamentación específica y las Condiciones y Limitaciones de Operación del Aeródromo.

Este certificado debe permanecer vigente conforme lo estipulado en el RAC 139.107 y el RAC 139.109

Certificado N°: CA-XX-XX

Fecha de emisión: XX/XXXXX/XXXX

Fecha de vencimiento: XX/XXXXXX/XXXX

Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil

Fórmula AHAC-AGA-1005

INSERTAR LOGO	CONDICIONES Y LIMITACIONES DE OPERACIÓN DEL AERÓDROMO		
1. DETALLES DEL AERÓDROMO.			
Nombre del Aeródromo			
Clave de Referencia:			
Categoría SEI:			
Certificado Numero:			
Ubicación			
Latitud /Longitud			
Nombre del Explotador			
teléfonos	Oficina 1	Correo Electrónico	
	Oficina 2		
3. ADMINISTRACIÓN			
Estatul <input type="checkbox"/>	Concesión * <input type="checkbox"/>	Gestión * <input type="checkbox"/>	Privado ** <input type="checkbox"/>
4. TIPOS DE OPERACIONES DE AERONAVES			
Regulares a itinerario <input type="checkbox"/>	No Regulares <input type="checkbox"/>	Diurnas <input type="checkbox"/>	Nocturnas <input type="checkbox"/>
NOTA 1: Los datos e información generados de la certificación deben ser publicados en el AIP de Honduras y serán complemento de las presentes condiciones y Limitaciones de Operación del Aeródromo.			
5. DESVIACIONES RESPECTO DE LAS NORMAS –EXCEPCIONES*			
DESVIACIÓN CON RESPECTO A LA NORMA		CONDICIONES APLICABLES PARA LA APROBACIÓN	
6. PROCEDIMIENTOS ESPECIALES*			
*NOTA 2: Se pueden adicionar hojas como sea requerido debidamente foliadas.			
Fecha de emisión		Firma AHAC	

Fórmula AHAC-AGA-1005A

INSERTAR LOGO		FORMULA DE SOLICITUD DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMO	
1. DETALLES DEL SOLICITANTE			
Nombre completo			
Cargo			
Dirección			
teléfono	Celular	Correo Electrónico	
	Oficina		
2. DETALLES DEL EMPLAZAMIENTO DEL AERÓDROMO.			
Nombre del Aeródromo			
Descripción de la propiedad			
Coordenadas geográficas			
Marcación y distancia de la ciudad más cercana			
3. ADMINISTRACIÓN			
Estatal <input type="checkbox"/>	Concesión * <input type="checkbox"/>	Gestión * <input type="checkbox"/>	Privado ** <input type="checkbox"/>
Notas: *adjuntar copia de la resolución y del contrato ** adjuntar título de propiedad certificada			
4. INDIQUE TIPO DE AERONAVE DE MAYOR ENVERGADURA			
.....			
5. INDIQUE LAS LIMITACIONES (SI APLICA)			
.....			
6. TIPO DE OPERACIONES DE AERONAVES			
Regulares a itinerario <input type="checkbox"/>	No Regulares <input type="checkbox"/>	Diurnas <input type="checkbox"/>	Nocturnas <input type="checkbox"/>
7. En mi calidad de _____ y Conforme los datos anteriores solicito la certificación del Aeródromo _____ Administrado por _____			
Fecha de la solicitud		Firma de la Persona Autorizada	

Formula AHAC-AGA-1010

- 1) Adjuntar un cronograma de eventos del proceso de certificación, dos originales del Manual de Operaciones del Aeródromo MA requerido en el RAC 139.201, el Programa de Seguridad de Aeródromos requerido por el RAC 17 y el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del Aeródromo requerido en el RAC 139.323.

CERTIFICACIÓN

El suscrito, Oficial Jurídico de Secretaría General de la Secretaría de Estado en los Despachos de Gobernación, Justicia y Descentralización. CERTIFICA: La Resolución que literalmente dice: **“RESOLUCIÓN No. 690-2023. SECRETARÍA DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE GOBERNACIÓN, JUSTICIA y DESCENTRALIZACIÓN.** - Tegucigalpa, municipio del Distrito Central, departamento de Francisco Morazán, trece de abril del año dos mil veintitres. **VISTA:** Para resolver la solicitud presentada al Poder Ejecutivo, por medio de esta Secretaría de Estado, en fecha diez de octubre del año dos mil veintidós, la cual corre agregada al expediente administrativo No. **PJ-10102022-600**, por la Abogada **KENIA VELIZA OLIVA CARDONA**, quien actúa en su condición de Apoderada Legal de la **ORGANIZACIÓN NO GUBERNAMENTAL DE DESARROLLO, DENOMINADA; “ASOCIACIÓN MOVIMIENTO AMBIENTALISTA SANTABARBARENSE (MAS)”** con domicilio en el barrio El Chorro, municipio de Santa Bárbara, departamento de Santa Bárbara y podrá establecer oficinas en todo el territorio nacional y en el extranjero, hecho que se acredita mediante **CARTA PODER** otorgada en fecha treinta de septiembre del año dos mil veintidós; contraído a solicitar la Personalidad Jurídica a favor de su representada.

CONSIDERANDO: Que la peticionaria acompañó a su solicitud los documentos correspondientes, para la obtención de la personalidad jurídica.

CONSIDERANDO: Que la Organización No Gubernamental de Desarrollo (ONGD) denominada **“ASOCIACIÓN, MOVIMIENTO AMBIENTALISTA SANTABARBARENSE (MAS)”**, se crea como Organización Civil, independiente de los gobiernos locales, de carácter privado, de interés público, apolítica, sin fines de lucro cuyos objetivos contribuyen desarrollo humanitario e integral de la población, entre otros; asimismo sus disposiciones estatutarias no contrarían las leyes del país, el orden público, la moral y las buenas costumbres por lo que es procedente acceder a lo solicitado.

