

Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido y se modifican el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y la Orden de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo en ultraligero.

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 285, de 28 de noviembre de 2015
Referencia: BOE-A-2015-12893

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	4
CAPÍTULO I. Disposiciones generales.	6
Artículo 1. Objeto.	6
Artículo 2. Ámbito de aplicación.	6
Artículo 3. Definiciones.	6
Artículo 4. Clasificación de los aeródromos de uso restringido.	7
Artículo 5. Competencias.	7
Artículo 6. Normativa de aplicación.	7
Artículo 7. Régimen sancionador.	7
CAPÍTULO II. Requisitos de uso y operación de aeródromos de uso restringido	8
Artículo 8. Normas técnicas de seguridad operacional y parámetros de diseño de los aeródromos de uso restringido.	8
Artículo 9. Comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional.	8
Artículo 10. Limitaciones de uso y operación.	8

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Artículo 11. Obligaciones de los gestores de aeródromos de uso restringido.	9
CAPÍTULO III. Normas técnicas de seguridad operacional de los aeródromos de uso restringido.	9
Artículo 12. Zonas de aterrizaje y despegue.	9
Artículo 13. Zonas de protección.	10
Artículo 14. Calles de rodaje.	10
Artículo 15. Puntos de espera.	11
Artículo 16. Plataformas de estacionamiento.	11
Artículo 17. Restricción y eliminación de obstáculos.	11
Artículo 18. Ayudas visuales y sistemas eléctricos.	12
Artículo 19. Servicios y procedimientos de aeródromo.	12
Artículo 20. Vallado.	12
CAPÍTULO IV. Medios de cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional.	12
Artículo 21. Medios aceptables de cumplimiento.	12
Artículo 22. Normas técnicas autonómicas para el diseño de aeródromos de uso restringido.	13
CAPÍTULO V. Procedimientos de comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional y supervisión de su mantenimiento	13
Sección 1.ª Mecanismos de cooperación con las comunidades autónomas.	13
Artículo 23. Procedimiento de comprobación mediante la supervisión realizada por la comunidad autónoma.	13
Artículo 24. Procedimiento de comprobación mediante informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.	14
Artículo 25. Otros mecanismos de cooperación con las comunidades autónomas.	14
Sección 2.ª Procedimiento ante la agencia estatal de seguridad aérea.	14
Artículo 26. Iniciación del procedimiento previo a la apertura al tráfico.	14
Artículo 27. Instrucción y resolución del expediente.	15
Artículo 28. Modificación de las condiciones de seguridad operacional del aeródromo.	15
Sección 3.ª Vigencia de la comprobación de las normas técnicas de seguridad operacional y supervisión	16
Artículo 29. Vigencia.	16
Artículo 30. Supervisión del mantenimiento de las normas técnicas de seguridad operacional.	16
CAPÍTULO VI. Publicación de Información Aeronáutica.	16
Artículo 31. Publicación de Información Aeronáutica.	16
<i>Disposiciones adicionales.</i>	16
Disposición adicional única. Normas autonómicas vigentes.	16

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

<i>Disposiciones transitorias</i>	17
Disposición transitoria primera. Aeródromos de uso restringido autorizados.	17
Disposición transitoria segunda. Normas transitorias en materia de información aeronáutica.	17
Disposición transitoria tercera. Disposiciones transitorias en relación con los procedimientos.	17
<i>Disposiciones finales</i>	17
Disposición final primera. Modificación del Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos.	17
Disposición final segunda. Modificación de la Orden de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo en ultraligero.	18
Disposición final tercera. Título competencial.	20
Disposición final cuarta. Desarrollo y aplicación.	20
Disposición final quinta. Entrada en vigor.	21
ANEXO I. Clave de referencia de aeródromo	21
ANEXO II. Parámetros de diseño de helipuertos	21
ANEXO III. Medios aceptables de cumplimiento de aeródromos de uso restringido distintos de los helipuertos.	22
ANEXO IV. Medios aceptables de cumplimiento de helipuertos de uso restringido.	47

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: sin modificaciones

La Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad aérea, en su artículo 40, establece la obligación de los gestores de aeródromos, aeropuertos y demás instalaciones aeroportuarias de cumplir las condiciones de seguridad exigidas en relación con el diseño, construcción, uso y funcionamiento de la instalación que gestionan. En relación con los aeródromos de uso público, el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público, desarrolla lo dispuesto en el citado precepto aplicando, con las necesarias adaptaciones, el Anexo 14 al Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), así como los requisitos de certificación exigidos por el Reglamento (CE) 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CE, del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE.

Respecto de los aeródromos de uso restringido, la normativa comunitaria no ha considerado necesario someterlos a unas normas comunes, no obstante, sí ha incidido en la necesidad de que los Estados regulen mediante normativa técnica el régimen de comprobación de los aeródromos de uso restringido. Así, el considerando 6 del Reglamento (CE) n.º 1108/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009 por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y se deroga la Directiva 2006/23/CE, establece que, en el ámbito no cubierto por el reglamento en relación con las infraestructuras aeronáuticas, los Estados miembros deben adoptar medidas proporcionadas para incrementar el nivel general de seguridad de la aviación recreativa y de todo el transporte aéreo comercial. En la actualidad, la única regulación existente al respecto es la Orden 1957/1966, de 26 de octubre, sobre condiciones y normas para aeródromos privados («Boletín Oficial del Ministerio del Aire», núm. 130, de 29 de octubre de 1966).

En este contexto, este real decreto en el ejercicio de las competencias exclusivas del Estado en materia de control del espacio aéreo y tránsito aéreo, en las que se incardina la seguridad operacional, establece las normas técnicas de seguridad operacional exigibles a los aeródromos de uso restringido, entendiendo por tal, aquellas infraestructuras, incluidos los helipuertos, en los que no se pueden realizar operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, mercancías y correo, incluidos aerotaxi, conforme a la definición de aeródromo de uso público y restringido consagrada por el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, a la que remite este real decreto. Los aeródromos de uso restringido, por tanto, están destinados a la realización de otras actividades aéreas muy variadas, entre otras, la aviación privada y deportiva, los trabajos aéreos o las escuelas de vuelo.

Ello no obstante, los estándares internacionales establecidos para las infraestructuras destinadas al transporte aéreo, con las adecuadas adaptaciones, se han tomado como referencia para la determinación de las normas técnicas de seguridad operacional exigibles a los aeródromos de uso restringido, estableciendo los requisitos mínimos esenciales para garantizar la seguridad operacional atendiendo a la aeronave crítica para la que está diseñado el aeródromo y el tipo de operaciones a que se destina. El carácter esencial de las normas técnicas determina que no pueda haber exenciones a su cumplimiento. Adicionalmente, la determinación de las normas técnicas de seguridad operacional se realiza con la suficiente flexibilidad como para permitir su aplicación a las distintas infraestructuras.

Además, para facilitar su aplicación y uso por los interesados este real decreto aprueba los medios aceptables de cumplimiento conforme a los cuales se acredita el cumplimiento de las referidas normas técnicas, sin perjuicio de que éste pueda acreditarse mediante medios alternativos de cumplimiento siempre que un estudio de seguridad justifique que se alcanza un nivel de seguridad operacional equivalente.

Los medios aceptables de cumplimiento de las normas técnicas se han desarrollado, con las adaptaciones adecuadas a estas infraestructuras de uso restringido, a partir de las últimas enmiendas del Anexo 14 al Convenio de Aviación Civil Internacional, aplicables

desde el 14 de noviembre de 2013, en concreto la edición 6ª, enmienda 11A del volumen I para los aeródromos, y la edición 4ª, enmienda 5 del volumen II para los helipuertos.

La flexibilidad y proporcionalidad en el establecimiento de las normas técnicas de seguridad operacional y los medios aceptables de cumplimiento, determina su acomodamiento al tipo de operaciones al que se destina la infraestructura. Así con carácter general, y sin perjuicio de que se establezcan singularidades específicas para las infraestructuras en las que realicen determinadas operaciones, se adoptan medios aceptables de cumplimiento comunes para los aeródromos en los que se realicen operaciones de transporte sanitario, de contraincendios, de emergencias, los que son base de escuelas de vuelo, de centros de mantenimiento y vuelos turísticos, con independencia de que dichas infraestructuras presten servicios a los usuarios en general o limiten su uso a aquéllos usuarios autorizados expresamente por el gestor del aeródromo. Estos medios aceptables de cumplimiento son aplicables, asimismo, a las infraestructuras destinadas exclusivamente a la aviación general abiertas al uso de cualquier usuario, al considerar que dada la generalidad de su uso le son exigibles medios más estrictos de los requeridos a los aeródromos privados. Para estos últimos, atendiendo al tipo de operaciones que pueden realizarse en ellos, así como a las limitaciones de acceso a determinados usuarios, se simplifican en algunos aspectos las normas técnicas de seguridad operacional exigibles, así como los medios de cumplimiento.

La calificación como aeródromo de uso público o restringido, en consecuencia, viene referida al tipo de operaciones que pueden realizarse en la infraestructura y no considera si el aeródromo está abierto a todos los usuarios o es de uso particular de sus propietarios y las personas autorizadas por éstos.

Por otra parte, este real decreto establece los necesarios mecanismos de cooperación y coordinación para integrar adecuadamente la competencia exclusiva de las comunidades autónomas sobre aeródromos.

De un lado, dota de eficacia a efectos de cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional a las disposiciones de carácter general adoptadas por las comunidades autónomas en el ejercicio de sus competencias sobre el diseño de las infraestructuras, siempre que hayan sido informadas favorablemente por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Este informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea tiene carácter vinculante en lo que se refiere a la preservación de las competencias estatales en materia de normas técnicas de seguridad operacional de la infraestructura.

De otro, a efectos de procedimiento se contempla expresamente que la supervisión realizada por la comunidad autónoma en el procedimiento de autorización previo a la apertura al tráfico acredita ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea el cumplimiento de las normas técnicas en materia de seguridad operacional. Cuando conforme a la normativa autonómica de aplicación, la comunidad autónoma no supervise en tales procedimientos las normas técnicas aplicables, será precisa la comprobación por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en su caso, mediante los mecanismos de cooperación adicionales que proceda, del cumplimiento de las relativas a la seguridad operacional, sin perjuicio de que dicho pronunciamiento se incardine, si así lo prevé la normativa autonómica, en el procedimiento de autorización que ésta tramite. Para preservar las competencias estatales sobre seguridad operacional, los medios alternativos de cumplimiento de los que pretenda hacer uso el aeródromo deben ser aprobados o informados con carácter vinculante por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que será, en todo caso, la que deba aprobar los estudios aeronáuticos de seguridad que justifique que tales medios ofrecen un nivel de seguridad operacional equivalente.

Se contemplan, además, mecanismos adicionales de cooperación dando la máxima flexibilidad para que se pueda llegar a los acuerdos que correspondan para satisfacer las necesidades concretas de cada situación.

Se salvaguardan así las respectivas competencias, al tiempo que se garantiza la aplicación de los principios de cooperación y confianza mutua y de simplificación de cargas administrativas, establecidos en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

Por último, a efectos de comprobación del cumplimiento de las condiciones de seguridad operacional en los aeródromos de uso restringido, este real decreto salvaguarda las respectivas competencias.

Este real decreto, además, modifica el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, para flexibilizar el concepto de aeródromo eventual y equiparar el tratamiento de la comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido en la tramitación de los informes previstos en el artículo 9.2 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, al previsto en dicha norma en materia de certificación de aeropuertos o verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público.

Además, se adecua el régimen vigente en materia de operaciones de aeronaves ultraligeras, toda vez que, establecidas las normas técnicas de seguridad operacional de la infraestructura, su cumplimiento satisface las necesidades de seguridad que cubrían los centros de vuelo regulados en la Orden de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo de ultraligero. Así, se suprimen los centros de vuelo y se adecua el régimen de las escuelas de vuelo, jefes de vuelo y requisitos para el ejercicio de la operación.

En la tramitación de este real decreto, que se dicta de conformidad con la habilitación al Gobierno prevista en la disposición final cuarta de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y disposición final tercera de la Ley 21/2003, de 7 de julio, se ha tenido en cuenta el parecer de las comunidades autónomas y se ha dado audiencia al sector y al Consejo de Consumidores y Usuarios.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 27 de noviembre de 2015,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto establecer las normas técnicas de seguridad operacional de los aeródromos civiles de uso restringido y las limitaciones de uso y operación por razones de seguridad operacional, así como aprobar los medios aceptables de cumplimiento de las citadas normas técnicas, regular el procedimiento para comprobar su aplicación y la información que sobre estos aeródromos debe divulgarse, en su caso, a través de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP).

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto es de aplicación a los aeródromos de uso restringido establecidos en territorio español.

2. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este real decreto los aeródromos eventuales de uso restringido. A estos efectos, son aeródromos eventuales los definidos en el artículo 2, letra b), del Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos.

La exclusión del ámbito de aplicación de este real decreto de los aeródromos eventuales no exime al operador del deber de contar con las autorizaciones pertinentes conforme a la normativa que resulte de aplicación y con el permiso del propietario de la superficie.

Artículo 3. *Definiciones.*

A los efectos de este real decreto se entiende por:

a) Gestor, el titular del aeródromo o la persona física o jurídica designada por éste para realizar las labores de gestión de la infraestructura, con las obligaciones que determina el artículo 40 de la Ley de 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

b) Aeródromo de uso restringido, cualquier infraestructura, incluidos los destinados a aeronaves ultraligeras, hidroaeródromos y helipuertos, distinto de los aeródromos de uso público definidos en el artículo 1.3 del Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público.

Artículo 4. *Clasificación de los aeródromos de uso restringido.*

A efectos del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional establecidas en este real decreto los aeródromos de uso restringido se clasifican en:

a) Aeródromos restringidos especializados, en adelante aeródromos especializados, aquéllos en los que se realicen operaciones de transporte sanitario, lucha contra incendios y transporte de los medios adscritos a contra incendios, mantenimiento en base, escuelas de vuelo o vuelos turísticos, con independencia de que su uso esté limitado a los usuarios expresamente autorizados por su gestor o de que ofrezcan sus servicios a cualquier usuario.

Asimismo, se consideran aeródromos especializados aquéllos destinados a las operaciones de aviación general que ofrezcan sus servicios a todos los usuarios.

b) Aeródromos restringidos de uso privado, en adelante aeródromos de uso privado, aquéllos que sólo pueden ser utilizados por el titular de la instalación aeroportuaria y por las personas a las que su gestor permita el acceso para la realización de operaciones distintas de las previstas en el primer párrafo de la letra a).

Artículo 5. *Competencias.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea es competente para:

a) El ejercicio de la función de inspección, auditoría y supervisión del cumplimiento de las condiciones de seguridad operacional establecidas en este real decreto y en sus disposiciones de desarrollo y aplicación.

El ejercicio de esta función inspectora se regirá por lo dispuesto en la Ley 21/2003, de 7 de julio, y en el Reglamento de inspección aeronáutica aprobado por el Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero.

b) Resolver sobre el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional establecidas en este real decreto.

c) Aceptar los medios alternativos de cumplimiento propuestos y aprobar los estudios aeronáuticos de seguridad previstos en este real decreto.

2. Lo dispuesto en el apartado 1, letras a) y b), no obsta para la aplicación de los mecanismos de cooperación con las comunidades autónomas que correspondan, conforme a lo previsto en este real decreto.

Artículo 6. *Normativa de aplicación.*

En lo no previsto en el capítulo V, al procedimiento para la comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional de los aeródromos de uso restringido le es de aplicación lo dispuesto en la legislación reguladora del procedimiento administrativo común.

Artículo 7. *Régimen sancionador.*

El incumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional y las limitaciones de uso y operación establecidas en este real decreto y su normativa de desarrollo y aplicación constituye infracción administrativa en el ámbito de la aviación civil, y le será de aplicación el régimen sancionador previsto en la Ley 21/2003, de 7 de julio.

CAPÍTULO II

Requisitos de uso y operación de aeródromos de uso restringido

Artículo 8. *Normas técnicas de seguridad operacional y parámetros de diseño de los aeródromos de uso restringido.*

1. El diseño y operación de los aeródromos de uso restringido se ajustará a las normas técnicas de seguridad operacional previstas en el capítulo III, de un modo adecuado a las necesidades de seguridad operacional derivadas del tipo de aeronaves que esté previsto vayan a usar la infraestructura y el tipo de operación que realicen.

2. Los parámetros de diseño de los aeródromos de uso restringido se determinarán atendiendo a las dimensiones de las aeronaves que hayan de utilizarlos:

a) En el caso de aeródromos, distintos de los helipuertos, se les asignará una clave alfanumérica de referencia correspondiente al tamaño de la aeronave tomada en cuenta para su diseño, conforme a lo previsto en el anexo I.

b) En el caso de los helipuertos o las áreas de los aeródromos definidas para ser utilizadas para la llegada, la salida o el movimiento de helicópteros, los parámetros de diseño, que se concretan en el anexo II, se determinarán atendiendo a las dimensiones y clave de *performance* de los helicópteros que vayan a usar el helipuerto.

Artículo 9. *Comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional.*

1. Antes de la apertura al tráfico de los aeródromos de uso restringido o de sus modificaciones deberá quedar acreditado el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional, a través de los procedimientos previstos en el capítulo V.

2. La comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional se incardinará en el procedimiento de autorización previa a la apertura al tráfico de aeródromos de uso restringido o sus modificaciones tramitado por la comunidad autónoma, cuando, conforme a la normativa autonómica aplicable a dichos procedimientos:

a) Corresponda al órgano autonómico competente asegurar el cumplimiento de las normas técnicas de diseño de la infraestructura.

b) En la tramitación del procedimiento se prevea el informe de la autoridad estatal competente en materia de seguridad operacional.