CONSIDERANDO: La presente resolución no le da validez a cualquier disposición contenida en los estatutos, que sea contraria a la Constitución de la República y a las Leyes.

CONSIDERANDO: Que el Presidente de la República emitió el Decreto Ejecutivo No.002-2002 de fecha veintiocho de enero del año dos mil dos, por el que delega al Secretario de Estado en los Despachos de Gobernación y Justicia, competencia específica para la emisión de este acto administrativo de conformidad con los Artículos 11, 16, 119 de la Ley General de la Administración Pública, 4 y 5 de la Ley de Procedimiento Administrativo.

POR TANTO:

LA SECRETARÍA DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE GOBERNACIÓN, JUSTICIA Y DESCENTRALIZACIÓN, en uso de sus atribuciones y de conformidad con los Artículos 78, 245 numeral 40 de la Constitución de la República; 56, 58 y 59 del Código Civil; 1, 2, 3, 4, 5, 6 de la Ley de Organizaciones

No Gubernamentales de Desarrollo y 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 30 y 72 de la Ley de Procedimiento Administrativo; **Acuerdo Ministerial No. 14-2022 de fecha 08 de febrero del año 2022.**

RESUELVE:

PRIMERO: Conceder Personalidad Jurídica a la Organización No Gubernamental de Desarrollo (ONGD) denominada **“ASOCIACIÓN, MOVIMIENTO AMBIENTALISTA SANTABARBARENSE (MAS)”** con domicilio en el barrio El Chorro, municipio de Santa Bárbara, departamento de Santa Bárbara y podrá establecer oficinas en todo el territorio nacional y en el extranjero y se registrará por sus estatutos siguientes: **ESTATUTOS DE LA ORGANIZACIÓN NO GUBERNAMENTAL DENOMINADA “ASOCIACION, MOVIMIENTO AMBIENTALISTA SANTABARBARENSE”.**

**CAPÍTULO I
CONSTITUCIÓN, DENOMINACIÓN, DURACIÓN Y
DOMICILIO.**

Artículo 01.- Se constituye la **ORGANIZACIÓN “ASOCIACIÓN, MOVIMIENTO AMBIENTALISTA SANTABARBARENSE (MAS)”** como asociación civil, independiente de los gobiernos locales, de carácter privado y de interés público, apolítica, sin fines de lucro, la cual se denominará **ASOCIACIÓN MOVIMIENTO AMBIENTALISTA SANTABARBARENSE (MAS)** que en lo sucesivo en estos Estatutos se identificará como **“LA ASOCIACIÓN”.**

Artículo 02.- La duración de la **ASOCIACIÓN**, será por tiempo indefinido, se registrará por lo establecido en los Estatutos y su reglamento, así como por el Código Civil, en lo que se refiere a las personas jurídicas sin fines de lucro, por la Ley Especial de Fomento para las Organizaciones No Gubernamentales de Desarrollo (ONGD), su Reglamento, los Convenios Internacionales ratificados por el Estado de Honduras y por las demás leyes vigentes en la República de Honduras.

Artículo 03.- El domicilio de la asociación será en el barrio El Chorro, municipio de Santa Bárbara, departamento de Santa Bárbara y podrá establecer oficinas en todo el territorio nacional y en el extranjero.

**CAPÍTULO II
DE LA FINALIDAD Y OBJETIVOS.**

Artículo 04.- La asociación tiene como finalidad: a) Fomentar la participación activa de la población en el ejercicio de sus derechos a la cultura, tierra, territorio, soberanía alimentaria, vivienda, a los bienes comunes y en suma el desarrollo sostenible, en el marco del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo - OIT- y en apego a la legislación vigente del Estado nacional, así como con los pactos y convenios en materia de Derechos Humanos de los que Honduras es Estado Parte, además el acceso a la justicia y a la paz. b) Generar procesos de formación y capacitación con participación directa de la juventud, niñez, mujeres, hombres, colectivos de diversidad política y cultural, con plena identidad indígena, con lenguaje no sexista, no patriarcal, no consumista,

respetuoso de la diversidad, incluyente y tolerante para fortalecer las capacidades de articulación de sus propuestas y visibilizar las agendas locales en el debate regional y nacional. c) Fortalecer las capacidades organizativas de la ASOCIACIÓN “Movimiento Ambientalista Santabarbarenses” a través de la generación de conocimientos sobre la cosmovisión de la cultura de los pueblos originarios dentro de organización, así como la promoción de los Derechos civiles, político, económicos, sociales, culturales, derechos ambientales y derecho indígena. d) Operar y administrar las propias radios comunitarias y/o centros rurales de tecnología al servicio de las aldeas y caseríos, según la normativa aprobada por la Comisión Nacional de Telecomunicaciones, CONATEL, y estricto cumplimiento a cualquier normativa vigente en el país respecto a la operación y administración de las radios comunitarias.

OBJETIVOS:

Artículo 05.- La asociación tiene como objetivos los siguientes:

a) Contribuir en la Conservación, Protección y Defensa del Medio ambiente. b) Salvaguardar los bienes comunes y naturales de las comunidades del departamento de Santa Bárbara. c) El fortalecimiento de la democracia mediante la participación social, política y ciudadana. Luchar por el respeto del derecho a la vida y a la propiedad privada y colectiva. d) La protección de la tierra de futuros daños, deterioro y degradación del medio ambiente. e) Promover la defensa y protección de los derechos de las mujeres, niñez, juventud y la defensa de los derechos humanos en su totalidad en Honduras. f) Promover el desarrollo local de las comunidades. g) Conformar alianzas estratégicas con instituciones del Estado para promover, defender los derechos humanos. h) Promover el rescate al arte y la cultura como un derecho humano. i) Contribuir en la creación de políticas públicas de desarrollo social, local y nacional. j) Contribuir a generar capacidades a través de procesos de capacitación o formación a las comunidades, organizaciones que lo requieran para lograr un Estado de Derecho y Democrático.

CAPITULO III DE LOS MIEMBROS.

Artículo 06.- Serán miembros de la asociación, todas las personas naturales o jurídicas debidamente constituidas, nacionales e internacionales que se encuentren debidamente inscritas en la Dirección de Regulación Registro y Seguimiento de las Organizaciones Civiles y que sean admitidos por la Asamblea General e inscritos como tales en el libro de miembros que a tal efecto lleve la asociación. Clases de miembros. Se establecen tres categorías de Miembros: a) Miembros Fundadores, b) Miembros Activos, e) Miembros Honorarios.

Artículo 07.- Son Miembros Fundadores: Las personas que suscribieron el acta de constitución de la asociación.

Artículo 08.- Son miembros activos: las personas naturales o jurídicas legalmente constituidas, que ingresan a la asociación posteriormente a la constitución, presentando ante la Junta Directiva solicitud la que deberá ser aprobada por la Asamblea General y que se encuentren debidamente inscritos como tales.

Artículo 09.- Serán Miembros Honorarios: Todas aquellas personas naturales o jurídicas legalmente constituidas, nacionales o extranjeras, que, por su cooperación en la consecución de los fines y objetivos de la asociación, la Asamblea General concede tal mérito.

Artículo 10.- Las Personas Jurídicas que sean miembros de la asociación, serán representadas ante la Asamblea General y Junta Directiva por la persona que ésta nombre, acreditando dicha representación mediante certificación de punto de acta en la cual la Asamblea General de la o las personas jurídicas miembros acordaron tal nombramiento, asimismo deberán acreditar su existencia jurídica debidamente inscrita.

DERECHOS Y DEBERES DE LOS MIEMBROS:

Artículo 11.- Son derechos de los Miembros Fundadores y Activos: a) Elegir y ser electos, b) Presentar mociones y peticiones a las autoridades de las mismas, c) Ejercitar su derecho de voz y voto, d) Pedir información relacionada con la situación financiera y operativa de la ASOCIACIÓN, cuando lo soliciten, e) Recibir y portar credenciales que lo acrediten como miembro de la asociación ante las autoridades, entidades nacionales y extranjeras, f) Conservar su calidad de miembro en caso de ausencia del país.

Artículo 12.- Son derechos de los Miembros Honorarios: a) Asistir y participar en las Asambleas Generales y en las reuniones de la Junta Directiva con voz pero sin voto, b) Formar parte de las comisiones que para fines específicos le encomiende la Asamblea General y la Junta Directiva, pudiendo ejercer su voz y voto dentro de la toma de decisiones de las mismas, c) Recibir y portar credenciales que lo acrediten como Miembro de la asociación ante las autoridades, entidades nacionales y extranjeras.

Artículo 13.- Son deberes de los Miembros Fundadores y Activos: a) Cumplir y hacer que se cumplan los presentes Estatutos, reglamentos y demás disposiciones adoptadas de conformidad con los mismos, b) Contribuir con su mayor empeño para que se cumplan los objetivos y fines de la ONGD, c) Concurrir a las Asambleas, sesiones y reuniones a las que fueren convocados, d) Desempeñar con el más alto grado de responsabilidad los cargos y comisiones que les confíen, e) Representar con dignidad y decoro a la ONGD.

Artículo 14.- Los deberes de los miembros honorarios estarán establecidos en el reglamento interno de la organización y deberán ser cumplidos con estricto apego. Prohibiciones de los miembros.

Artículo 15.- Se prohíbe a todas las clases de Miembros: a) Comprometer o mezclar a la asociación en asuntos que sean contrarios a los fines y objetivos perseguidos por la misma, b) Hacer propaganda política dentro de la misma a favor de determinadas ideologías políticas partidarias, c) Los miembros no podrán disponer de los bienes de la asociación para fines personales.

RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD, MEDIDAS DISCIPLINARIAS Y SU APLICACIÓN:

Artículo 16.- Todos los miembros de la asociación tendrán que dar cumplimiento con los estatutos de la asociación.

Artículo 17.- El incumplimiento de los presentes Estatutos estará sujeto a las sanciones siguientes: a) Amonestación verbal y privada. b) Amonestación por escrito. c) Suspensión temporal por el término de seis meses. d) Expulsión definitiva. Previo aplicar las sanciones antes mencionadas, la Junta Directiva abrirá un expediente disciplinario el cual notificará al miembro, a efecto de ser escuchado en audiencia, si los hechos imputados quedaren desvirtuados, se levantará la respectiva acta y se cerrará el expediente. En caso de no desvirtuar los hechos la Junta Directiva levantará acta y lo someterá a la Asamblea General Extraordinaria el expediente disciplinario para que esta proceda a aplicar la sanción que amerite. Si el miembro a quien se le ha iniciado un proceso no asiste a la audiencia, se le tendrá por rebelde y se continuará con el procedimiento hasta finalizar con aplicación de la respectiva sanción. El miembro sancionado podrá interponer recurso de reposición ante el Comité Coordinador dentro de los cinco días hábiles siguiente a la notificación de la sanción, para que ésta lo remita a la Asamblea General Extraordinaria, quien resolverá el recurso. Contra dicho recurso no procederá recurso alguno, quedando expedita la instancia judicial correspondiente.

CAPÍTULO IV DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO.

Artículo 18.- Conforman los órganos de gobierno de la asociación: a) ASAMBLEA GENERAL, b) JUNTA DIRECTIVA c) ÓRGANO DE FISCALIZACIÓN, d) DIRECCIÓN EJECUTIVA.

Artículo 19.- Los miembros de la Asamblea General, son miembros honorarios y voluntarios de la organización, que definen la Visión y Misión de la organización, así como el rumbo político no partidario de la misma.

DE LA ASAMBLEA GENERAL:

Artículo 20.- La Asamblea General es la máxima autoridad de la ASOCIACIÓN y estará integrada por todos los Miembros Activos, Fundadores y Honorarios debidamente inscritos como tales.