3. En el resto de los supuestos, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea resolverá sobre el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional.

Artículo 10. *Limitaciones de uso y operación.*

1. La ausencia, limitación, suspensión o revocación de la resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o, según proceda, conforme a lo previsto en el artículo 9, de la autorización de la comunidad autónoma que acrediten el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional establecidas en este real decreto supone la pérdida o limitación de la capacidad del aeródromo para las operaciones aéreas.

2. Además y sin perjuicio del cumplimiento de otros requisitos adicionales exigidos por la normativa autonómica de aplicación, el aeródromo de uso restringido sólo podrá ser usado por aquellas aeronaves de tamaño igual o inferior a la aeronave tomada en cuenta para su diseño.

En caso de que, ocasionalmente, el aeródromo vaya a ser usado por una aeronave de tamaño o *performance* superior a la tomada en cuenta para su diseño, deberá presentarse un estudio aeronáutico de seguridad que garantice un nivel de seguridad operacional equivalente y que deberá ser aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, conforme al siguiente procedimiento:

a) En el supuesto previsto en el artículo 9.2, letra a), mediante informe preceptivo y vinculante de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, previa aprobación por ésta del estudio aeronáutico de seguridad en el que se sustenten los medios alternativos de cumplimiento,

emitido con anterioridad a su admisión por el órgano competente de la comunidad autónoma a los efectos del procedimiento de autorización de la apertura al tráfico o sus modificaciones.

b) En el resto de los supuestos, mediante resolución del Director de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea, en la que así se acuerde previa aprobación del estudio aeronáutico de seguridad, emitida a solicitud del gestor aeroportuario presentada directamente ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o a través del órgano competente de la comunidad autónoma cuando así esté previsto en la normativa autonómica que resulte aplicable.

3. Las operaciones de aeronaves en los aeródromos de uso restringido se realizarán, exclusivamente, conforme a las reglas de vuelo visual, ya sea VFR o VFR nocturno, en función de las normas de seguridad operacional que, en cada caso, haya acreditado la infraestructura conforme a los procedimientos de comprobación previstos en este real decreto.

Artículo 11. *Obligaciones de los gestores de aeródromos de uso restringido.*

1. Es responsabilidad del gestor del aeródromo de uso restringido:

a) Cumplir las normas técnicas de seguridad operacional establecidas en este real decreto y las limitaciones de uso y operación establecidas en el artículo anterior.

b) Obtener, con anterioridad a la apertura al tráfico de la infraestructura o de sus modificaciones, la resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que acredite el cumplimiento de dichas normas técnicas, salvo cuando, de conformidad con lo previsto en el artículo 9.2, la comprobación del cumplimiento de tales normas se sustancie en el procedimiento de autorización de apertura al tráfico o sus modificaciones tramitado por la comunidad autónoma.

c) Abstenerse de recibir operaciones aéreas cuando, con anterioridad a la apertura al tráfico o a las ulteriores modificaciones que afecten a las condiciones de seguridad operacional, no cuente con la resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o, en los supuestos previstos en el artículo 9.2, con la autorización de comunidad autónoma expedida previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

d) Elaborar y mantener actualizados los datos relevantes para los usuarios sobre la infraestructura y los servicios disponibles, poniéndolos a su disposición con la debida prontitud a través de un medio de comunicación suficientemente seguro y rápido. Estos datos deben ser exactos, legibles, completos e inequívocos.

2. La responsabilidad contractual y extracontractual del gestor por los daños y perjuicios causados a terceros por la ausencia, limitación, suspensión o revocación de la citada resolución o autorización, se regirá por lo dispuesto en la legislación civil o mercantil.

CAPÍTULO III

Normas técnicas de seguridad operacional de los aeródromos de uso restringido

Artículo 12. *Zonas de aterrizaje y despegue.*

1. Los aeródromos de uso restringido, distintos de los helipuertos, dispondrán de una zona designada para el aterrizaje y despegue de las aeronaves, en adelante pista, que cumplirá las siguientes condiciones:

a) Sus dimensiones, orientación y características serán adecuadas para las aeronaves que hayan de utilizar la infraestructura.

b) Sus pendientes y los cambios de pendiente se diseñarán de modo que se facilite la rápida evacuación del agua y no se cree un riesgo inaceptable para la operación de las aeronaves.

c) Su resistencia será suficiente para soportar operaciones repetitivas de las aeronaves previstas.

d) Las características de su superficie serán adecuadas al uso de las aeronaves previstas.

e) Si existieran diversas pistas, la configuración de las mismas será tal que no cree un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves.

2. Los helipuertos de uso restringido dispondrán de al menos un área de aproximación final y despegue (FATO), despejada de obstáculos, que cumplirá las siguientes condiciones:

- a) Tendrá las dimensiones adecuadas para el tipo de helicópteros previstos.
- b) La pendiente de su superficie facilitará un drenaje rápido y no creará un riesgo inaceptable para las operaciones de los helicópteros.
- c) La superficie de la FATO tendrá una resistencia suficiente para soportar cargas del helicóptero crítico en las condiciones que determine la operación y será adecuada para el sobrevuelo a baja altura en operaciones de aterrizaje y despegue.
- d) El emplazamiento de una FATO en un aeródromo o en sus proximidades no supondrá un riesgo inaceptable para las operaciones.

3. Además de lo dispuesto en el apartado 2, los helipuertos de uso restringido dispondrán al menos de un área de toma de contacto y elevación inicial (TLOF). La TLOF cumplirá las siguientes condiciones:

- a) Tendrá las dimensiones y emplazamiento adecuados para los helicópteros previstos.
- b) Su pendiente impedirá la acumulación de agua sin crear un riesgo inaceptable para las operaciones de los helicópteros.
- c) Tendrá una resistencia suficiente para soportar las cargas de los helicópteros en las condiciones que determine la operación.

Artículo 13. Zonas de protección.

1. La pista de los aeródromos de uso restringido, distintos de los helipuertos, deberá estar rodeada de una zona definida, en adelante franja de pista, destinada a proteger a las aeronaves que vuelen por encima de ella durante las operaciones de despegue o aterrizaje, o a mitigar las consecuencias de aterrizajes demasiado cortos o salidas de pista por un lado o por el extremo.

La franja de pista cumplirá las siguientes condiciones:

- a) Su longitud y anchura tendrán las dimensiones adecuadas a las operaciones de las aeronaves que vayan a utilizar la infraestructura.
- b) Estará libre de objetos que puedan crear un peligro inaceptable para las operaciones de las aeronaves, lo que no impedirá que pueda situarse equipo frangible en estas zonas si este es necesario para asistir a las operaciones de las aeronaves.
- c) Su pendiente y los cambios de pendiente facilitarán el drenaje de la pista y no crearán un riesgo inaceptable para las operaciones de aeronaves.
- d) Su resistencia y nivelación serán suficientes para reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de la pista.

2. La FATO de los helipuertos de uso restringido estará circundada por un área de seguridad, no necesariamente sólida, para reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se desvíen de la FATO. El área de seguridad cumplirá las siguientes condiciones:

- a) Tendrá su emplazamiento y geometría acorde a la de su FATO y a la aeronave crítica.
- b) Estará libre de objetos que puedan crear un peligro inaceptable para las operaciones de los helicópteros, lo que no impedirá que pueda situarse equipo frangible en estas zonas si este es necesario para asistir a las operaciones de los helicópteros.
- c) La superficie tendrá continuidad geométrica con la FATO, una pendiente que no ponga en riesgo las operaciones y debe ser apta para los efectos de la corriente descendente del rotor.

Artículo 14. Calles de rodaje.

1. Las zonas de los aeródromos de uso restringido, distintos de los helipuertos, que, junto con los aledaños a ellas asociados, se utilicen para el rodaje de aeronaves, en adelante calles de rodaje, estarán diseñadas de tal manera que permitan a las aeronaves que vayan a utilizar la instalación operar de manera segura en todas las condiciones previstas.

Las calles de rodaje cumplirán las condiciones siguientes:

a) Tendrán las dimensiones adecuadas a las operaciones de las aeronaves que vayan a usar la infraestructura.

b) Los cambios de dirección, curvas, uniones e intersecciones de las calles de rodaje se diseñaran de manera que no creen un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves.

c) Cuando haya varias zonas destinadas a calles de rodaje, sus distancias de separación serán tales que no creen un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves que deban usarlas.

d) Las pendientes, los cambios de pendiente, así como el drenaje del agua estancada de las calles de rodaje se diseñaran de manera que no creen un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves.

e) La resistencia de las calles de rodaje será suficiente para soportar las operaciones repetitivas de las aeronaves que usen la infraestructura, excepto aquellas zonas destinadas a un uso ocasional, que únicamente tendrán que poder soportar la aeronave.

f) Las características de la superficie de las calles de rodaje serán adecuadas al uso de las aeronaves previstas.

g) Las calles de rodaje estarán rodeadas de zonas extendidas simétricamente, denominadas franjas de las calles de rodaje, destinadas a proteger a las aeronaves en caso de salida de la calle de rodaje y soportar el paso de vehículos que operen en estas zonas.

2. En los helipuertos de uso restringido, cuando sea necesario para permitir el movimiento seguro y rápido de las aeronaves se dispondrá de calles y rutas de rodaje en tierra o calles y rutas de rodaje aéreo.

Las calles y rutas de rodaje cumplirán las condiciones siguientes:

a) Tendrán la geometría adecuada a las aeronaves que van a utilizarla.

b) Dispondrán de una pendiente para un drenaje rápido sin que se pongan en riesgo las operaciones.

c) Tendrán una resistencia suficiente para soportar las cargas de las aeronaves y una superficie apta para los efectos de la corriente descendente del rotor.

d) Estarán libres de objetos que puedan crear un peligro inaceptable para las operaciones de los helicópteros, lo que no impedirá que pueda situarse equipo frangible en las rutas de rodaje si es necesario para asistir a las operaciones de los helicópteros.

Artículo 15. *Puntos de espera.*

El diseño de los aeródromos de uso restringido, distinto de los helipuertos, deberá prever el establecimiento de puntos de espera definidos cuyo objetivo es proteger la pista del aeródromo durante las operaciones de despegue o aterrizaje.

Artículo 16. *Plataformas de estacionamiento.*

Las zonas de un aeródromo de uso restringido, destinadas al estacionamiento de las aeronaves, comúnmente denominadas plataformas de estacionamiento, así como las operaciones de servicio de éstas, estarán ubicadas y diseñadas de forma que su uso no cree un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves.

Artículo 17. *Restricción y eliminación de obstáculos.*

1. El espacio aéreo alrededor de los aeródromos de uso restringido deberá mantenerse libre de obstáculos para que puedan llevarse a cabo con seguridad las operaciones de aeronaves previstas. El diseño y la operación del aeródromo de uso restringido incluirán el establecimiento de superficies limitadoras de obstáculos que marcarán los límites hasta donde los objetos pueden proyectarse en el espacio aéreo.

2. Cualquier invasión de las superficies limitadoras de obstáculos requerirá que el gestor del aeródromo realice una evaluación para determinar si el objeto crea un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves. En caso de ser así, y con sujeción a las disposiciones que, en cada caso, resulten de aplicación, deberá eliminar el obstáculo y de no

ser posible, adoptar las medidas operacionales adecuadas para proteger a las aeronaves que utilicen el aeródromo.

Artículo 18. *Ayudas visuales y sistemas eléctricos.*

1. El aeródromo de uso restringido dispondrá de los indicadores, incluyendo indicador de la dirección del viento, señales, balizas y luces que sean adecuados al uso previsto, reconocibles y que aporten información inequívoca a los usuarios en todas las condiciones operativas previstas.

2. Cualquier objeto que se considere un peligro para la navegación se identificará y, según las necesidades, se señalará y, en su caso, se hará visible mediante luces.

3. Las zonas de los aeródromos cuyo uso esté restringido a las aeronaves, estarán convenientemente señalizadas y aportarán información inequívoca a los usuarios en todas las condiciones operativas previstas.

4. Las ayudas visuales y sus sistemas de alimentación eléctrica estarán diseñados de tal manera que un posible fallo no genere información inadecuada, engañosa o insuficiente para todos los usuarios, y no interrumpa un servicio esencial.

Artículo 19. *Servicios y procedimientos de aeródromo.*

En la operación de los aeródromos de uso restringido el gestor:

a) Adoptará un procedimiento de emergencia que cubra los supuestos de emergencia que puedan darse en la infraestructura o sus alrededores.

b) Garantizará que la infraestructura dispone de medios y equipos de salvamento y extinción de incendios adecuados al tipo de aeronaves que esté previsto que vayan a hacer uso de la misma. Estos medios deberán responder a cualquier incidente o accidente con la debida urgencia e incluirán, como mínimo, agentes extintores y medios para usarlos adecuadamente en caso de que fuera necesario.

c) En los aeródromos especializados se dispondrá de procedimientos adecuados al tipo de operaciones que se vayan a realizar, según sean vuelos turísticos, sanitarios, contraincendios, mantenimiento en base o escuelas y, en el caso de infraestructuras en las que se prevea la realización de vuelos turísticos, el gestor dispondrá de una cobertura y solvencia económica adecuada frente a la responsabilidad en que pudiera incurrir frente a terceros de conformidad con el artículo 1902 del Código Civil, acorde a las características de la instalación.

d) Llevará un registro de las operaciones que se realicen en el aeródromo en el que se registrará la matrícula de la aeronave y el tipo, la hora y la fecha de la operación.

Artículo 20. *Vallado.*

El aeródromo de uso restringido deberá disponer, cuando sea necesario, de medios adecuados para impedir el acceso no autorizado o inadvertido a la zona de movimiento de las aeronaves o a las zonas no accesibles al público de personas, vehículos o animales que puedan crear un riesgo para las operaciones, sin perjuicio de las disposiciones nacionales e internacionales en materia de protección de animales.

CAPÍTULO IV

Medios de cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional

Artículo 21. *Medios aceptables de cumplimiento.*

1. Se aprueban los medios aceptables de cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional que se incorporan como anexos III, aeródromos, y IV, helipuertos, cuya observancia acredita el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional establecidas en el capítulo III.

2. Cuando las características del aeródromo no se correspondan con las establecidas en el artículo 8.2 o no se correspondan con los tipos de aeródromo cubiertos por los medios aceptables de cumplimiento adoptados conforme a lo previsto en este real decreto, a solicitud del gestor de la infraestructura, por resolución del Director de Seguridad de

Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se adoptarán los medios aceptables de cumplimiento que, atendiendo a la aeronave de diseño establecida por el gestor, garanticen un nivel de seguridad equivalente al previsto en este real decreto. En otro caso el gestor podrá optar por presentar medios alternativos de cumplimiento conforme a lo previsto en el apartado siguiente.

3. La observancia de las normas técnicas de seguridad operacional de los aeródromos de uso restringido podrá acreditarse mediante medios alternativos de cumplimiento distintos de los medios aceptables de cumplimiento, siempre que se justifique técnicamente a través de un estudio aeronáutico de seguridad un nivel de seguridad operacional equivalente.

Estos estudios aeronáuticos de seguridad y medios alternativos de cumplimiento deben ser aceptados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, conforme al procedimiento previsto en el artículo 10.2.

Artículo 22. *Normas técnicas autonómicas para el diseño de aeródromos de uso restringido.*

1. Las normas técnicas de diseño de aeródromos de uso restringido adoptadas por las comunidades autónomas en el ejercicio de sus competencias en materia de aeródromos acreditarán la observancia de lo dispuesto en los artículos 12 a 20, ambos inclusive, cuando hayan sido informadas previamente, con carácter vinculante en lo que se refiere a la preservación de las competencias estatales, por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea elaborará y mantendrá actualizada la relación de las disposiciones a que se refiere el apartado anterior para facilitar el uso y conocimiento por los interesados.

CAPÍTULO V

Procedimientos de comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional y supervisión de su mantenimiento

Sección 1.ª Mecanismos de cooperación con las comunidades autónomas

Artículo 23. *Procedimiento de comprobación mediante la supervisión realizada por la comunidad autónoma.*

1. En los supuestos previstos en el artículo 9.2, letra a), la supervisión del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional realizada por el órgano autonómico competente para asegurar el cumplimiento de las normas técnicas de diseño de la infraestructura, se acreditará ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

A estos efectos, con carácter previo a la resolución sobre la autorización de la apertura al tráfico o de sus modificaciones, dicho órgano remitirá un informe a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en el que consten los datos relativos a la ubicación y usos de la infraestructura, los parámetros de diseño, claves de referencia, tipos de operación y datos identificativos del gestor, la comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional y su resultado.

2. La acreditación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional en este procedimiento se realizará, según proceda, a través de los medios aceptables de cumplimiento previstos en los artículos 21.1 y 2, o 22, o, previo informe vinculante de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a través de los medios alternativos de cumplimiento a que se refiere el artículo 21.3.

3. En el plazo máximo de cinco días a contar desde el día siguiente al de recepción del informe previsto en el apartado 1 en el que conste el cumplimiento por la infraestructura de las normas técnicas de seguridad operacional, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea emitirá un informe en el que expresamente se haga constar que, de conformidad con la comprobación realizada por el órgano competente de la comunidad autónoma, queda acreditado el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional previstas en el capítulo III. Del informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se dará traslado al órgano competente de la comunidad autónoma.

Artículo 24. *Procedimiento de comprobación mediante informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.*

1. En los supuestos previstos en el artículo 9.2, letra b), la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, sin perjuicio de pronunciarse sobre cualquier otro extremo que se le requiera, incorporará al informe al que se refiere dicho precepto el resultado de la comprobación del cumplimiento de las normas técnicas establecidas en este real decreto.

El informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea tendrá carácter vinculante en lo que se refiere a la preservación de las competencias estatales.

2. En este procedimiento la acreditación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional se realizará a través de los medios previstos en el artículo 21.

3. Sin perjuicio de los recursos que procedan frente al informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea conforme a lo previsto en la legislación reguladora del procedimiento administrativo común, este mismo informe se podrá impugnar en el recurso frente a la resolución de la comunidad autónoma que ponga fin al procedimiento al que se haya incorporado.

Artículo 25. *Otros mecanismos de cooperación con las comunidades autónomas.*

1. En los supuestos previstos en el artículo 9, apartados 2 y 3, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y el órgano competente de la comunidad autónoma podrán acordar, mediante la suscripción del correspondiente convenio de colaboración, los mecanismos de cooperación para el ejercicio de las respectivas competencias en la comprobación de las normas técnicas de los aeródromos de uso restringido.

Entre otros mecanismos, la cooperación podrá realizarse mediante la admisión por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de los informes de comprobación de las normas técnicas emitidos por el órgano competente de la comunidad autónoma a los efectos de la acreditación de dicho cumplimiento, la constitución de grupos de trabajo con este objeto u otros mecanismos adicionales que posibiliten la integración de las respectivas competencias en el seno de los procedimientos que deban sustanciarse ante las respectivas administraciones públicas.

2. Cuando así lo prevea la normativa autonómica que resulte de aplicación o, de conformidad con lo previsto en ella, así lo acuerde el órgano competente de la comunidad autónoma, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá informar sobre el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido, con carácter previo a la construcción o modificación de la infraestructura.

Sección 2.ª Procedimiento ante la agencia estatal de seguridad aérea

Artículo 26. *Iniciación del procedimiento previo a la apertura al tráfico.*

1. En los supuestos previstos en el artículo 9.3, con carácter previo a la apertura al tráfico del aeródromo el gestor de la infraestructura deberá solicitar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional y la emisión de la resolución que proceda. Esta solicitud se cursará a través del órgano competente de la comunidad autónoma cuando conforme a lo previsto en la normativa autonómica aplicable ésta deba autorizar la apertura al tráfico de la infraestructura.

2. A la solicitud el gestor acompañará un estudio técnico firmado por facultativo competente, que acredite que el aeródromo, sus instalaciones, sistemas, equipos, servicios y procedimientos cumplen las disposiciones de este real decreto, a través de los medios previstos en el artículo 21.

Este estudio técnico se acompañará de documentación técnica justificativa.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea mantendrá disponible en su página web modelos normalizados de formulario de solicitud y la relación de la documentación que se debe acompañar a ésta.

Artículo 27. *Instrucción y resolución del expediente.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea analizará la documentación aportada y realizará en cualquier momento del procedimiento, en su caso a través de los mecanismos de colaboración acordados con la respectiva comunidad autónoma, las inspecciones, verificaciones *in situ*, investigaciones o comprobaciones que considere necesarias para la emisión de la resolución que proceda sobre el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido.

2. El Director de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea resolverá sobre la solicitud en el plazo máximo de seis meses. Transcurrido ese plazo sin que haya recaído resolución expresa, la solicitud se entenderá desestimada de conformidad con lo previsto en la disposición adicional vigésima novena de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social.

3. Las resoluciones del Director de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea serán recurribles en alzada ante el Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 de su Estatuto, aprobado por el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero.

Artículo 28. *Modificación de las condiciones de seguridad operacional del aeródromo.*

1. En los supuestos previstos en el artículo 9.3, cualquier modificación funcional o estructural que pueda afectar a las normas técnicas de seguridad operacional posterior, según sea el caso, a la apertura al tráfico o a la resolución prevista en el artículo anterior, deberá ser comunicada por el gestor aeroportuario a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a través del órgano competente de la comunidad autónoma cuando ésta deba autorizar la apertura al tráfico de la modificación, como mínimo con un mes de antelación con respecto a la fecha prevista para su puesta en funcionamiento.

En el plazo de 20 días desde la recepción de la comunicación, el Director de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea resolverá si, atendiendo a las modificaciones que pretendan realizarse, es necesario modificar la resolución o informe que acrediten el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido atendiendo al cambio pretendido.

Siempre que se modifiquen elementos tales como la categoría operativa de la pista de vuelo, la configuración del campo de vuelo, la aeronave determinante del aeródromo u otros cambios sustanciales, estructurales o funcionales, se requerirá la modificación de la resolución.

2. A la comunicación de los cambios en el aeródromo que puedan afectar a las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos restringidos se acompañarán los documentos que justifiquen su sujeción a las normas establecidas en este real decreto y sus disposiciones de desarrollo y aplicación incluido, cuando proceda atendiendo a la naturaleza de las modificaciones que pretendan implantarse, un estudio técnico firmado por facultativo competente que acredite el cumplimiento de las normas técnicas. La no aportación de este estudio, en todo caso, será un requisito subsanable cuando la Agencia Estatal de Seguridad Aérea acuerde la necesidad de comprobación de las modificaciones previstas.

3. Acordada la necesidad de comprobación de que las modificaciones previstas se ajustan a lo previsto en este real decreto, el plazo para resolver y notificar la modificación de la resolución favorable de comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos restringidos será de seis meses, transcurrido el cual sin que hubiere recaído resolución expresa, se entenderá que la comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido es desfavorable, de conformidad con lo previsto en la disposición adicional vigésima novena de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social.

Sección 3.ª Vigencia de la comprobación de las normas técnicas de seguridad operacional y supervisión

Artículo 29. *Vigencia.*

Las resoluciones o informes de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea previstos en este capítulo tendrán vigencia indefinida, en lo que respecta al cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional, sin perjuicio de la supervisión prevista en el artículo siguiente, así como de la revisión que proceda conforme al resultado de ésta.

A estos efectos en los supuestos previstos en el artículo 9.2, cuando conforme a la normativa autonómica de aplicación al procedimiento de autorización de apertura al tráfico del aeródromo de uso restringido o sus ulteriores modificaciones exija su renovación, sólo será preciso recabar el informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, cuando proceda previas las actuaciones previstas en el artículo 23.1, cuando el órgano competente de la comunidad autónoma constatare modificación de las condiciones en que fueron otorgados dichos informes.

Artículo 30. *Supervisión del mantenimiento de las normas técnicas de seguridad operacional.*

En la supervisión del mantenimiento de las normas técnicas de seguridad operacional serán de aplicación los mecanismos de cooperación institucional a que se refiere el artículo 25.1.

CAPÍTULO VI

Publicación de Información Aeronáutica

Artículo 31. *Publicación de Información Aeronáutica.*

1. En la Publicación de Información Aeronáutica española, en una sección separada y con la advertencia expresa de que antes de planificar su uso el responsable de la operación debe asegurarse que puede hacerlo, dado que, salvo casos de emergencia, estas infraestructuras tienen limitadas las operaciones aéreas específicas que pueden realizarse en ellas y su acceso puede estar restringido a usuarios autorizados, se prestará información sobre:

- a) El nombre del gestor del aeródromo de uso restringido.
- b) La denominación y ubicación del aeródromo.
- c) Las coordenadas del punto de referencia del aeródromo (ARP).

2. Los requisitos de calidad de esta información y el responsable de facilitarlos se establecerán en los acuerdos que suscriba ENAIRE, entidad responsable de la provisión del servicio de información aeronáutica del Estado español.

Disposición adicional única. *Normas autonómicas vigentes.*

La observancia por los helipuertos a los que resulta de aplicación lo dispuesto en el Decreto 248/2000, de 24 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 11/1998, de 5 de noviembre, de helipuertos, de la Generalidad de Cataluña, acredita el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional establecidas en los artículos 12.2 y 3, 13.2, 14.2, 16, 17.1, 18.1, 19, letra a) y b), y 20 de este real decreto.

La observancia por los aeródromos destinados a aeronaves ultraligeras a los que resulta de aplicación lo dispuesto en el Decreto 94/1986, de 20 de marzo, regulador de los campos de aviación para aeronaves de estructura ultraligera, de la Generalidad de Cataluña, acredita el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional establecidas en los artículos 12.1, 13.1, 14.1, 15, 16, 17.1, 18.1, 19, letras a) y b), de este real decreto.

Disposición transitoria primera. *Aeródromos de uso restringido autorizados.*

1. Los aeródromos de uso restringido autorizados con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, podrán mantener la configuración autorizada sin necesidad de introducir modificaciones. Sin embargo, las modificaciones estructurales o funcionales que se realicen con posterioridad a su entrada en vigor deberán ajustarse a lo dispuesto en este real decreto.

2. En el plazo de cuatro meses desde la entrada en vigor de este real decreto, los gestores de los aeródromos a los que se refiere el apartado anterior deberán comunicar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en su caso, a través del órgano competente de la comunidad autónoma, su clave de referencia, su clase de performance en el caso de los helipuertos, y las actividades que realizan las aeronaves que en él operan.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea trasladará al Servicio de Información Aeronáutica de ENAIRE la información sobre estos aeródromos al objeto de que por dicha entidad se formalicen los acuerdos a que se refiere el artículo 31.2.

Disposición transitoria segunda. *Normas transitorias en materia de información aeronáutica.*

Hasta la adopción de la normativa sectorial específica en materia de información aeronáutica que complete el régimen sobre los acuerdos que deben suscribir los proveedores de servicios de información aeronáutica con los originadores de datos, los acuerdos previstos en el artículo 31.2 podrán suscribirse, según proceda, con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o con el órgano competente de la comunidad autónoma, y, en su defecto, con el gestor de la infraestructura.

De no procederse a la suscripción de tales acuerdos, el gestor de la infraestructura estará obligado a facilitar al Servicio de Información Aeronáutica de ENAIRE la información prevista en el artículo 31.1 con el nivel de calidad que, de conformidad con la normativa aplicable, le exija dicho proveedor de servicios de información aeronáutica.

Disposición transitoria tercera. *Disposiciones transitorias en relación con los procedimientos.*

Los procedimientos iniciados antes de la entrada en vigor de este real decreto, continuarán su tramitación conforme a lo previsto en él, conservándose todos los trámites realizados con anterioridad a dicha entrada en vigor y sin que proceda, en ningún caso, retrotraer las actuaciones.

Si no fuera posible continuar la tramitación del procedimiento conforme a lo previsto en este real decreto sin retrotraer las actuaciones, aquél se ajustará a lo dispuesto en la normativa vigente antes de la entrada en vigor de este real decreto.

Disposición final primera. *Modificación del Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos.*

Se introducen las siguientes modificaciones en el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos:

Uno. Se modifica el artículo 1, apartado 2, que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«2. Quedan excluidas del ámbito de aplicación de este real decreto, las superficies utilizadas por las aeronaves para atender situaciones de emergencia sobrevenidas, como operaciones médicas, de lucha contra incendios o búsqueda y salvamento, catástrofes naturales u otras equivalentes.»

Dos. Se modifica el artículo 2, letra b), que pasa a tener la siguiente redacción:

«b) Aeródromo eventual, la superficie apta para el uso de aeronaves que, a juicio del operador, reúne las condiciones mínimas para la seguridad de las operaciones y cuya utilización, salvo cuando se trate de las operaciones a que se refiere el artículo 1.2, no exceda de 40 operaciones anuales, sin sobrepasar 15 al mes.

Cuando el uso de la superficie exceda del previsto en el párrafo anterior, será considerado, a los efectos de este real decreto, como aeródromo de uso restringido.»

Tres. Se modifica el artículo 4.3 que queda redactado como sigue:

«En todo caso la emisión del informe o certificado de compatibilidad favorable previo a la apertura al tráfico de los aeródromos autonómicos no eventuales requerirá que el aeródromo o el helipuerto cuente, según proceda, con el certificado de aeropuerto, la resolución favorable de verificación o comprobación del cumplimiento de las normas técnicas exigibles al aeródromo de que se trate, así como, en su caso, con el informe favorable de comprobación del aeródromo de uso restringido expedidos por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, según lo previsto, respectivamente, en el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público, aprobado por Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, y en el Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido.

En tales casos, si procede, podrá emitirse el informe o certificado de compatibilidad conforme a lo previsto en el artículo 21.2».

Cuatro. El apartado 3.2.2. del anexo, queda redactado en los siguientes términos:

«3.2.2 En el caso de aeródromos restringidos de uso privado, relación de usuarios autorizados para el uso del aeródromo y procedimiento establecido para su modificación».

Disposición final segunda. *Modificación de la Orden de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo en ultraligero.*

Primero. Se modifican los capítulos II y III de la Orden de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo en ultraligero, que pasan a quedar redactados en los siguientes términos:

«CAPÍTULO II

Escuelas de vuelo

Artículo 3. *Autorización de escuela de ultraligeros.*

1. Con carácter previo al inicio de su actividad las escuelas de ultraligeros deberán haber sido autorizadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, previa acreditación de los requisitos exigibles conforme a lo previsto en esta orden.

El procedimiento de autorización se iniciará a solicitud del interesado en la que deberá constar las instalaciones, personal y material con que se cuente para el desarrollo de la actividad. Junto a la solicitud se deberá presentar la documentación justificativa de tales extremos.

2. Por resolución del Director de seguridad competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se procederá, en el plazo de tres meses a contar desde el día siguiente al de presentación de la solicitud, a conceder o denegar la solicitud según proceda.

Trascurrido el plazo previsto en el párrafo anterior sin que se haya dictado resolución expresa la solicitud deberá entenderse denegada por silencio administrativo, de conformidad con lo previsto en la disposición adicional vigésima novena de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social.

3. La resolución prevista en el apartado 2 no pone fin a la vía administrativa, pudiendo ser recurrida en alzada ante el Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en el plazo de un mes a contar a partir del día siguiente al que se produzca la

notificación del acto recurrido, sin perjuicio de la interposición del recurso potestativo de reposición.

Artículo 4. *Medios personales y materiales y responsabilidad de la actividad de enseñanza.*

1. Las escuelas de ultraligeros deberán acreditar, como mínimo, que operan en un aeródromo que haya acreditado los requisitos de seguridad operacional exigibles para la realización de estas operaciones.

2. Además, las escuelas de ultraligeros deberán disponer, al menos, de los siguientes medios:

- a) Un piloto, titular de una licencia de piloto de ultraligero, con la anotación de la habilitación de instructor, en vigor.
- b) Un ultraligero de doble mando.
- c) Un jefe de vuelos o persona que reúna las condiciones legales para serlo.
- d) Un sistema de comunicaciones por radio, o un sistema de señales.
- e) Un botiquín para asistencia sanitaria de urgencia.

3. Sin perjuicio de las funciones que corresponden al jefe de vuelos conforme a lo previsto en esta orden, las escuelas de ultraligeros desarrollarán su actividad de enseñanza bajo la supervisión y responsabilidad del piloto de ultraligero con habilitación de instructor.

Artículo 5. *Otras obligaciones de las escuelas de ultraligeros.*

1. Las escuelas de ultraligeros deberán llevar la siguiente documentación:

- a) El libro diario de vuelos, integrado por las hojas de cronometraje en las que se anotarán diariamente los vuelos efectuados por los pilotos y alumnos.
- b) Un parte mensual de actividades de la escuela, en modelo oficial, formulado por el jefe de vuelos, que se remitirá a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea dentro de los quince primeros días del mes siguiente.

2. Además, la autorización de la escuela de ultraligeros, expedida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, deberá figurar en sitio perfectamente visible en sus dependencias.

CAPÍTULO III

Actividad

Artículo 6. *Jefe de vuelos.*

Las infraestructuras en las que pretendan operar ultraligeros deberán disponer de un jefe de vuelos de ultraligeros que acredite los siguientes requisitos:

- a) Ser mayor de edad y titular de una licencia de piloto de ultraligero en vigor, con experiencia acreditada ante la Dirección General de Aviación Civil.
- b) Acreditar, al menos, cien horas de vuelo.

Artículo 7. *Funciones del jefe de vuelos.*

1. Corresponden al jefe de vuelos las funciones siguientes, en orden a la supervisión de las actividades de vuelo:

- a) Determinar el comienzo y fin de los vuelos.
- b) Verificar que los vuelos se desarrollen de acuerdo con la normativa vigente.
- c) Determinar los procedimientos de la operación y la pista en servicio.
- d) Establecer el orden de los vuelos.
- e) Establecer las comunicaciones aire-tierra y viceversa o la colocación de las señales.

f) Autenticar, con su firma y el sello del aeródromo, los certificados y el registro de tiempo de cada uno de los vuelos de los pilotos de ultraligero que operen en la infraestructura.

2. Al jefe de vuelos de una escuela de ultraligeros le corresponde la realización de las siguientes funciones:

a) Responsabilizarse, con su firma, de la hoja de cronometraje al finalizar los vuelos realizados en la escuela, comprobando la exactitud de las anotaciones.

b) Realizar los vuelos de prueba relacionados con el mantenimiento y la seguridad en el vuelo de los ultraligeros de la escuela. Esta atribución podrá ser delegada en un piloto de ultraligero expresamente autorizado por el jefe de vuelos para dicha operación.

Artículo 8. Operación de los ultraligeros.

1. Las operaciones de ultraligeros, además de despegar o aterrizar desde aeródromos que acrediten el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional exigibles a la infraestructura para la operación de estas aeronaves, conforme a los procedimientos previstos en la normativa de aplicación y contar con la autorización del gestor de la infraestructura, están sujetas a los siguientes requisitos específicos:

a) El uso de arnés o cinturón de seguridad para la práctica del vuelo.

b) Operar a una altura máxima del vuelo no superior a 300 metros sobre tierra o agua.

c) Operar fuera de los espacios aéreos controlados, restringidos, prohibidos, sobre zonas peligrosas activadas, zonas urbanas y aglomeraciones de personas.

d) Operar en condiciones meteorológicas de vuelo visual diurno.