Artículo 21.- La Asamblea General podrá ser Ordinaria o Extraordinaria según sean los asuntos que se traten en la misma.

Artículo 22.- DE LA CONVOCATORIA: La convocatoria para las Asambleas Generales Ordinarias serán realizadas por el Presidente de la Junta Directiva y el o la Secretaria de forma escrita, misma que deberá contener la agenda a tratar y el tipo Asamblea; con 15 días de anticipación, convocatoria que deberá contener el día, lugar, fecha y; será entregada a cada uno de los miembros personalmente por escrito, vía correo electrónico, o cualquier medio electrónico disponibles para los miembros, la convocatoria para la Asamblea General Extraordinaria se hará con 5 días de anticipación como mínimo con las mismas formalidades establecidas para la Asamblea Ordinaria.

Artículo 23.- La Asamblea General Ordinaria se celebrará en la última semana del mes de enero de cada año y la Asamblea General Extraordinaria cada vez que la Junta Directiva lo estime conveniente.

Artículo 24.- DEL QUÓRUM: Para que la Asamblea General Ordinaria tenga validez se requerirá la asistencia de por lo menos la mitad más uno de los miembros inscritos y si dicho número no se lograre en primera convocatoria, la Asamblea se celebrará válidamente una hora después con los miembros que asistan y para la Asamblea General Extraordinaria será necesaria la presencia de las dos terceras partes de los miembros inscritos, de no lograrse reunir dicho quórum se hará un día después con los miembros que asistan.

Artículo 25.- Son atribuciones de la Asamblea General Ordinaria: a) Elegir a los miembros que conformarán la Junta Directiva; b) Autorizar los planes y la inversión de los fondos de la asociación y los proyectos que se sometan a discusión por la Dirección Ejecutiva, de acuerdo con los fines y objetivos de la misma; c) Admitir nuevos Miembros; d) Aprobar el Plan Operativo Anual de la asociación; e) Aprobar los Informes Financieros sometidos por la Dirección Ejecutiva; f) Nombrar los miembros que integren el órgano de fiscalización; g) Discutir y aprobar los presentes Estatutos y el Reglamento Interno; h) Las demás que le correspondan como autoridad máxima de la asociación.

Artículo 26.- Atribuciones de la Asamblea General Extraordinaria en los siguientes casos: a) Discutir y aprobar las reformas, enmiendas de los presentes Estatutos, b) Discutir y aprobar las reformas del Reglamento Interno, c) Discutir y acordar la disolución Y liquidación de la asociación, d) Resolver la impugnación de los acuerdos, e) Cualquier otra causa calificada por la Junta Directiva.

Artículo 27.- DE LOS ACUERDOS: Las decisiones de la Asamblea General Ordinaria se tomarán por mayoría simple, es decir, por la mitad más uno de los votos de los asistentes y en la Asamblea General Extraordinaria se tomarán por mayoría calificada, es decir por dos tercios de voto de los asistentes a la Asamblea. Dichas decisiones podrán ser impugnadas por los miembros de Asamblea General, cuando estén en contraposición con los presentes Estatutos, su Reglamento o violente la legislación hondureña vigente; impugnación que se presentará ante la Junta Directiva dentro de los cinco (5) días siguientes, quien las remitirá a la Asamblea General Extraordinaria, para que conozca la impugnación, quien resolverá dentro del término de diez días, dicho procedimiento será reglamentado.

Artículo 28.- Todos los acuerdos emanados tanto en la Asamblea Ordinaria como en la Asamblea Extraordinaria, siempre que se ajusten a los presentes Estatutos, tienen carácter obligatorio para todos los miembros, quienes no podrán alegar desconocimiento de las mismas.

Artículo 29.- El miembro que, por causa justificada comprobable, no pueda asistir a una Asamblea General Ordinaria o Extraordinaria, tiene derecho a ser representado otro miembro. En ningún caso se puede dar la doble representación.

MECANISMOS DE TRASPARENCIA:

Artículo 30.- Al final de cada Asamblea General se formulará el acta de la misma, la que contendrá las decisiones tomadas y será sometida a la consideración de los asistentes. Al ser aprobada se

asentará en el libro correspondiente autorizado por la autoridad competente, acta que será firmada por todos los miembros de la ASOCIACIÓN asistentes, las cuales estarán en custodia del secretario y a la disposición de todos los Miembros de la ASOCIACIÓN y sujetos a auditorías internas como auditorías de las organizaciones cooperantes y por las instituciones estatales en caso de recibir fondos públicos a efectos de garantizar la transparencia.

JUNTA DIRECTIVA:

Artículo 31.- LA JUNTA DIRECTIVA es el Órgano de dirección del MÁS y estará integrado por los siguientes cargos: a) Presidente/a, b) Vicepresidente/a, c) Secretario/a, d) Tesorero/a, e) Vocal I, f) Vocal II.

Artículo 32.- La Junta Directiva será electo en la Asamblea General Ordinaria y los Miembros electos para la misma se desempeñarán en su cargo Ad honorem durante dos años, éstos podrán ser reelectos por un período más, después cesará del cargo al menos un periodo, para poder optar otra vez a cualquier cargo de la Junta Directiva.

PROCEDIMIENTO DE ELECCIÓN:

Artículo 33.- La Elección de los cargos en de la Junta Directiva se hará en Asamblea General Ordinaria y los nominados a los cargos de la Junta Directiva se harán a propuesta de los Miembros Fundadores y Activos, y sometidos a votación de la Asamblea, siendo electos por mayoría simple, es decir la mitad más uno de los votos de los Miembros inscritos que asistan a dicha Asamblea. La votación se hará en forma secreta. La Junta Directiva electo tomará posesión el mismo acto de su elección.

DE LAS SESIONES DE LA JUNTA DIRECTIVA:

Artículo 34.- La Junta Directiva se reunirá en Sesión Ordinaria una vez al mes y extraordinariamente las veces que estime necesario y conveniente. Para que dichas reuniones sean válidas es necesaria la presencia de por lo menos cuatro de sus Miembros. En las sesiones de la Junta Directiva, no se aceptarán representaciones.

Artículo 35.- Los acuerdos y resoluciones deberán constar en Acta, la que se asentará en un libro especial que autorizará a la presidencia y a la secretaria o el secretario en notas, las cuales indicarán el número de folio en su última página, dichas actas, deberán ser firmadas por todos los asistentes a la sesión que supieren hacerlo y los que ignoren, imprimirán su huella digital. Los miembros la Junta Directiva se abstendrán de opinar y votar en asuntos que tengan interés personal o familiar o de sus socios comerciales o profesionales, sus cónyuges, su compañera o compañero de hogar, o pariente dentro del cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad; en tal caso, deberán excusarse del conocimiento del asunto a tratar. Será nula la decisión que se adopte en violación a esta disposición, si la misma favorece las pretensiones de alguno de los miembros de la Junta Directiva. Todas las resoluciones tomadas por la Junta Directiva deberán tomarse por mayoría de votos, en caso de empate, el presidente tendrá doble voto.

ATRIBUCIONES DE LA JUNTA DIRECTIVA:

Artículo 36.- La Junta Directiva tendrá las siguientes atribuciones: a) Adoptar la política que debe seguir para alcanzar los fines de la ASOCIACIÓN y preparar los planes de acción que correspondan; b) Revisar los informes mensuales sobre las actividades de la ASOCIACIÓN; e) Nombrar al Director o Directora Ejecutiva de la Asociación; f) Preparar y presentar un informe anual sobre actividades a la Asamblea General; g) Elaborar el proyecto de reglamento interno para ser sometido a discusión y aprobación de la Asamblea General según sea el caso; h) Publicar los estatutos y demás Reglamentos de la ASOCIACIÓN para conocimiento de los miembros y del público en general; i) Fomentar la impresión de publicaciones periódicas de divulgación de conocimientos relacionados con los fines de la ASOCIACIÓN.

Artículo 37.- Son atribuciones del Presidenta o Presidente: a) Ostentar la representación oficial y legal de la ASOCIACIÓN la cual podrá delegar en la **Dirección Ejecutiva** para el cumplimiento de los fines y objetivos del MÁS. b) Elaborar con la o el secretario la agenda de las sesiones y convocar por medio de este a sesión de la Junta Directiva y Asambleas Generales. c) presidir sesiones de la Junta Directiva y la Instalación de las asambleas generales y dirigir sus deliberaciones. d) En caso de empate decidir con doble voto la resolución de la Junta Directiva y la asamblea General. e) Autorizar y suscribir documentos Públicos o Privados con autorización de la Asamblea General. f) Resolver con el secretario y Tesorero cualquier asunto de urgencia y dar cuenta de lo actuado por la Junta Directiva. g) Vigilar para que los comités nombrados por la Asamblea General o por la Junta Directiva cumplan con diligencia las obligaciones de su cargo h) Velar por el debido cumplimiento de sus deberes y de todos los miembros de la Junta Directiva. i) Firmar la correspondencia que sea de su competencia. j) Cumplir fielmente con los mandatos de la Asamblea General. k) Coordinar todas las actividades de la Junta Directiva, así como de los miembros de la asociación y en general todas aquellas que ameritan una dirección acertada. l) Rendir cada año un informe escrito a la Asamblea General sobre las actuaciones de la Junta Directiva.

Artículo 38.- Atribuciones del Vicepresidente o Vicepresidenta: a) Asistir al Presidente y colaborar con él en el desempeño de sus funciones, haciéndole las sugerencias que estime convenientes para la buena marcha de la asociación, b) Sustituir al Presidente en caso de ausencia temporal o de impedimento, c) Aquellas otras que le asigne la Asamblea General o la Junta Directiva y los Reglamentos Internos de la asociación.

Artículo 39.- Atribuciones del Secretario/a: a) Llevar y conservar los libros de las actas de la Asamblea General, de la Junta Directiva y otros que se consideren convenientes, b) Cumplir funciones de Secretario/a en las Asambleas Generales Ordinarias y Extraordinarias, elaborando las actas respectivas, así como de la Junta Directiva, c) Convocar para las sesiones la Junta Directiva junto con el Presidente de la Junta Directiva y Asambleas Generales d) Redactar y autorizar con el Presidente/a de la Junta Directiva las actas de Asamblea General y Junta Directiva, e) Certificar los actos y resoluciones de la asociación, así como extender con el visto bueno del Presidente de la Junta Directiva las constancias

que le sean solicitadas, f) Dar información a los Miembros como lo disponga Junta Directiva.

Artículo 40.- Son atribuciones del Tesorero/a: a) Recaudar y custodiar los fondos de la ASOCIACIÓN en la forma que lo disponga la Asamblea General, la Junta Directiva y los reglamentos de la asociación, b) Autorizar y firmar con la Presidencia y la Dirección Ejecutiva los documentos los cheques de la asociación, c) Supervisar los libros y registros correspondientes de carácter contable financieros, d) supervisar y aprobar el proyecto del presupuesto anual de ingresos y egresos de la asociación junto con la Presidencia, e) Elaborar y mantener actualizado un inventario de los bienes de la asociación, f) Tener firma registrada junto a la Presidencia y la Dirección Ejecutiva en las cuentas bancarias de la asociación.

Artículo 41.- Son atribuciones de los Vocales: a) Colaborar con los demás Miembros de la Junta Directiva en la promoción de los asuntos sociales, económicos, culturales y recreativos de la asociación, formando y ejecutando las comisiones correspondientes para estas acciones, presentándolas la Junta Directiva para su revisión y aprobación, b) Colaborar en la administración general de la asociación, c) Sustituir por su orden a los Miembros de la Junta Directiva en caso de ausencia temporal excepto al Presidente de la Junta Directiva, d) Las demás que le asignen la Asamblea General, la Junta Directiva y los presentes estatutos.