2. Con carácter excepcional, por causa justificada y previa petición razonada ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrán dejarse en suspenso algunas de las limitaciones operativas a que se refiere el apartado 1.»

Segundo. Los preceptos modificados en el punto anterior podrán ser objeto de reforma por orden del Ministro de Fomento.

Disposición final tercera. Título competencial.

Este real decreto se dicta al amparo de las competencias exclusivas en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, que atribuye al Estado el artículo 149.1. 20ª de la Constitución.

Disposición final cuarta. Desarrollo y aplicación.

1. Se habilita al Ministro de Fomento para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo de este real decreto, y, en particular, para actualizar los medios aceptables de cumplimiento teniendo en cuenta, en lo que proceda, las correspondientes enmiendas del Anexo 14, Aeródromos, del Convenio para la Aviación Civil Internacional, o cuando se estime conveniente por criterios técnicos.

Asimismo, se habilita al Ministro de Fomento para establecer los medios aceptables de cumplimiento exigibles a categorías específicas de aeródromos de uso restringido tales como altipuertos o pistas de montaña e hidroaeródromos.

2. Se habilita al Director General de Aviación Civil para que, a iniciativa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y teniendo en cuenta las prescripciones y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y los organismos internacionales de los que forme parte el Estado español, dicte mediante circular aeronáutica, las disposiciones de carácter secundario y contenido técnico que completen y precisen la aplicación de las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido.

3. El Director de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá aprobar las guías técnicas de orientación para la aplicación de los

medios aceptables de cumplimiento, así como las directrices para la elaboración del estudio aeronáutico de seguridad previsto en el artículo 21.3.

Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 27 de noviembre de 2015.

FELIPE R.

La Ministra de Fomento,
ANA MARÍA PASTOR JULIÁN

ANEXO I

Clave de referencia de aeródromo

1. Se determinará una clave de referencia de aeródromo –número y letra clave– que se seleccione para fines de planificación del aeródromo de acuerdo con las características de los aviones para los que se destine la instalación del aeródromo.

2. Los números y letras clave de referencia de aeródromo tendrán los significados que se les asigna en la Tabla incorporada a este anexo.

3. El número clave para el elemento 1 se determinará por medio de la Tabla incorporada a este anexo, columna 1, seleccionando el número de clave que corresponda al valor más elevado de las longitudes de campo de referencia de los aviones para los que se destine la pista.

4. La letra de clave para el elemento 2 se determinará por medio de la Tabla incorporada a este anexo, columna 3, seleccionando la letra clave que corresponda a la envergadura más grande, o a la anchura exterior más grande entre ruedas del tren de aterrizaje principal, la que de las dos dé el valor crítico para la letra clave de los aviones para los que se destine la instalación.

Tabla. Clave de referencia de aeródromo

Elemento 1 de la clave		Elemento 2 de la clave		
Núm. de clave (1)	Longitud de campo de referencia de la aeronave (2)	Letra de clave (3)	Envergadura de la aeronave (4)	Anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal de la aeronave (5)
1	Menos de 800 m	A	Hasta 15 m (exclusive)	Hasta 4,5 m (exclusive)
2	Desde 800 m hasta 1.200 m (exclusive)	B	Desde 15 m hasta 24 m (exclusive)	Desde 4,5 m hasta 6 m (exclusive)
		C	Desde 24 m hasta 36 m (exclusive)	Desde 6 m hasta 9 m (exclusive)

ANEXO II

Parámetros de diseño de helipuertos

Se definirán los siguientes parámetros teniendo en cuenta las características de la flota de helicópteros que van a usar el helipuerto:

- 1.º D: dimensión máxima del helicóptero.
- 2.º RD: diámetro del rotor del helicóptero.
- 3.º MTOM: masa máxima en el despegue.
- 4.º UCW: anchura máxima del tren de aterrizaje.
- 5.º Clase de performance.
- 6.º Helipuerto elevado o de superficie.

ANEXO III

**Medios aceptables de cumplimiento de aeródromos de uso restringido
distintos de los helipuertos**

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.
2. MEDIOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS TÉCNICAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS DE USO RESTRINGIDO.
 1. CORRELACIÓN DE LAS NORMAS TÉCNICAS Y LOS MEDIOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO.
 2. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS.
 - 2.1 Pistas.
 - 2.2 Franjas de pista.
 - 2.3 Calles de rodaje.
 - 2.4 Franjas de las calles de rodaje.
 - 2.5 Puntos de espera de la pista y puntos de espera en la vía de vehículos.
 - 2.6 Plataformas.
 - 2.7 Vallas.
 3. RESTRICCIÓN Y ELIMINACIÓN DE OBSTÁCULOS.
 - 3.1 Superficies limitadoras de obstáculos
 - 3.2 Requisitos de la limitación de obstáculos.
 4. AYUDAS VISUALES PARA LA NAVEGACIÓN.
 - 4.1 Indicador de la dirección del viento.
 - 4.2 Señales.
 - 4.3 Luces.
 - 4.4 Balizas.
 5. AYUDAS VISUALES INDICADORAS DE OBSTÁCULOS
 - 5.1 Objetos que hay que señalar o iluminar.
 - 5.2 Señalamiento de objetos.
 6. AYUDAS VISUALES INDICADORAS DE ZONAS DE USO RESTRINGIDO
 - 6.1 Pistas y calles de rodaje cerradas en su totalidad o en parte.
 - 6.2 Área anterior al umbral.
 - 6.3 Áreas fuera de servicio.
 7. SISTEMAS ELÉCTRICOS
 - 7.1 Sistemas de suministro de energía eléctrica.
 8. PROCEDIMIENTOS DE AERÓDROMO.
 - 8.1 Emergencia en los aeródromos.
 - 8.2 Salvamento y extinción de incendios.
 - 8.3 Aeródromos que son base de escuelas de vuelo o que son base de mantenimiento.
 - 8.4 Aeródromos con operaciones de vuelos turísticos.
 - 8.5 Aeródromos base de lucha contra incendios forestales.

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento contiene los medios aceptables de cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido desarrollados con las adaptaciones necesarias a partir de la sexta edición, enmienda 11A, del Anexo 14 Volumen

I, Diseño y operaciones de aeródromos, de OACI, aplicable a partir del 14 de noviembre de 2013.

A los efectos de los medios aceptables de cumplimiento serán de aplicación las definiciones contenidas en las Normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, aprobadas por Real Decreto 862/2009 de 14 de mayo.

Los medios aceptables de cumplimiento incluyen especificaciones hasta la clave de referencia OACI 2C y para vuelo visual diurno y nocturno.

2. MEDIOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS TÉCNICAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS DE USO RESTRINGIDO

1. Correlación de las normas técnicas y los medios aceptables de cumplimiento.

En las siguientes tablas se establece la correlación de las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido con los medios aceptables de cumplimiento. Se indica a qué artículos corresponden los medios aceptables de cumplimiento.

ND: No disponible.

Art.	Descripción	M.A.C.	Medio aceptable de cumplimiento.
Art. 12 - Zonas de aterrizaje y despegue			
12.1	a. Dimensiones de las pistas	2.1.1 y 2.1.2	Longitud y anchura de las pistas.
	b. Pendientes	2.1.4 a 2.1.7	Pendientes de las pistas.
	c. Resistencia	2.1.8	Resistencia y superficie de las pistas.
	d. Superficie	2.1.8	Resistencia y superficie de las pistas.
	e. Distancia entre pistas	2.1.3	Distancia mínima entre pistas paralelas.
Art. 13 - Zonas de protección			
13.1	Franja de pista	2.2.1	Franjas de pista.
	a. Longitud y anchura	2.2.2	Longitud de las franjas de pista.
		2.2.3	Anchura de las franjas de pista.
	b. Objetos en la franja	2.2.6	Objetos en franjas de pista.
	c. Pendientes	2.2.4	Pendientes de las franjas de pista.
	2.2.5	Resistencia de las franjas de pista.	
Art. 14 - Calles de rodaje			
14.1	a. Dimensiones	2.3.1	Anchura de las calles de rodaje.
	b. Cambios de dirección	2.3.2	Uniones e intersecciones.
		2.3.6	
	c. Distancias	2.3.3	Distancias mínimas de separación.
	d. Pendientes	2.3.4	Pendientes de las calles de rodaje.
	e. Resistencia	2.3.5 y 2.3.6	Resistencia de las calles de rodaje y superficies adicionales en curva.
	f. Superficie		
		2.4.1	Franja de la calle de rodaje.
g. Franjas de calles de rodaje	2.4.2	Anchura de la franja de calle de rodaje.	
	2.4.3	Objetos en la franja de calle de rodaje.	
Art. 15 - Puntos de espera			
15	Puntos de espera	2.5.1	Puntos de espera en pista.
		2.5.2	Puntos de espera en vía de vehículos.
		2.5.3	Emplazamiento.
Art. 16 - Plataformas de estacionamiento.			
16	Plataformas	2.6.1	Plataformas.
		2.6.2	Resistencias de las plataformas.
Art. 17 - Restricción y eliminación de obstáculos.			
17.1	Establecimiento de las superficies limitadoras de obstáculos.	3.1.1 a 3	Superficie horizontal interna.
		3.1.4 a 7	Superficie de aproximación.
		3.1.8 a 11	Superficie de ascenso en el despegue.
		3.1.12 a 15	Superficie de transición.
		3.2.1 a 6	Requisitos de eliminación de obstáculos.
Art. 18 - Ayudas visuales y sistemas eléctricos.			

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Art.	Descripción	M.A.C.	Medio aceptable de cumplimiento.	
18.1	Indicadores.	4.1	Indicadores de la dirección del viento.	
		Señales	4.2.1	Señal designadora de pista.
			4.2.2	Señal de eje de pista.
	4.2.3		Señal de umbral.	
	4.2.4		Señal de eje de calle de rodaje.	
	4.2.5 y 4.2.6		Señales de puntos de espera.	
	4.2.7		Señales de plataforma.	
	4.2.8		Señal de prohibida la entrada.	
	4.2.9		Señales para pistas de longitud inferior a 500 m.	
	Luces.		4.3.1	Faros aeronáuticos.
		4.3.2	Luces de borde pista.	
		4.3.3	Luces de umbral de pista.	
		4.3.4.	Luces de extremo de pista.	
		4.3.5	Luces de borde de calle de rodaje.	
		4.3.6	Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación.	
Balizas.	4.4.1	Características de las balizas.		
	4.4.2 y 4.4.3	Balizas de borde de calle de rodaje.		
	4.4.4	Balizamiento de pistas no pavimentadas.		
	5.1	Objetos que hay que señalar o iluminar.		
18.2	Señalización de obstáculos.	5.2	Señalamiento de objetos.	
		6.1	Pistas y calles de rodaje cerradas.	
18.3	Señalización de zonas de uso restringido.	6.2	Área anterior al umbral.	
		6.3	Áreas fuera de servicio.	
		7	Sistemas eléctricos.	
		Art. 19. - Procedimientos de los aeródromos.		
19	a. Plan de emergencia.	8.1	Emergencia en los aeródromos.	
	b. Salvamento y extinción de incendios.	8.2	Salvamento y extinción de incendios.	
	c. Procedimientos específicos.	8.3	Aeródromos que son base de escuelas de vuelo o que son base de mantenimiento.	
		8.4	Aeródromos con operaciones de vuelos turísticos.	
		8.5	Aeródromos base de lucha contra incendios forestales.	
d. Registro de aeronaves.	N.D.	N.D.		
Art. 20. - Vallado.				
20	Vallado.	2.7.1	Establecimiento de vallado.	

2. Características físicas.

2.1 Pistas.

2.1.1 La longitud de la pista deberá proporcionar unas distancias declaradas adecuadas para satisfacer los requisitos operacionales de los aviones para los que se proyecte la pista.

2.1.2 La anchura de la pista no será menor de la dimensión apropiada especificada en la siguiente Tabla 2-1:

Tabla 2-1. Anchura de la pista en función de la clave de referencia del aeródromo

Clave	A	B	C
1	MTOW>5700 Kg o Uso nocturno: 18 m		23 m
	MTOW<5700 kg: 15 m		
	MTOW<2000 kg y uso particular: 10 m		
2	MTOW>5700 kg o uso nocturno: 23 m		30 m
	MTOW<5700 kg: 18 m		

2.1.3 Cuando se trata de pistas paralelas previstas para uso simultáneo en condiciones de vuelo visual, la distancia mínima entre sus ejes será de:

150 m cuando el número de clave sea 2; y

120 m cuando el número de clave sea 1.

2.1.4 La pendiente longitudinal total entre los extremos de la pista no excederá del 2%

2.1.5 En ninguna parte de la pista la pendiente longitudinal excederá del 3%

2.1.6 Además, para los aeródromos especializados y cuando no se pueda evitar un cambio de pendiente, será lo más gradual posible, y será tal que desde cualquier punto situado a:

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.

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.

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.

2.1.7 Para facilitar la rápida evacuación del agua y asegurar el drenaje de la pista, la pendiente transversal máxima será de:

- 1,5% cuando la letra de clave sea C y
- 2,5% cuando la letra de clave sea A o B;

2.1.8 La pista soportará el tránsito de los aviones para los que esté prevista y la superficie no tendrá irregularidades que den como resultado la pérdida de las características de rozamiento, o afecten adversamente de cualquier otra forma el despegue y el aterrizaje de un avión.

2.2 Franjas de pista

2.2.1 La pista estará comprendida dentro de una franja.

2.2.2 Toda franja se extenderá antes del umbral y más allá del extremo de la pista hasta una distancia de por lo menos:

- 60 m cuando el número de clave sea 2.
- 25 m cuando el número de clave sea 1.

2.2.3 Toda franja se extenderá 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 lo indicado en la tabla 2-2:

Tabla 2-2. Anchura de franjas de pista en función de la clave de referencia del aeródromo

Número de clave de referencia	Letra de clave de referencia	A	B	C
1	MTOW>5700 kg o uso nocturno	30 m a cada lado del eje de pista		30 m a cada lado del eje de pista
	MOTW=5700 Kg	Anchura total la mayor de: 2,5 veces la envergadura de la aeronave determinante o 30 m (15 m a cada lado del eje)		
	MOTW=2000 Kg y uso particular	15 m a cada lado del eje de pista		
2		30 m a cada lado del eje de pista		40 m a cada lado del eje de pista

2.2.4 Las pendientes (tanto longitudinal como transversal) en la franja serán adecuadas para impedir la acumulación de agua en la superficie, pero no excederán del 3% 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 será negativa, medida en el sentido de alejamiento de la pista, pudiendo llegar hasta el 5%.

2.2.5 La superficie de la franja deberá estar nivelada y se preparará 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.

2.2.6 Con excepción de las ayudas visuales requeridas para fines de navegación aérea, u otros equipos presentes por motivos de seguridad operacional, y que satisfagan los requisitos sobre frangibilidad, no se permitirá ningún objeto fijo en la franja de una pista.

2.3 Calles de rodaje

2.3.1 La parte rectilínea de una calle de rodaje tendrá una anchura no inferior a la indicada en la Tabla 2-3:

Tabla 2-3. Anchura de calles de rodaje en función de la clave de referencia del aeródromo

Letra de clave	Anchura de la calle de rodaje
A	7,5 m.
B	10,5 m.
C	15 m. si la calle de rodaje está prevista para aviones con base de ruedas inferior a 18 m. 18 m si la calle de rodaje está prevista para aviones con base de ruedas igual o superior a 18 m.

2.3.2 Con el fin de facilitar el movimiento de los aviones, se proveerán superficies de enlace en las uniones e intersecciones de las calles de rodaje con pistas, plataformas y otras calles de rodaje.

2.3.3 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 será inferior al valor adecuado que se indica en la Tabla 2-4, aunque pueden permitirse operaciones con distancias menores de separación en aeródromos ya existentes si un estudio aeronáutico indicara que tales distancias de separación no influirían adversamente en la seguridad.

Tabla 2-4. Distancias mínimas de separación de calles de rodaje en función de la clave de referencia del aeródromo

Distancias entre el eje de una calle de rodaje y 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 y un objeto (metros)	
Letra de clave	Pistas de vuelo visual. Número de clave			MTOW < 2.000 Kg y uso particular	Resto
	1	2			
A	37,5	47,5	23,75	9(*)	13,5(**)
B	42	52	33,5	16,25(*)	20(**)
C	-	-	44	26	26

(*) Estas distancias están dispuestas de tal forma que una aeronave que se haya desviado del eje de la calle de rodaje hasta el borde de la calle de rodaje no colisione con un objeto.

(**) Estas distancias están dispuestas de tal forma que una aeronave que se haya desviado del eje de la calle de rodaje hasta sacar completamente el tren de aterrizaje de la calle de rodaje no colisione con un objeto.

2.3.4 Las pendientes de una calle de rodaje serán adecuadas para facilitar el movimiento de las aeronaves y suficientes para impedir la acumulación de agua en la superficie.

2.3.5 La resistencia de una calle de rodaje será por lo menos igual a la de la pista asociada, y no tendrá irregularidades que puedan ocasionar daños a la estructura de los aviones.

2.3.6 En las curvas, uniones e intersecciones de las calles de rodaje en que se proporcione una superficie resistente adicional, la anchura de los márgenes no será inferior a la correspondiente a los tramos rectilíneos adyacentes de la calle de rodaje.