ÓRGANO DE FISCALIZACIÓN.

Artículo 42.- Es el órgano de fiscalización de la organización y estará integrada por tres (3) miembros, quienes serán nombrados por la Asamblea General Ordinaria y tendrán las atribuciones siguientes: a) Velar y auditar por el cumplimiento adecuado de los gastos establecidos en el presupuesto legalmente aprobado por la Junta Directiva; b) Elaborar conjuntamente con el Presidente o Presidenta de la Junta Directiva, Tesorero/a y la Dirección Ejecutiva los informes financieros correspondientes cada año o cuando se requiera para el buen desarrollo de la Asociación ; c) Efectuar auditorías de contabilidad correspondiente; d) Velar por el manejo correcto de los fondos y efectuar para ello las revisiones contables y financieras que estime conveniente; e) Informar inmediatamente la Junta Directiva o Asamblea General, según sea el caso, sobre cualquier irregularidad que encuentre en el manejo de los fondos; f) Vigilar que los miembros de la asociación y la coordinación General cumplan los presentes estatutos y su reglamento; g) Las demás atribuciones inherentes a su cargo y aquellas que le señale la Asamblea General o la Junta Directiva.

DE LA DIRECCION EJECUTIVA:

Artículo 43.- LA DIRECCION EJECUTIVA: Es la encargada de la administración y ejecución de planes y proyectos que desarrolle la asociación. Estará a cargo de una persona que formará parte de los miembros de la Asamblea, vacando de su cargo de Asambleísta durante su gestión como Director(a) Ejecutivo(a).

Artículo 44.- La Dirección Ejecutiva será nombrado(a) por la Junta Directiva solo podrá ser removido/a por incumplimiento de sus funciones o por decisión de la Junta Directiva por mayoría calificada.

Artículo 45.- Son atribuciones y obligaciones la Dirección Ejecutiva a) Atender a tiempo completo todas la actividades de la Organización; b) Responder por la conducción, ejecución y evaluación de los planes, programas y proyectos que apruebe la Asamblea General y/o Junta Directiva; c) Representar a la Organización en todos los a nivel nacional e internacional d) Ejecutar acuerdos y resoluciones de la Junta Directiva; e) Contratar el personal que requiere la organización para su funcionamiento, f) Solicitar cuentas bancarias y la obtención de chequeras la cual se utilizará para elaborar pagos, cheques que llevarán las firmas del Presidente o Presidenta y el Tesorero/a de la Junta Directiva para retiro de fondos. g) Ordenar la práctica de arqueos y auditorías de los programas y proyectos que estén bajo su responsabilidad. h) Rendir informes pertinentes a la Junta Directiva y anual a la Asamblea, i) Las demás actividades inherentes al cargo.

CAPÍTULO V DEL PATRIMONIO.

Artículo 46.- El Patrimonio la asociación corresponde, únicamente a la organización inclusive sus créditos y deudas. Nadie puede disponer para uso personal, de los bienes y derechos que formen parte del patrimonio, para uso personal. Sobre los bienes y derechos que constituyan el patrimonio de la asociación, no podrán constituirse gravámenes de ningún tipo, sin que medio autorización de la Asamblea. El patrimonio de la Asociación estará constituido por: a) Las aportaciones de sus miembros; b) Los bienes que adquiera. c) Donaciones nacionales o internacionales, los que serán reportadas a la Secretaría de Gobernación y Justicia, de acuerdo al Artículo 21 de la Ley de Fomento de las Organizaciones No Gubernamentales de Desarrollo (ONGD; d) Herencias y legados; e) Recursos generados por inversiones realizadas y los ingresos por la prestación de bienes y servicios lícitos necesarios para su auto sostenibilidad; enmarcados en sus objetivos; f) Ingresos derivados de las actividades económicas lícitas realizadas como medio para lograr sus fines. En el caso que realicen las siguientes actividades: actividades productivas o emprendurismo, deberán sujetarse a las auditorías que señale la ley para verificar que estos fondos obtenidos, sean aplicados a la auto-sostenibilidad de sus funciones.

Artículo 47.- Ningún Miembro de la asociación podrá alegar derechos de propiedad sobre los bienes de esta, aunque deje de pertenecer a ella o la misma se disuelva.

CAPÍTULO VI DE LA DISOLUCIÓN Y LIQUIDACIÓN DE LA ASOCIACIÓN.

Artículo 48.- Son causas de disolución. a) La resolución adoptada en la Asamblea General Extraordinaria; b) La imposibilidad de realizar sus fines; c) Por apartarse de los fines u objetivos por la cual se constituye y d) Por Sentencia Judicial o resolución del Poder Ejecutivo.

Artículo 49.- La disolución podrá acordarse mediante aprobación en Asamblea General Extraordinaria por mayoría absoluta, es decir por dos tercios de los votos de los asistentes a dicha asamblea.

Artículo 50.- En caso de acordarse la disolución y liquidación de la asociación, la misma Asamblea General Extraordinaria que haya aprobado tal determinación integrará una Comisión Liquidadora, la que pasará a tener los poderes necesarios de Administración y pago mientras dure la liquidación, dejando sin lugar, asimismo los poderes de la Junta Directiva y la misma preparará un informe final para la Asamblea General, el que estará a disposición de cualquier Miembro de la asociación por un período de treinta días en la Secretaría de la misma, para que pueda ser examinado y en su caso hechas las observaciones u objeciones que crea pertinentes; si pasado el término señalado anteriormente sin que se presentaren observaciones ni objeciones se publicará en un periódico de circulación nacional, un extracto del resultante de dicha liquidación, y en caso de quedar bienes o patrimonios después de liquidada, se traspasará a otra organización con fines similares señalada por la Asamblea General Extraordinaria. Si hubiese observaciones u objeciones la Comisión Liquidadora tendrá un plazo de quince días para presentar un informe explicativo o que desvirtúe las mismas.

CAPÍTULO VII REFORMAS DE ESTATUTOS.

Artículo 51.- Toda reforma o modificación de los presentes Estatutos, deberá ser aprobada en Asamblea General Extraordinaria, por las dos terceras partes de los miembros asistentes, es decir por mayoría calificada, siguiendo el mismo procedimiento de su aprobación.

CAPÍTULO VIII DE LAS DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 52.- Esta asociación queda sujeta a la supervisión y regulación del Estado y se obliga a presentar informes periódicos de las actividades que realice ante las instituciones u organismos del gobierno correspondientes, con los cuales se relacione en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 53.- La Junta Directiva emitirá el Reglamento Interno el cual será sometido a discusión y aprobación de la Asamblea General Ordinaria.

Artículo 54.- Las actividades de la asociación en ningún caso podrán menoscabar las funciones del Estado y de sus instituciones.

Artículo 55.- Lo no dispuesto en los presentes Estatutos, será resuelto por la Asamblea General, y por las leyes hondureñas vigentes en la materia de ONGD.

SEGUNDO: La Organización No Gubernamental de Desarrollo (ONGD) denominada “ASOCIACIÓN MOVIMIENTO AMBIENTALISTA SANTABARBARENSE (MAS)”, presentará anualmente ante la Secretaría de Estado en los Despachos de Gobernación, Justicia y Descentralización, a través de la Dirección de Regulación, registro y seguimiento de Asociaciones Civiles (DIRRSAC), los estados financieros

auditados que reflejen los ingresos, egresos y todo movimiento económico y contable, indicando su patrimonio actual así como las modificaciones y variaciones del mismo, incluyendo herencias, legados y donaciones a través de un sistema contable legalizado. Las herencias, legados y donaciones provenientes del extranjero, se sujetarán a la normativa jurídica imperante en el país, aplicable según sea el caso, a través de los Órganos Estatales constituidos para verificar la transparencia de los mismos.

TERCERO: La Organización No Gubernamental de Desarrollo (ONGD) denominada “ASOCIACIÓN MOVIMIENTO AMBIENTALISTA SANTABARBARENSE (MAS)” se somete a las disposiciones legales y políticas establecidas por la Secretaría de Estado en los Despachos de Gobernación, Justicia y Descentralización y demás entes contralores del Estado, facilitando cuanto documento sea requerido para garantizar la transparencia de la administración, quedando obligada, además, a presentar informes periódicos anuales de las actividades que realicen con instituciones u organismos con los que se relacionen en el ejercicio de sus objetivos y fines para lo cual fue autorizada.

CUARTO: La Organización No Gubernamental de Desarrollo (ONGD) denominada “ASOCIACIÓN MOVIMIENTO AMBIENTALISTA SANTABARBARENSE (MAS)” queda sujeta a los principios de democracia participativa en el sentido interno, así como en temas de transparencia y rendición de cuentas frente a sus miembros y a la población en general cuando perciban o manejen bienes o fondos públicos en general, deben rendir cuentas ante el órgano competente de conformidad con el Artículo 3 inciso 4) de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

QUINTO: Que la legalidad y veracidad de los documentos no es responsabilidad de esta Secretaría de Estado sino del peticionario.

SEXTO: La presente resolución deberá inscribirse en el Registro Especial del Instituto de la Propiedad de conformidad con el Artículo 28 de la Ley de Propiedad.

SÉPTIMO: Instruir a la Secretaría General para que de Oficio proceda a remitir el expediente a la Dirección de Regulación, Registro y Seguimiento de Asociaciones Civiles (DIRRSAC) para que emita la correspondiente inscripción. - **NOTIFÍQUESE. (F) CARMEN HAYDEÉ LÓPEZ FLORES, SUBSECRETARIA DE ESTADO EN EL DESPACHO DE JUSTICIA. (F) CELSO DONADÍN ALVARADO HERNÁNDEZ, SECRETARIO GENERAL**”. Extendida en la ciudad de Tegucigalpa, municipio del Distrito Central a los 04 días del mes de julio del año dos mil Veintitrés.

**NORMAN ALEXANDER ROMERO ANDINO
OFICIAL JURIDICO**

ACUERDO DE DELEGACIÓN DE FIRMA
No. 605-2022 DE FECHA 03 DE AGOSTO DE 2022.

18 N. 2023

**ENMIENDA No. (2)****LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL**

**LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL No.
NÚMERO 08-2023- SESAL “ADQUISICIÓN
DE MEDICAMENTOS (PRODUCTOS
FARMACÉUTICOS) PARA LA SECRETARÍA DE
SALUD AÑO 2024” A SER FINANCIADO CON
FONDOS NACIONALES.**

La Secretaría de Estado en el Despacho de Salud (SESAL), a los oferentes interesados en presentar oferta para el proceso de **LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL No. 08-2023-SESAL “ADQUISICIÓN DE MEDICAMENTOS (PRODUCTOS FARMACÉUTICOS) PARA LA SECRETARÍA DE SALUD AÑO 2024”**, a ser financiado con FONDOS NACIONALES, en atención a lo establecido en la Sección 8 de las Instrucciones a los Oferentes; por este medio COMUNICA y hace pública la **ENMIENDA No. (2)** la cual contiene agregados que modifican el Documento Base.

- I.** Se unifica el nombre del Formulario para la descripción de los insumos ofertados, siendo lo correcto **“DESCRIPCIÓN DE LOS INSUMOS (ÍTEMS) OFERTADOS”**.
- Aplicar la siguiente modificación a lo establecido en la página número 28, correspondiente a la IAO 11.1 (h) Documentos Adicionales a la oferta, literal i, que se leerá: i) Presentar Cuadro de la Descripción de los Insumos (ítems) ofertados firmado y sellado por el representante legal.
 - Aplicar la siguiente modificación a lo establecido en la página número 32, correspondiente a la IAO 18.03, que se leerá: El período de tiempo estimado para la vigencia de los insumos (ítems) es: SE DEFINIRÁ EN EL de la Descripción de los Insumos (ítems) ofertados [VIDA ÚTIL].