2.4 Franjas de las calles de rodaje

2.4.1 Cada calle de rodaje estará situada dentro de una franja.

2.4.2 Cada franja de calle de rodaje se extenderá 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 especificada en la Tabla 2-4, en la columna correspondiente a distancia entre eje de calle y objeto.

2.4.3 La franja de la calle de rodaje estará libre de objetos que puedan poner en peligro a los aviones en rodaje.

2.5 Puntos de espera de la pista y puntos de espera en la vía de vehículos.

2.5.1 Se establecerán uno o más puntos de espera de la pista:

a)men la calle de rodaje, en la intersección de la calle de rodaje y una pista; y
b)men la intersección de una pista con otra pista cuando la primera se utilice habitualmente para el rodaje.

c)men 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.

2.5.2 Se establecerá un punto de espera en la vía de vehículos en la intersección de una vía de vehículos con una pista, o cuando el emplazamiento o la alineación de la vía sea tal que los vehículos en circulación puedan infringir las superficies limitadoras de obstáculos.

2.5.3 La distancia entre 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 será tal que el vehículo o aeronave esté fuera de la franja de pista y no interfiera con las superficies limitadoras de obstáculos (aproximación o ascenso al despegue).

2.6 Plataformas.

2.6.1 En caso de proveerse plataformas deberán ser adecuadas a los servicios que se vayan a realizar en el aeródromo, estarán delimitadas y no supondrán interferencia con las superficies limitadoras de obstáculos.

2.6.2 La plataforma debería poder soportar el tránsito de las aeronaves que hayan de utilizarla, teniendo en cuenta que algunas porciones de la plataforma estarán sometidas a mayor intensidad de tránsito y mayores esfuerzos que la pista como resultado del movimiento lento o situación estacionaria de las aeronaves.

2.7 Vallas.

2.7.1 En el caso de aeródromos especializados, se deberá analizar, y cuando sea posible, se proveerá una valla u otra barrera adecuada para evitar la entrada en el área de movimiento de animales que por su tamaño lleguen a constituir un peligro para las aeronaves así como el acceso inadvertido de personas no autorizadas en una zona del aeródromo vedada al público.

3. Restricción y eliminación de obstáculos.

3.1 Superficies limitadoras de obstáculos.

Superficie horizontal interna.

3.1.1 Superficie situada en un plano horizontal sobre un aeródromo y sus alrededores.

3.1.2 El radio o límites exteriores de la superficie horizontal interna se medirán desde el punto o puntos de referencia que se fijen con este fin.

3.1.3 La altura de la superficie horizontal interna se medirá por encima del punto de referencia para la elevación que se fije con este fin.

Superficie de aproximación.

3.1.4 Plano inclinado o combinación de planos anteriores al umbral.

3.1.5 Los límites de la superficie de aproximación serán:

a) 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;

b) 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;

c) un borde exterior paralelo al borde interior;

3.1.6 La elevación del borde interior será igual a la del punto medio del umbral.

3.1.7 La pendiente de la superficie de aproximación se medirá en el plano vertical que contenga al eje de pista.

Superficie de ascenso en el despegue.

3.1.8 Plano inclinado u otra superficie especificada situada más allá del extremo de una pista.

3.1.9 Los límites de la superficie de ascenso en el despegue serán:

a) un borde interior, horizontal y perpendicular al eje de pista situado a una distancia especificada más allá del extremo de la pista, y su longitud excede a la distancia especificada;

b) 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

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

3.1.10 La elevación del borde interior será igual a la del punto más alto de la prolongación del eje de pista entre el extremo de ésta y el borde interior.

3.1.11 La pendiente de la superficie de ascenso en el despegue se medirá en el plano vertical que contenga el eje de pista.

Superficie de transición.

3.1.12 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 afuera hasta la superficie horizontal interna.

3.1.13 Los límites de una superficie de transición serán:

a) 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

b) un borde superior situado en el plano de la superficie horizontal interna.

3.1.14 La elevación de un punto en el borde inferior será:

a) a lo largo del borde de la superficie de aproximación: igual a la elevación de la superficie de aproximación en dicho punto; y

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

3.1.15 La pendiente de la superficie de transición se medirá en un plano vertical perpendicular al eje de la pista.

3.2 Requisitos de la limitación de obstáculos.

3.2.1 En las pistas de vuelo visual se establecerán las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

- superficie horizontal interna;
- superficie de aproximación; y
- superficies de transición.
- superficie de ascenso en el despegue.

3.2.2 Las alturas y pendientes de las superficies no serán superiores, ni sus otras dimensiones inferiores, a las que se especifican en la Tabla 3-1.

3.2.3 No existirán obstáculos por encima de una superficie de aproximación, de una superficie de transición (en los primeros 100 m medidos en horizontal desde el borde de la franja) o de una superficie de ascenso en el despegue. Excepcionalmente se permitirá la existencia de obstáculos sobre dichas superficies cuando no sea posible su eliminación y se determine, tras un estudio aeronáutico, que no afectan a la seguridad de las operaciones.

3.2.4 El gestor del aeródromo vigilará la aparición de nuevos obstáculos distintos de los expresamente autorizados sobre las superficies limitadoras de obstáculos.

3.2.5 Cuando aparezcan nuevos obstáculos sobre la superficie de aproximación, la superficie de transición y la superficie de ascenso en el despegue, se comunicará la

aparición del objeto a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea junto con un estudio sobre la afección a las operaciones, al objeto de evaluar su efecto sobre la seguridad y tomar las medidas correspondientes. El gestor del aeródromo trasladará, asimismo, esta información al órgano competente de la Comunidad Autónoma para la autorización de la puesta en servicio de la infraestructura a los efectos pertinentes conforme a la normativa autonómica de aplicación.

3.2.6 Para cada obstáculo que penetre la superficie horizontal interna y la superficie de transición (a partir de los 100 primeros metros y hasta el borde superior), el gestor del aeródromo dispondrá de la siguiente información: tipo de objeto, coordenadas, altitud, posición relativa al aeródromo y a la superficie limitadora y magnitud de la penetración sobre dicha superficie. Esta información deberá ser comunicada a los pilotos que vayan a realizar operaciones en el aeródromo y que la soliciten.

Superficies y dimensiones	Número de clave	
	1	2
Pistas de vuelo visuales:		
Horizontal interna.		
Altura.	45 m	45 m
Radio.	2.000 m	2.500 m
Aproximación y despegue:		
Longitud borde interior.	Anchura de la franja (a)	Anchura de la franja (a)
Distancia desde el umbral.	25 m	60 m
Divergencia (a cada lado).	10%	10%
Anchura final.	$a + 1.600 \cdot 0,2$	$a + 2.500 \cdot 0,2$
Longitud.	1.600 m	2.500 m
Pendiente.	5%	4%
De transición:		
Pendiente.	20%	20%

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

4. Ayudas visuales para la navegación.

4.1 Indicador de la dirección del viento

4.1.1 Un aeródromo estará equipado con uno o más indicadores de la dirección del viento.

4.1.2 Se instalará un indicador de la dirección del viento de manera que sea visible desde las aeronaves en vuelo, o desde el área de movimiento antes del despegue, y de modo que no sufra los efectos de perturbaciones del aire producidas por objetos cercanos.

4.1.3 El indicador de la dirección del viento tendrá forma de cono truncado y estará hecho de tela y:

a) su longitud será por lo menos de 1,5 m, y su diámetro, en la base mayor, por lo menos de 0,3 m, para pistas de menos de 500 m de longitud.

b) su longitud será por lo menos de 3,6 m, y su diámetro, en la base mayor, por lo menos de 0,9 m para las pistas cuya longitud sea igual o superior a 500 m.

Estará construido de modo que indique claramente la dirección del viento en la superficie y dé idea general de su velocidad. El color o colores se escogerán 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, se usará 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, se preferirá que dichos colores fueran rojo y blanco, anaranjado y blanco, o negro y blanco, y estarán dispuestos en cinco bandas alternadas, de las cuales la primera y la última serán del color más oscuro.

4.1.4 El emplazamiento de al menos uno de los indicadores de la dirección del viento se señalará por medio de una banda circular de 15 m de diámetro y 1,2 m de ancho. Esta banda estará centrada alrededor del soporte del indicador y será de un color elegido para que haya contraste, de preferencia blanco.

4.1.5 En un aeródromo destinado al uso nocturno, al menos uno de los indicadores de la dirección del viento dispondrá de iluminación.

4.2 Señales.

4.2.1 Señal designadora de pista.

4.2.1.1 Los umbrales de una pista, pavimentada o no, tendrán señales designadoras de pista. Esta señal será de color blanco.

4.2.1.2 Una señal designadora de pista se emplazará en el umbral de pista de conformidad con las indicaciones de la Figura 4-1.

4.2.1.3 Una señal designadora de pista no pavimentada se emplazará a 6 m de la posición del umbral.

4.2.1.4 Una señal designadora de pista consistirá en un número de dos cifras, y en las pistas paralelas este número irá acompañado de una letra. El número de dos cifras será 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 la regla anterior dé un número de una sola cifra, ésta irá precedida de un cero.

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

- para dos pistas paralelas: «L» «R»;
- para tres pistas paralelas: «L» «C» «R»;

4.2.1.6 Los números y las letras tendrán la forma y proporciones indicadas en la Figura 4-2. Sus dimensiones no serán inferiores a las indicadas en dicha figura, pero cuando se incorporen números a las señales de umbral, las dimensiones serán mayores, con el fin de llenar satisfactoriamente los espacios entre las fajas de señales de umbral.

Figura 4-1. Señales de designación de pista, de eje y de umbral

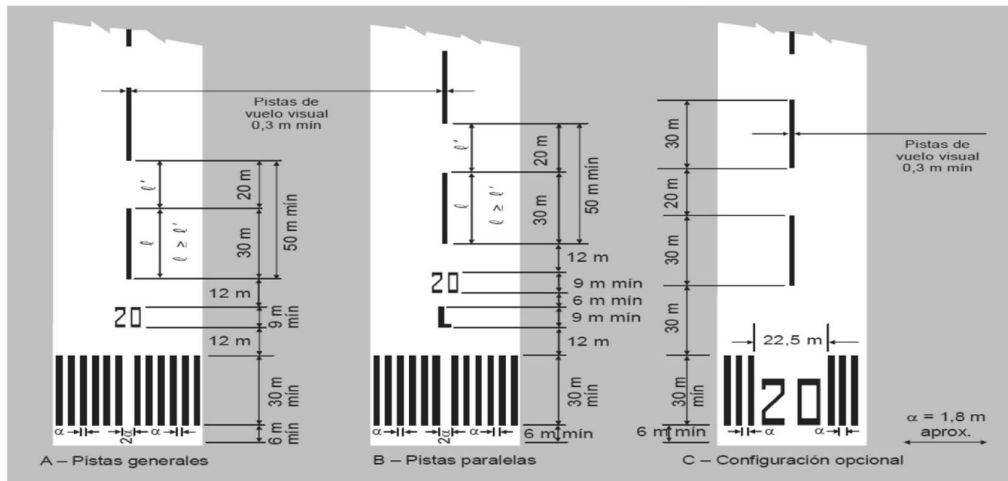
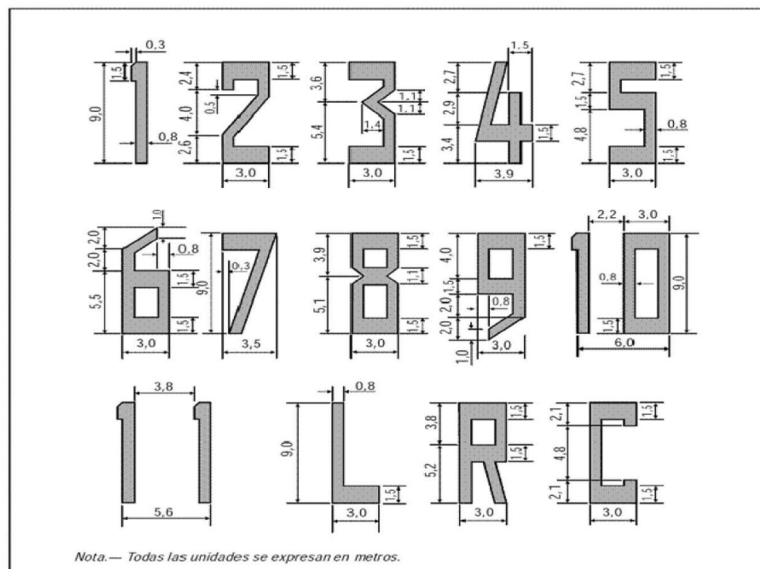


Figura 4-2. Forma y proporciones de los números y letras de las señales designadoras de pista



4.2.2 Señal de eje de pista.

4.2.2.1 Se dispondrá una señal de eje de pista en una pista pavimentada. Esta señal de color blanco.

4.2.2.2 Las señales de eje de pista se dispondrán a lo largo del eje de la pista entre las señales designadoras de pista, tal como se indica en la Figura 4-1.

4.2.2.3 Una señal de eje de pista consistirá en una línea de trazos uniformemente espaciados. La longitud de un trazo más la del intervalo no será menor de 50 m ni mayor de 75 m. La longitud de cada trazo será por lo menos igual a la longitud del intervalo, o de 30 m, tomándose la que sea mayor.

4.2.2.4 La anchura de los trazos no será menor de 0,30 m.

4.2.3 Señal de umbral.

4.2.3.1 En los umbrales de una pista pavimentada se dispondrá siempre de una señal de umbral. Esta señal será de color blanco.

4.2.3.2 Las fajas de señal de umbral empezarán a 6 m del umbral.

4.2.3.3 Una señal de umbral de pista consistirá en una configuración de fajas longitudinales de dimensiones uniformes, dispuestas simétricamente con respecto al eje de la pista, según se indica en la Figura 4-1 para una pista de 30 m de anchura. El número de fajas estará de acuerdo con la anchura de la pista, del modo siguiente:

Tabla 4-1. Número de fajas longitudinales según anchura de pista

Anchura de la pista	Número de fajas
18 m o menos	4
23 m	6
30 m	8

4.2.3.4 Las fajas se extenderán lateralmente hasta un máximo de 3 m del borde de la pista. Cuando la señal designadora de pista esté situada dentro de la señal del umbral, habrá 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 extenderán lateralmente a través de la pista. Las fajas tendrán por lo menos 30 m de longitud y 1,80 m aproximadamente de ancho, con una separación entre ellas de 1,80 m aproximadamente, se utilizará un espaciado doble para separar las dos fajas más próximas al eje de la pista, En el caso de que la anchura de pista sea menor de 18 m, la anchura (a indicada en la figura 4-1)

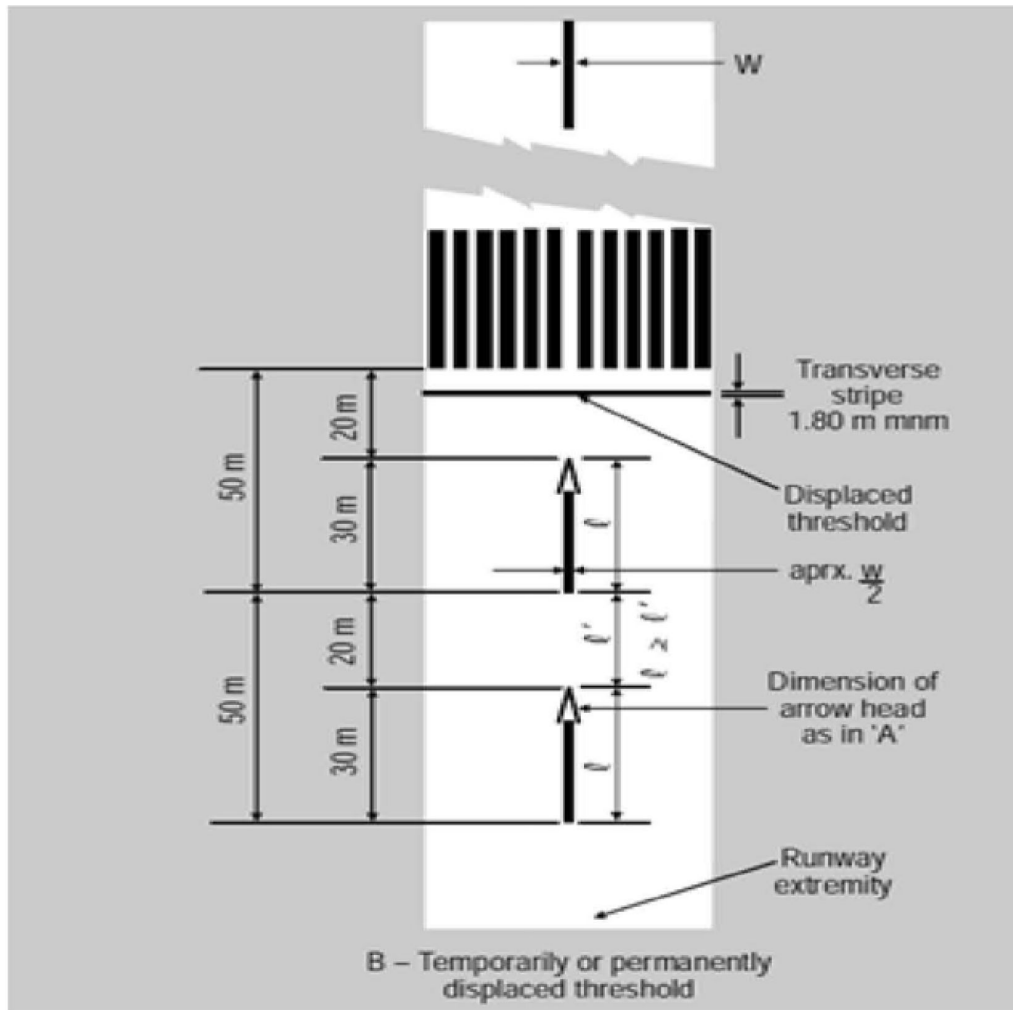
y separación de las fajas de umbral deberá ser de un décimo de la anchura de la pista (1/10 por anchura de la pista).