II. Se modifica la sección VI. Lista de Requisitos, Requisitos específicos, numeral dos Requisitos de los Productos, Literal **i) INSPECCIONES Y ACEPTACIÓN**, la cual se leerá de la siguiente manera:

INSPECCIONES Y ACEPTACIÓN

Se enfatiza que a todos los medicamentos se les hará control de calidad por lo que al momento de la recepción se hará el muestreo correspondiente, aclarando lo siguiente:

- Al momento de la recepción la Secretaría de Salud efectuará pruebas de calidad y durante el plazo de dos años contados a partir de la fecha de entrega, además podrá efectuar pruebas de calidad durante la vida útil de los medicamentos a fin de garantizar que estos mantendrán la calidad en iguales condiciones al momento de la entrega.
- La Secretaría de Salud o sus representantes, tendrán derecho a inspeccionar los medicamentos y/o someterlos a pruebas a fin de verificar su conformidad con las especificaciones de los contratos.
- La Secretaría de Salud notificará oportunamente y por escrito al proveedor, la idoneidad de todo representante para estos fines.

Para estos propósitos:

- La inspección y el control de calidad de los medicamentos es responsabilidad de la Secretaría de Salud.
- La Secretaría de Salud hará un muestreo técnico al azar entre los lotes de los productos se reserva el derecho de realizar pruebas en cualquier periodo de tiempo comprendido en la duración del producto ofertado [Vida útil], en caso de indicios de falla terapéutica o efectos adversos graves documentados por los Comités de Farmacia Terapéutica o en los casos de inexistencia de dichos comités por los respectivos servidores médicos de los hospitales o programas nacionales, en cuyo caso los costos correrán siempre por cuenta del proveedor.

3. El costo de las pruebas de control de calidad correrá por cuenta del proveedor, tendrá un plazo de cinco (5) días hábiles para realizar el pago del análisis a partir de la fecha de ingreso de las muestras al Laboratorio Nacional o Internacional indicado.
4. Estas pruebas de control de calidad se harán en el laboratorio oficial, reservándose siempre la Secretaría de Salud el derecho de indicar otro laboratorio nacional o internacional con capacidad para realizar las mismas. El proveedor deberá también reponer las muestras utilizadas para dichas pruebas.
5. Todo medicamento adquirido en el actual proceso de licitación, queda sujeto a un seguimiento de farmacovigilancia durante su vida útil, por lo que si fuera necesario y la situación lo amerita podrán ser sujeto a nuevos controles de calidad.
6. Es requisito para la emisión del ACTA DE RECEPCIÓN el informe de APROBADO del resultado del Análisis de Calidad emitido por un Laboratorio Nacional o Internacional que la Secretaría de Salud haya determinado sobre los Medicamentos.

Se les ruega tomar la debida atención a la modificación antes descrita, para efectos de Aclaratorias remitirse al Portal de HonduCompras, en el cual se encuentra mayor detalle, tomando en consideración que las mismas pasan a formar parte del presente proceso de Licitación Pública Nacional; Todas las disposiciones contenidas en el Documento Base que hasta esta fecha no han sido modificadas mantienen su vigencia.

Enmienda No. (2) emitida el día miércoles (15) de noviembre del 2023.

DR. JOSÉ MANUEL MATHEU AMAYA
SECRETARIO DE ESTADO EN EL
DÉSPACHO DE SALUD

18 N. 2023

PODER JUDICIAL

JUZGADO DE LETRAS DE LA SECCION JUDICIAL DE CHOLUTECA

AVISO DE TITULO SUPLETORIO

La suscrita, Secretaria General del Juzgado de Letras de la Sección Judicial de Choluteca, al público en general y para los efectos de ley, **HACE SABER:** Que la Abogada **SOANY VICTORIA ESPINAL SANCHEZ**, actuando en su condición de Representante Procesal del señor **RICHARD HERMES FLORES ESCAÑO**, mayor de edad, soltero, comerciante, hondureño, con domicilio en el municipio de San Lorenzo, departamento de Valle, con Identidad número **0601-1973-01138**, presentó a este Juzgado Solicitud de Título Supletorio de un lote de terreno, ubicado en la Aldea San Francinco, municipio de San Marcos de Colón, departamento de Choluteca, con una superficie de **TRESCIENTOS OCHENTA Y OCHO PUNTO NOVENTA Y CUATRO METROS CUADRADOS (388.94Mts2)**, y tiene el Área Polígono: **(00 HAS 03 AREAS 88.94 CAS-00 Manzanas +0557.84 Vrs2)** cero manzanas cero tres áreas cero con ochenta y ocho punto noventa y cuatro centiáreas igual a cero manzanas más quinientos cincuenta y siete punto ochenta y cuatro varas cuadradas con las colindancias siguientes. **AL NORTE**, colinda con **Carretera Panamericana con Vicente Guillén**; **AL SUR**, con **Avelino Rodríguez**; **AL ESTE**, con **Juan Rodríguez**; y, **AL OESTE**, con **Avelino Rodríguez**, el presente predio antes descrito lo obtuvo de forma quieta, pacífica y no interrumpida, no existiendo otros poseedores pro-indivisos y tienen más de quince años de poseerlo.

Choluteca, 17 de agosto del año 2023

ABG. AIDA ESPERANZA GODOY CARRANZA
SECRETARIA GENERAL

18 O., 18 N. y 18 D. 2023

LA EMPRESA NACIONAL DE
ARTES GRÁFICAS
 No es responsable del contenido de las
 publicaciones, en todos los casos la misma
 es fiel con el original que recibimos para
 el propósito.