4.2.3.5 Cuando el umbral esté desplazado del extremo de la pista o cuando se considere necesario delimitar el extremo de pista, se añadirá una faja transversal a la señal de umbral, según se indica en la Figura 4-3.

4.2.3.6 Una faja transversal no tendrá menos de 1,80 m de ancho.

4.2.3.7 Cuando el umbral de pista esté desplazado permanentemente se pondrán flechas, de conformidad con la Figura 4-3, en la parte de la pista delante del umbral desplazado.

Figura 4-3. Faja transversal



4.2.4 Señal de eje de calle de rodaje.

4.2.4.1 Se dispondrán señales de eje en calles de rodaje y plataformas pavimentadas. Esta señal será de color amarillo.

4.2.4.2 En un tramo recto de calle de rodaje la señal de eje de calle de rodaje estará situada sobre el eje. En una curva de calle de rodaje, la señal de eje conservará la misma distancia desde la parte rectilínea de la calle de rodaje hasta el borde exterior de la curva.

4.2.4.3 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 formará una curva para unirse con la señal de eje de pista. La señal de eje de calle de rodaje se prolongará paralelamente a la señal del eje de pista, en una distancia de 30 m por lo menos.

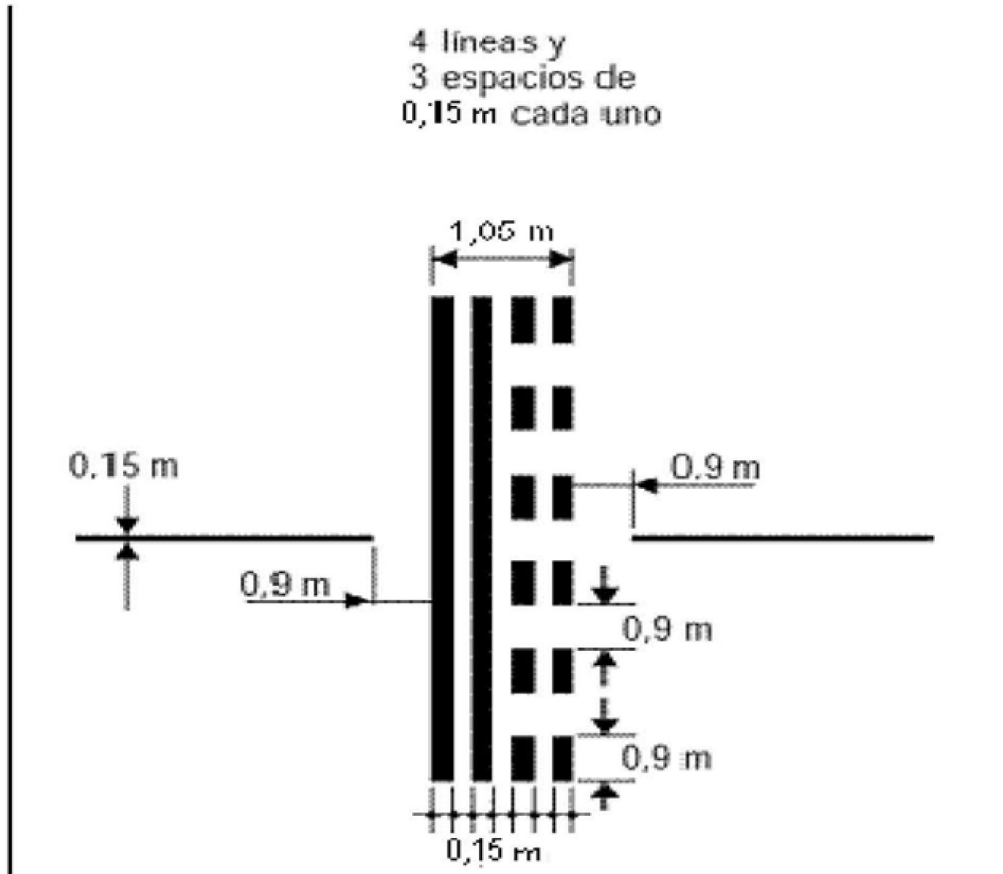
4.2.4.4 La señal de eje de calle de rodaje tendrá 15 cm de ancho por lo menos y será de trazo continuo, excepto donde corte a una señal de punto de espera de la pista o una señal de punto de espera intermedio, según se muestra en la Figura 4-4.

4.2.5 Señal de punto de espera de la pista.

4.2.5.1 Se dispondrá una señal de punto de espera de la pista en todo punto de espera de la pista. Esta señal será de color amarillo.

4.2.5.2 En la intersección de una calle de rodaje con una pista de vuelo visual, la señal de punto de espera de la pista será de la forma indicada en la Figura 4-4.

Figura 4-4. Señal de punto de espera de la pista



4.2.6 Señal de punto de espera en la vía de vehículos.

4.2.6.1 Se proveerá 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 o para evitar que los vehículos invadan las superficies limitadoras de obstáculos de una pista operativa.

4.2.6.2 La señal de punto de espera en la vía de vehículos se emplazará a través de la vía en el punto de espera.

4.2.6.3 La señal de punto de espera en la vía de vehículos se conformará a los reglamentos locales de tráfico.

4.2.7 Señal de borde de plataforma.

4.2.7.1 En plataformas pavimentadas se dispondrá señal de borde de plataforma para identificar los límites de estacionamiento siempre que no sean claramente identificables en relación con el terreno circundante.

4.2.7.2 Una señal de borde de plataforma consistirá 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.

4.2.8 Señal de prohibida la entrada.

4.2.8.1 Se proporcionará una señal de PROHIBIDA LA ENTRADA cuando no esté autorizada la entrada a la zona en cuestión.

4.2.8.2 La señal de PROHIBIDA LA ENTRADA en calles de rodaje se colocará transversalmente en la calle de rodaje centrada en el eje.

4.2.8.3 La señal de PROHIBIDA LA ENTRADA consistirá en la inscripción NO ENTRY en blanco sobre fondo rojo.

4.2.8.4 La altura de los caracteres será de 4 m en las inscripciones de letra de clave C, y de 2 m en las de letra de clave A o B.

4.2.8.5 El fondo será rectangular y se extenderá un mínimo de 0,5 m lateral y verticalmente más allá de los extremos de la inscripción.

4.2.9 Señales para pistas de longitud inferior a 500 m

4.2.9.1 Para pistas pavimentadas cuya longitud sea inferior a 500 m, las señales pueden reducirse un 60%, de modo que las fajas de umbral serán de 12 m, y las designadoras de 4 m.

4.2.9.2 Para estas pistas, cuando se trate de pistas no pavimentadas, las señales no serán obligatorias, pero sí las balizas de borde de franja.

4.3 Luces.

Las especificaciones técnicas de todas las luces mencionadas a continuación, serán iguales a las de los aeródromos de uso público (Véase Orden FOM/2086/2011, de 8 de julio –Anexo-Normas Técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público. Volumen I. Aeródromos. Capítulo 5).

4.3.1 Faros aeronáuticos.

4.3.1.1 Un aeródromo destinado a ser utilizado de noche estará provisto de un faro de identificación.

4.3.1.2 El faro de identificación estará emplazado en el aeródromo en una zona de baja iluminación de fondo.

4.3.1.3 El faro estará emplazado de modo que en las direcciones importantes no quede apantallado por ningún objeto ni deslumbre al piloto durante la aproximación para aterrizar.

4.3.2 Luces de borde de pista.

4.3.2.1 Se instalarán luces de borde de pista en una pista destinada a uso nocturno.

4.3.2.2 Las luces de borde de pista se emplazarán a todo lo largo de ésta, en dos filas paralelas y equidistantes del eje de la pista.

4.3.2.3 Las luces de borde de pista se emplazarán 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.

4.3.2.4 Las luces estarán espaciadas uniformemente en filas, a intervalos no mayores de 100 m. Las luces a uno y otro lado del eje de la pista estarán 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.

4.3.3 Luces de umbral de pista.

4.3.3.1 Se instalarán luces de umbral de pista en una pista equipada con luces de borde de pista, excepto cuando el umbral esté desplazado y se disponga de luces de barra de ala.

4.3.3.2 Cuando un umbral esté en el extremo de una pista, las luces de umbral estarán 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.

4.3.3.3 Cuando un umbral esté desplazado del extremo de una pista, las luces de umbral estarán emplazadas en una fila perpendicular al eje de la pista, coincidiendo con el umbral desplazado.

4.3.3.4 Las luces de umbral comprenderán seis luces por lo menos

4.3.3.5 Las luces estarán:

- a) igualmente espaciadas entre las filas de luces de borde de pista; o
- b) 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 no mayor que la mitad de la distancia entre las filas de luces de borde de pista.

4.3.4 Luces de extremo de pista

4.3.4.1 Se instalarán luces de extremo de pista en una pista dotada de luces de borde de pista.

4.3.4.2 Las luces de extremo de pista se emplazarán 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.

4.3.4.3 La iluminación de extremo de pista consistirá en seis luces por lo menos. Las luces estarán:

- a) espaciadas uniformemente entre las filas de luces de borde de pista; o
- b) 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.

4.3.5 Luces de borde de calle de rodaje.

4.3.5.1 Se instalarán luces de borde de calle de rodaje 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 será 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.

4.3.5.2 En las partes rectilíneas de una calle de rodaje las luces de borde de las calles de rodaje se dispondrán con un espaciado longitudinal uniforme que no exceda de 60 m. En las curvas, las luces estarán espaciadas a intervalos inferiores a 60 m a fin de que proporcionen una clara indicación de la curva.

4.3.5.3 En los apartaderos de espera, plataformas, etc., las luces de borde de calle de rodaje se dispondrán con un espaciado longitudinal uniforme que no exceda de 60 m.

4.3.5.4 Las luces estarán instaladas tan cerca como sea posible de los bordes de la calle de rodaje, apartadero de espera, plataforma o pista, etc., o al exterior de dichos bordes a una distancia no superior a 3 m.

4.3.6 Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación.

4.3.6.1 Se instalará un sistema visual indicador de pendiente de aproximación para facilitar la aproximación a una pista, cuando se use en condiciones VFR nocturno. Las características del sistema serán las especificadas en el Anexo 14 –Vol. I de OACI.

4.3.6.2 Se establecerá una superficie de protección contra obstáculos cuando se desee proporcionar un sistema visual indicador de pendiente de aproximación. Sus características y dimensiones se ajustarán a lo indicado en las tablas correspondientes del Anexo 14 –Vol. I de OACI.

4.3.6.3 En la medida de lo posible, el gestor del aeródromo tratará de eliminar los obstáculos por encima de la superficie de protección contra obstáculos. Excepcionalmente se permitirá la existencia de obstáculos sobre dicha superficie cuando no sea posible su eliminación y se determine, tras un estudio aeronáutico, que no afectan a la seguridad de las operaciones.

4.3.6.4 El gestor del aeródromo deberá controlar de forma continuada la aparición de nuevos obstáculos o ampliación de los existentes por encima de la superficie de protección contra obstáculos mediante un procedimiento desarrollado al efecto.

4.3.6.5 Cuando aparezcan nuevos elementos o se amplíen los existentes sobre la superficie de protección contra a obstáculos, se comunicará la aparición del nuevo obstáculo a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea junto con un estudio sobre la afección a las operaciones, al objeto de evaluar su efecto sobre la seguridad y tomar las medidas correspondientes. El gestor del aeródromo trasladará, asimismo, esta información al órgano competente de la Comunidad Autónoma para la autorización de la puesta en servicio de la infraestructura a los efectos pertinentes conforme a la normativa autonómica de aplicación.

4.4 Balizas.

4.4.1 Características.

4.4.1.1 Las balizas serán frangibles. Las que estén situadas cerca de una pista o calle de rodaje deberán ser lo suficientemente bajas como para conservar la distancia de guarda

respecto a las hélices y las barquillas de los reactores. Es conveniente anclar las balizas para impedir su desplazamiento.

4.4.2 Señalización de pistas no pavimentadas mediante balizas situadas fuera de la franja.

4.4.2.1 En pistas no pavimentadas se permite la utilización para la delimitación y señalización de la pista de balizas situadas fuera de la franja.

4.4.2.2 La disposición características y configuración permitidas se detallan en las siguientes figuras: Figura 4-5, Figura 4-6, Figura 4-7, Figura 4-8 y Figura 4-10. Se señalarán los umbrales desplazados con una barra horizontal como la de la figura 4-9.

4.4.2.3 La distancia «D» indicada en las figuras 4-4, 4-6, 4-7, 4-8 y 4-9 se adaptará a la longitud de la pista, y será de 40 m para pistas de longitud 200 m y de unos 100 m para pistas de longitud 800 m.

Nota 1.–Estas balizas pueden emplearse como señalización adicional en pistas pavimentadas.

Nota 2.–Las balizas triangulares situadas fuera de la franja pueden ser no frangibles.

4.4.3 Balizas de borde de calle de rodaje.

4.4.3.1 Se proporcionarán balizas de borde de calle de rodaje en aquellas que no estén provistas de luces, de eje o de borde, de calle de rodaje y vayan a usarse de noche.

4.4.3.2 Las balizas de borde de calle de rodaje se instalarán por lo menos en los emplazamientos en los que, de utilizarse, se instalarían luces de borde de calle de rodaje.

4.4.3.3 Las balizas de borde de calle de rodaje serán de color azul retrorreflectante.

4.4.3.4 La superficie señalizada será vista por el piloto como un rectángulo y su área mínima visible será de 150 cm².

4.4.3.5 Las balizas de borde de calle de rodaje serán frangibles. Su altura será tan escasa que puedan franquearla las hélices y las góndolas de los motores de aeronaves de reacción.

4.4.4 Balizas de borde de calle de rodaje sin pavimentar.

4.4.4.1 Cuando una calle de rodaje sin pavimentar no esté claramente indicada por el contraste de su superficie con el terreno adyacente, se instalarán balizas.

4.4.4.2 Cuando existan luces de calle de rodaje, las balizas se montarán en los dispositivos luminosos. Cuando no haya luces de calle de rodaje, se dispondrán balizas cónicas, de modo que delimiten claramente la calle de rodaje.

Figura 4-5. Señalización de pistas no pavimentadas. Opción A

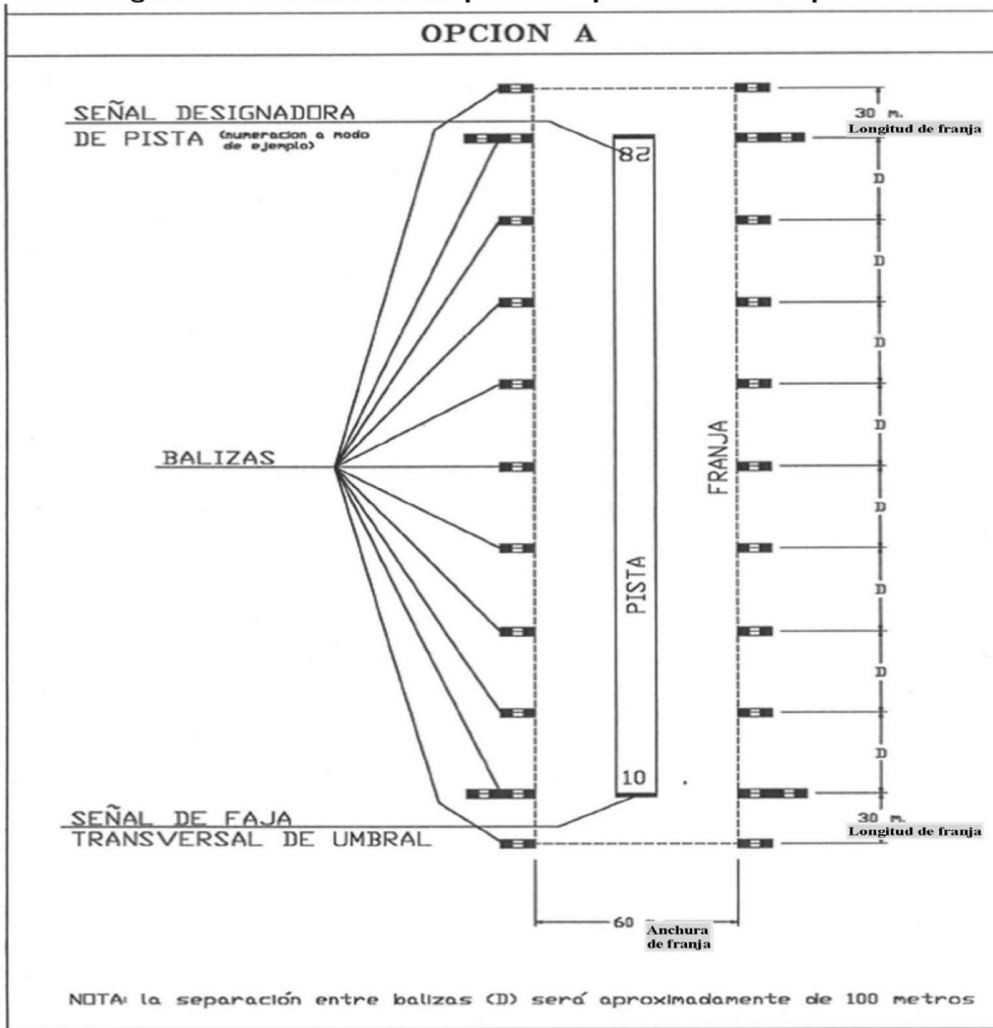


Figura 4-6. Señalización de pistas no pavimentadas con umbral desplazado

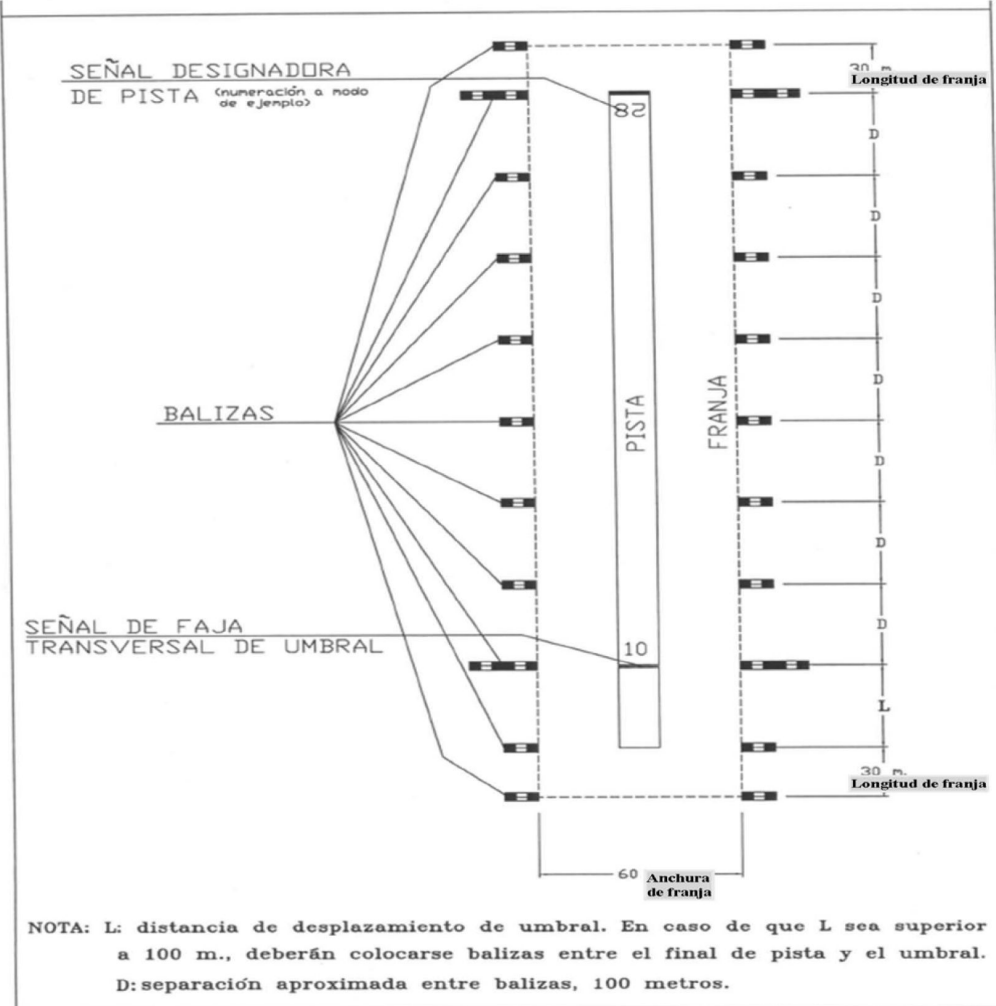


Figura 4-7. Señalización de pistas no pavimentadas con umbral desplazado. Opción B

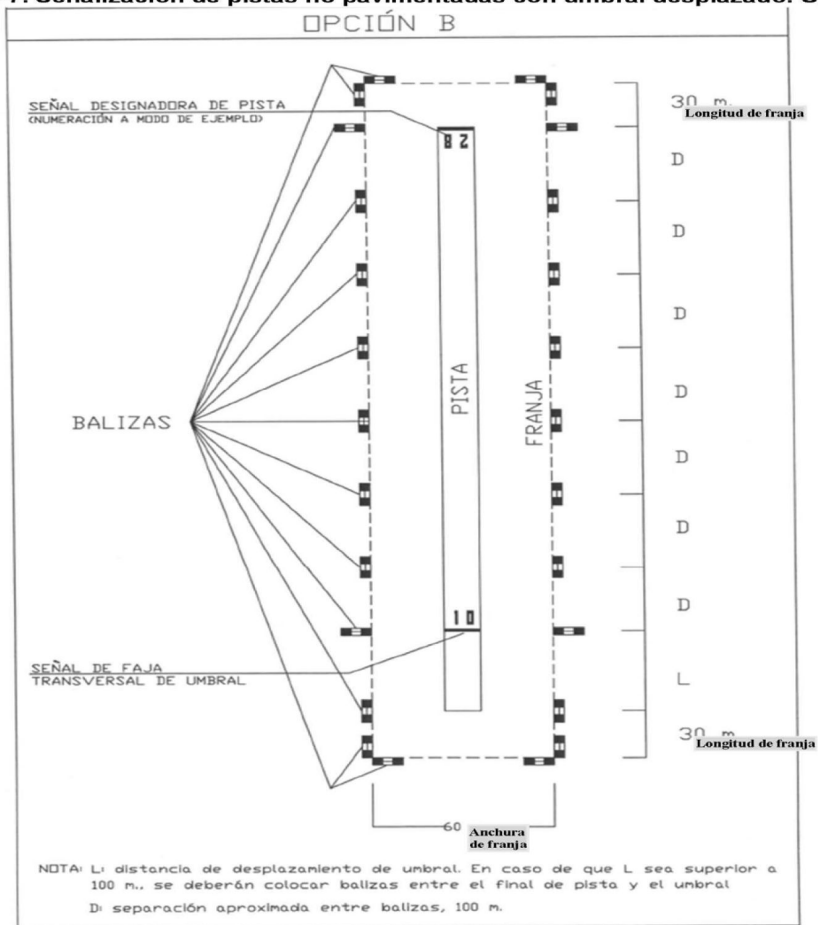
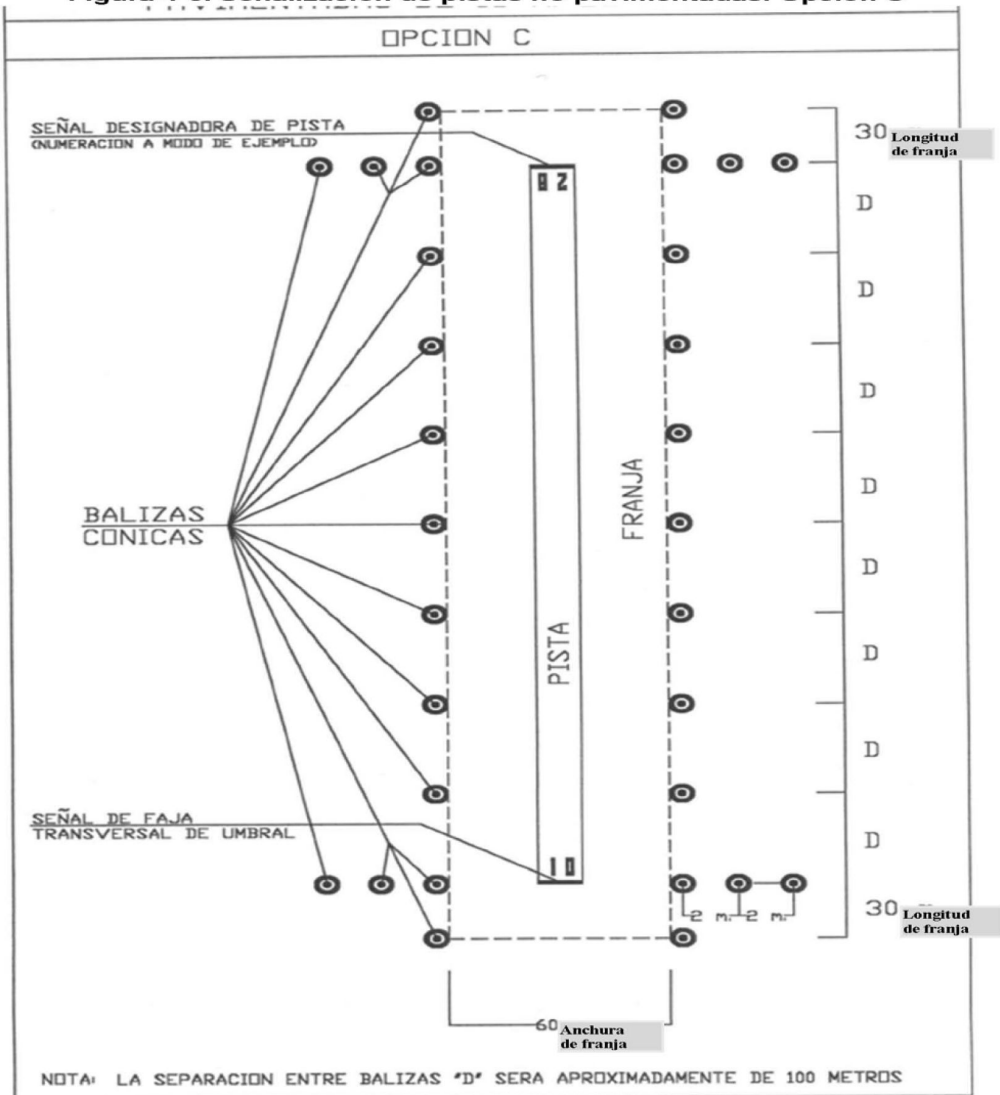
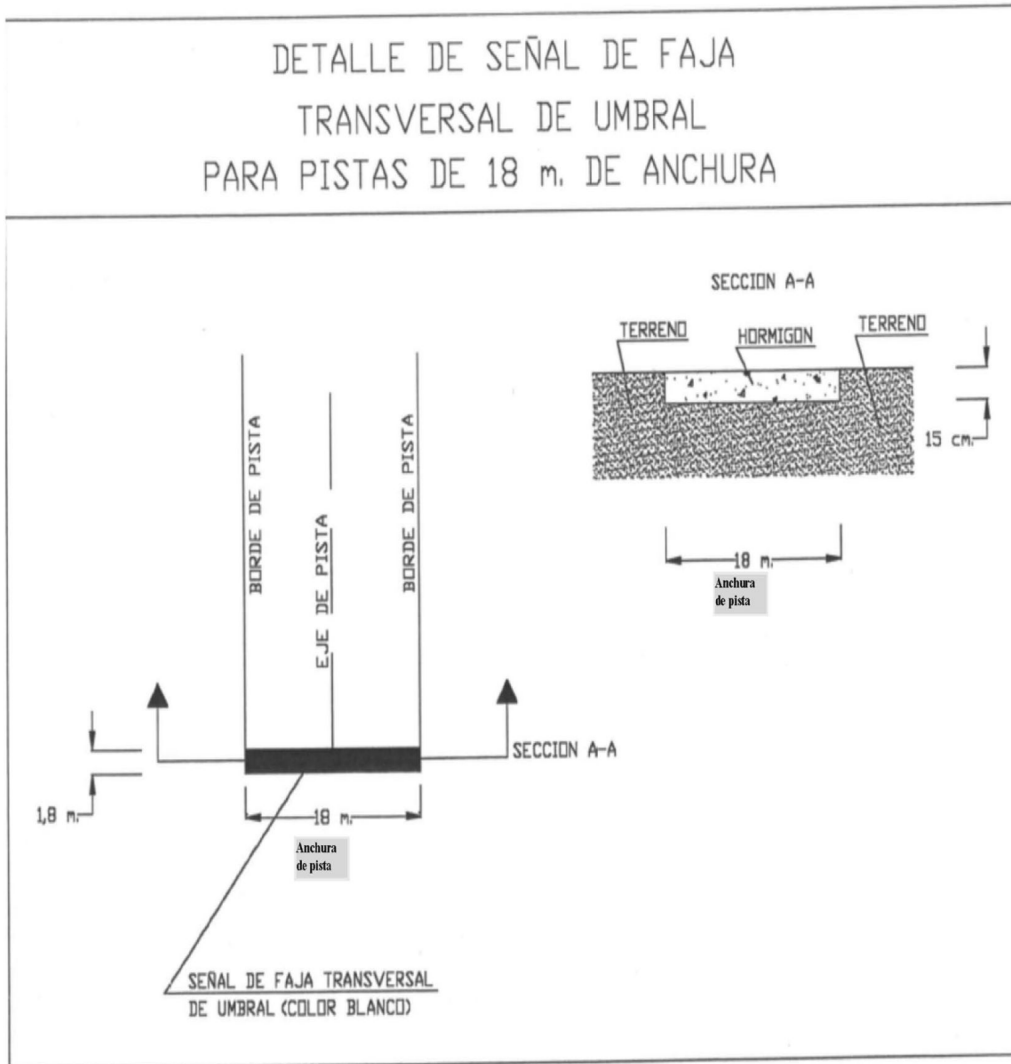
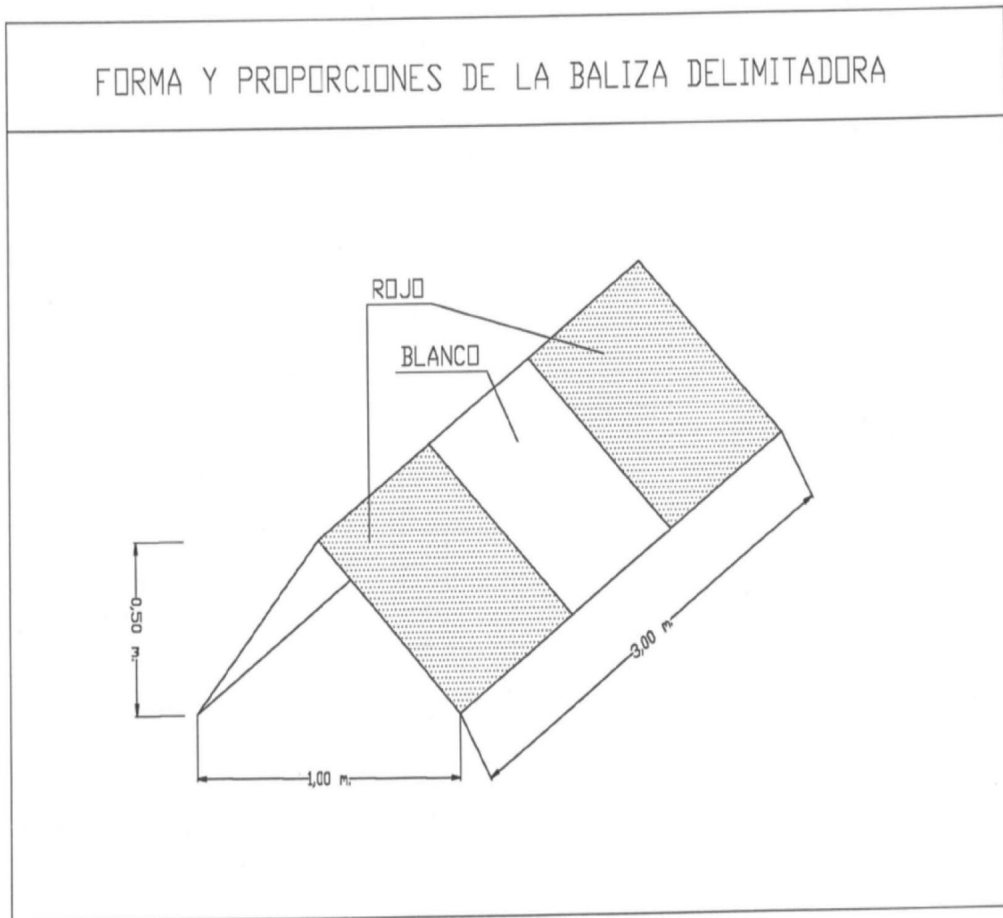


Figura 4-8. Señalización de pistas no pavimentadas. Opción C







5. Ayudas visuales indicadoras de obstáculos.

5.1 Objetos que hay que señalar o iluminar.

5.1.1 Se señalará todo obstáculo fijo que sobresalga de una superficie de ascenso en el despegue, de una superficie de aproximación o de transición, así se determinen en el estudio de seguridad correspondiente y se iluminará si la pista se utiliza de noche, salvo que:

- a) el señalamiento y la iluminación pueden omitirse cuando el obstáculo esté apantallado por otro obstáculo fijo;
- b) 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;
- c) puede omitirse el señalamiento cuando el obstáculo esté iluminado de día por luces de alta intensidad; y
- d) puede omitirse la iluminación si el obstáculo es un faro y un estudio aeronáutico demuestra que la luz que emite es suficiente.

5.1.2 Se señalará 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.

5.1.3 Se señalarán todos los obstáculos situados dentro de la distancia especificada en la Tabla 2-4, columna 4 o 5, con respecto al eje de una calle de rodaje, y se iluminarán si la calle de rodaje o alguna de esas calles de acceso se utiliza de noche.

5.2. Señalamiento de objetos.

Las especificaciones técnicas de los elementos de balizamiento y de señalización serán iguales a las de los aeródromos de uso público (Véase Orden FOM 2086/2011- Anexo-Normas Técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público. Volumen I. Aeródromos. Capítulo 6.2)

6. Ayudas visuales indicadoras de zonas de uso restringido.

6.1 Pistas y calles de rodaje cerradas en su totalidad o en parte.

6.1.1 Se dispondrá 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.

6.1.2 Se dispondrá 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 el gestor del aeródromo dé una advertencia suficiente.

6.1.3 Se dispondrá una señal de zona cerrada en cada extremo de la pista o parte de la pista declarada cerrada y se dispondrán señales complementarias de tal modo que el intervalo máximo entre dos señales sucesivas no exceda de 300 m. En una calle de rodaje se dispondrá 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.

6.1.4 La señal de zona cerrada tendrá la forma y las proporciones especificadas en la ilustración a) de la Figura 6-1 si está en la pista, y la forma y las proporciones especificadas en la ilustración b) de la Figura 6-1 si está en la calle de rodaje. La señal será blanca en la pista y amarilla en la calle de rodaje.

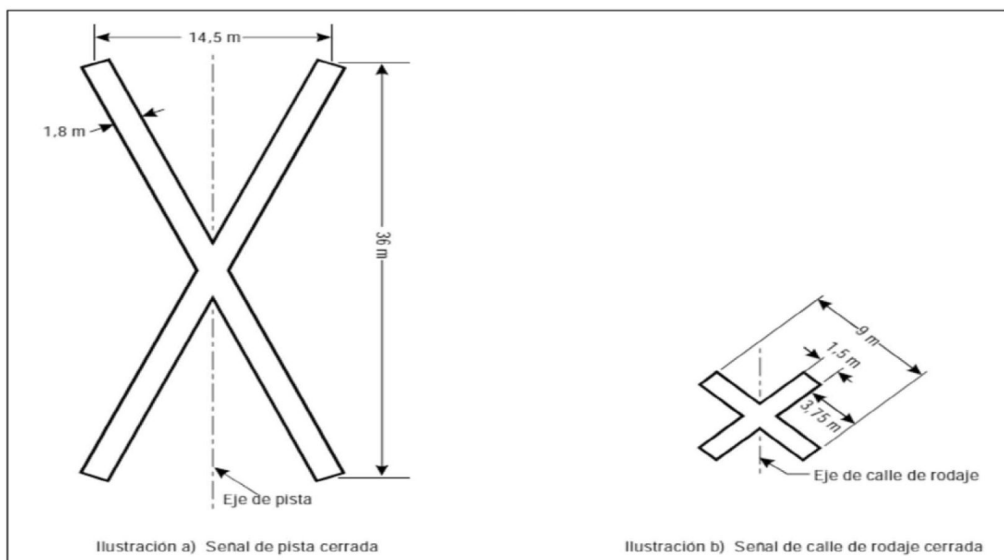
Nota.—Cuando una zona esté cerrada temporalmente pueden utilizarse barreras frangibles, o señales en las que se utilicen materiales que no sean simplemente pintura para indicar el área cerrada, o bien pueden utilizarse para indicar dicha área otros medios adecuados.

6.1.5 Cuando una pista o una calle de rodaje esté cerrada permanentemente en su totalidad o en parte, se borrarán todas las señales normales de pista y de calle de rodaje.

6.1.6 No se hará funcionar la 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.

6.1.7 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 dispondrán luces de área fuera de servicio a través de la entrada del área cerrada, a intervalos que no excedan de 3 m (véase 6.3.4).

Figura 6-1. Señales de pista y de calle de rodaje cerradas



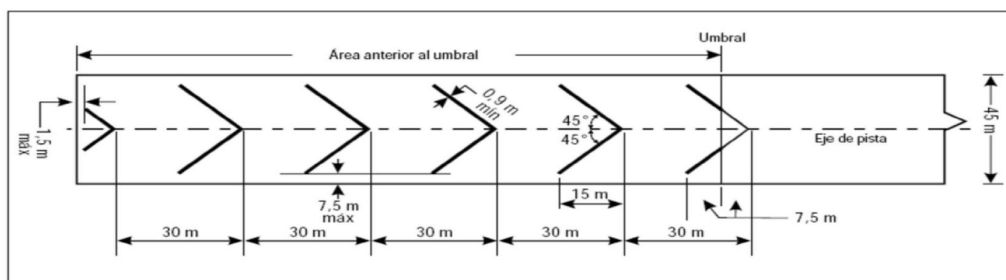
6.2 Área anterior al umbral.

6.2.1 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 se señalará con trazos en ángulo.

6.2.2 La señal de trazo en ángulo estará dispuesta como se indica en la Figura 6-2 y el vértice estará dirigido hacia la pista.

6.2.3 El color de una señal de trazo en ángulo será de un color bien visible y que contraste con el color usado para las señales de pista; será preferiblemente amarillo y la anchura de su trazo será de 0,9 m por lo menos.

Figura 6-2. Señal anterior al umbral



6.3 Áreas fuera de servicio.

6.3.1 Se colocarán 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 emplearán luces de área fuera de servicio.

Nota.—Las balizas y luces de área fuera de servicio se utilizan para prevenir a los pilotos acerca de la existencia de un hoyo en el pavimento de una calle de rodaje o de una plataforma, o para delimitar una parte del pavimento, p. ej., en una plataforma que esté en reparación. Su uso no es apropiado cuando una parte de la pista esté fuera de servicio ni cuando en una calle de rodaje una parte importante de la anchura resulte inutilizable. Normalmente, la pista o calle de rodaje se cierra en tales casos.

6.3.2 Las balizas y luces de área fuera de servicio se colocarán a intervalos suficientemente reducidos para que quede delimitada el área fuera de servicio.

6.3.3 Las balizas de área fuera de servicio consistirán en objetos netamente visibles tales como banderas, conos o tableros, colocados verticalmente.

6.3.4 Una luz de área fuera de servicio será una luz fija de color rojo. La luz tendrá 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 tendrán una intensidad menor de 10 cd de luz roja.

6.3.5 Los conos que se emplean para señalar las áreas fuera de servicio medirán como mínimo 0,5 m de altura y serán de color rojo, anaranjado o amarillo o de cualquiera de dichos colores en combinación con el blanco.

6.3.6 Las banderas de área fuera de servicio serán 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.

6.3.7 Los tableros de área fuera de servicio tendrán como mínimo 0,5 m de altura y 0,9 m de ancho con fajas verticales alternadas rojas y blancas o anaranjadas y blancas.

7. Sistemas eléctricos.

7.1 Sistemas de suministro de energía eléctrica.

7.1.1 Para el funcionamiento seguro de las instalaciones en los aeródromos se dispondrá de fuentes primarias de energía.

7.1.2 El diseño y suministro de sistemas de energía eléctrica para ayudas de radionavegación visuales en aeródromos tendrá características tales que la falla del equipo no deje al piloto sin orientación visual ni le dé información errónea.

7.1.3 Los dispositivos de conexión de alimentación de energía eléctrica a las instalaciones para las cuales se necesite una fuente secundaria de energía eléctrica, se dispondrán 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.

7.1.4 El intervalo de tiempo que transcurra entre la falla de la fuente primaria de energía eléctrica y el restablecimiento completo de los servicios indicados en 7.1.6, será el más corto posible.

7.1.5 En los aeródromos dotados de sistemas de luces para uso nocturno, se proveerá una fuente secundaria de energía eléctrica capaz de satisfacer los requisitos de 7.1.3 y 7.1.4, aunque no es indispensable instalar esa fuente secundaria de energía eléctrica cuando se provea un sistema de iluminación de emergencia, y pueda ponerse en funcionamiento en 15 minutos.

7.1.6 Se proveerá 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:

- a) todas las luces de obstáculos que, en opinión de la autoridad competente, sean indispensables para garantizar la seguridad de las operaciones de las aeronaves;
- b) la iluminación de aproximación, de pista y de calle de rodaje.

7.1.7 Los requisitos relativos a una fuente secundaria de energía eléctrica se satisfarán por cualquiera de los medios siguientes:

- a) 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
- b) una o varias fuentes de energía eléctrica de reserva, constituidas por grupos electrógenos, baterías, etc., de las que pueda obtenerse energía eléctrica.

8. Procedimientos de aeródromo.

8.1 Emergencia en los aeródromos.

Nota.—Los procedimientos de emergencia en los aeródromos tienen por finalidad planificar la respuesta ante una emergencia con el objetivo de salvar vidas humanas.

8.1.1 En todo aeródromo se establecerá un procedimiento de emergencia que guarde relación con las operaciones de aeronaves y demás actividades realizadas en el aeródromo.

8.1.2 El procedimiento de emergencia del aeródromo contendrá la siguiente información para cualquier tipo de aeródromo:

- a) Fecha de elaboración, fecha de revisión y firma del gestor del aeródromo.
- b) Medios de comunicación del aeródromo que se emplearán para los casos de emergencia.
- c) Medios humanos y materiales con que se cuenta en el propio aeródromo para hacer frente a las emergencias, incluyendo medios de extinción de incendios, y otros.
- d) Organismos a los que se deberá avisar en caso de emergencia o accidente de aeronave: servicio de coordinación de emergencias (112), bomberos, servicios médicos, policía y guardia civil y autoridades.
- e) Información que deberá tratarse de facilitarse a los organismos implicados en caso de emergencia: tipo de aeronave, número y estado de los ocupantes, cantidad de combustible y otros materiales u objetos peligrosos a tener en consideración.
- f) Mapa reticular del aeródromo y sus alrededores que tendrá por objeto facilitar que los organismos participantes en la emergencia puedan localizar el lugar del suceso y acceder al mismo.

g) Lista de planes de autoprotección y cualquier otra planificación emergencia que pueda tener relación con la operación de aeronaves y las actividades llevadas a cabo en el aeródromo.

8.1.3 Se mantendrá en el aeródromo un ejemplar actualizado del procedimiento de emergencia. Con objeto de divulgar el contenido básico del procedimiento de emergencia se dispondrá en las instalaciones del aeródromo, en lugares visibles para todos los usuarios, de carteles con el nombre de los organismos a los que se deba avisar y sus números de teléfono, la información que se les debe proporcionar y el mapa reticular del aeródromo y alrededores.

8.2 Salvamento y extinción de incendios

Nota.—El salvamento y extinción de incendios en los aeródromos tiene por finalidad salvar vidas humanas.

8.2.1 En todo aeródromo se proporcionarán medios y equipo de salvamento y extinción de incendios para uso exclusivo del aeródromo.

8.2.2 El nivel de protección mínimo será adecuado a las aeronaves que operen en el aeródromo. Se dispondrá como mínimo de los medios que se reflejan en la Tabla 8-1.

Tabla 8-1. Medios de extinción de incendios

Tipo de aeródromo	Aeródromo privado (1)	Resto de los aeródromos (2)
Agentes extintores.	24 kg de polvo ABC y 10 kg de CO2	Agente extintor principal: Equipo de producción de espuma con un mínimo de 90 litros de agua para la producción de espuma de nivel de eficacia OACI B, con un régimen de descarga de solución de espuma mínimo de 60 litros por minuto. Agente complementario: 14 kg de polvo ABC o 25 kg de CO2.
Equipo de salvamento.	Ninguno.	Guantes y manta resistentes al fuego y la temperatura, herramienta de corte para cables y arneses, hacha, y palanca.
Vehículo.	Ninguno.	Un vehículo con capacidad para desplazarse por el aeródromo y zonas aledañas y de transportar el personal, los agentes extintores y el equipo de salvamento.
Personal.	Ninguno.	Personal debidamente instruido en el manejo del vehículo, el equipo de salvamento y los medios de extinción

Ver clasificación de los aeródromos de uso restringido. Art. 3.b) y c) del Real Decreto.

(1) Aquellos que sólo pueden ser utilizados por el gestor de la instalación aeroportuaria y por las personas a las que éste permita el acceso.

(2) Entre estos aeródromos se encuentran aquellos donde se realizan operaciones de vuelos turísticos, escuelas de vuelo, trabajos aéreos y mantenimiento de aeronaves.

8.3 Aeródromos que son base de escuelas de vuelo o que son base de mantenimiento.

8.3.1 Los aeródromos que sean base de escuelas de vuelo o base de mantenimiento contarán con los siguientes procedimientos:

a) Procedimiento de operación para el movimiento seguro de las aeronaves en tierra: rodajes, estacionamientos, repostajes y medidas para impedir el acceso al área de movimiento de personas no autorizadas.

b) Procedimiento para la realización segura de operaciones de mantenimiento, incluyendo pruebas de motores.

8.4 Aeródromos con operaciones de vuelos turísticos.

8.4.1 Los aeródromos con operaciones de vuelos turísticos contarán con los siguientes procedimientos:

a) Procedimiento de operación para el movimiento seguro de las aeronaves en tierra: rodajes, estacionamientos y repostajes.

b) Procedimiento para el embarque y desembarque de pasajeros, incluyendo medidas para impedir el acceso al área de movimiento de personas no autorizadas.

8.5 Aeródromos base de lucha contra incendios forestales.

8.5.1 Podrá permitirse el uso de aeródromos base de lucha contra incendios forestales de número de clave 1 por aviones de número de clave 2, siempre que exista un estudio aeronáutico de seguridad que demuestre que no se compromete la seguridad y que considere al menos los siguientes factores:

a) Reducción de la pendiente de la superficie limitadora de obstáculos de ascenso en el despegue para ajustarla a la performance de las aeronaves cargadas. Dicha pendiente no excederá el 4%.

b) Información de la dirección e intensidad del viento y de las características físicas de la franja de pista así como de su capacidad portante.

Para el caso de aeródromos de lucha contra incendios forestales de número de clave 1 en los que operen aviones de número de clave 2, deberá desarrollarse un procedimiento de operación de las aeronaves que recoja las medidas de mitigación de riesgos que se deriven del estudio aeronáutico de seguridad antes mencionado.

8.5.2 Cuando las condiciones orográficas del terreno en el que se encuentre el aeródromo, no permitan que la pendiente longitudinal total entre los extremos de la pista sea inferior al 2%, podrá permitirse una pendiente longitudinal total entre los extremos de pista no superior al 5%, siempre que se realice un estudio aeronáutico de seguridad en el que se demuestre que no se compromete la seguridad de la operación y en el que se tengan en cuenta al menos los siguientes factores:

a) Disminución de la pendiente de la superficie limitadora de obstáculos para los despegues por ambas cabeceras,

b) Análisis de la superficie del terreno situada más allá de la cabecera con menor altitud, con el propósito de evaluar su idoneidad para permitir la detención de la aeronave en los casos de aborto de la maniobra de despegue o de aterrizaje largo.

8.5.3 Cuando las condiciones del viento en el aeródromo lo aconsejen, deberá instalarse una manga de viento en cada extremo de la pista.

8.5.4 Los aeródromos base de lucha contra incendios forestales contarán con un procedimiento de operación para el movimiento seguro de las aeronaves en tierra: rodajes, estacionamientos, carga en tierra, repostajes, saturación y medidas para impedir el acceso de personas no autorizadas.

ANEXO IV

Medios aceptables de cumplimiento de helipuertos de uso restringido

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.
2. MEDIOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS TÉCNICAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL.
 1. Correlación de las normas técnicas y los medios aceptables de cumplimiento.
 2. Características físicas.
 - 2.1 Áreas de aproximación final y de despegue (FATO).
 - 2.2 Áreas de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF).
 - 2.3 Áreas de seguridad operacional.
 - 2.4 Calles y rutas de rodaje en tierra para helicópteros.
 - 2.5 Calles y rutas de rodaje aéreo para helicópteros.
 - 2.6 Puestos de estacionamiento de helicópteros.
 - 2.7 Vallado.
3. RESTRICCIÓN Y ELIMINACIÓN DE OBSTÁCULOS.
 - 3.1 Superficies limitadoras de obstáculos.
 - 3.2 Requisitos de limitación de obstáculos para helipuertos de superficie y elevados.

4. AYUDAS VISUALES Y SISTEMAS ELÉCTRICOS.

- 4.1 Indicador de la dirección de viento.
- 4.2 Señales y balizas.
- 4.3 Luces.
- 4.4 Objetos que hay que señalar o iluminar.
- 4.5 Iluminación de objetos.
- 4.6 Sistemas de suministro de energía eléctrica.

5. SERVICIOS Y PROCEDIMIENTOS DE HELIPUERTO.

- 5.1 Emergencia en los helipuertos.
- 5.2 Salvamento y extinción de incendios.
- 5.3 Helipuertos con operaciones para transporte sanitario de urgencia.
- 5.4 Helipuertos que son base de escuelas de vuelo o que son base de mantenimiento.
- 5.5 Helipuertos con operaciones de vuelos turísticos.
- 5.6 Helipuertos base de lucha contra incendios forestales.

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento contiene los medios aceptables de cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional de helipuertos de uso restringido, desarrollados con las adaptaciones necesarias a partir de la cuarta edición, enmienda 5, del Anexo 14 volumen II, helipuertos, de OACI, aplicable a partir del 14 de noviembre de 2013.

A los efectos de los medios aceptables de cumplimiento serán de aplicación las definiciones contenidas en las Normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, aprobadas por Real Decreto 862/2009 de 14 de mayo.

Los medios aceptables de cumplimiento son aplicables a helipuertos en los que operen helicópteros convencionales de un solo rotor principal. Para aquellos helipuertos en los que operen otros helicópteros, como los ultraligeros o los de rotor en tándem, el diseño del helipuerto deberá estar basado en los modelos específicos de los helicópteros que vayan a hacer uso de la instalación.

No se incluyen medios aceptables de cumplimiento para helipuertos con procedimientos de aproximación por instrumentos, tanto de precisión como de no precisión, así como con procedimientos de salida por instrumentos.

2. MEDIOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS TÉCNICAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Correlación de las normas técnicas y los medios aceptables de cumplimiento

En las siguientes tablas se establece la correlación de las normas técnicas de seguridad operacional de helipuertos de uso restringido con los medios aceptables de cumplimiento. Se indica a qué artículos corresponden los medios aceptables de cumplimiento.

Normas técnicas generales		Medios aceptables de cumplimiento	
Art.	Descripción	M.A.C.	Medio aceptable de cumplimiento
Características físicas			
12.2 b, c y d	Diseño y requisitos de la FATO.	2.1	Áreas de aproximación final y despegue.
12.3 a, b y c	Diseño y requisitos de la TLOF.	2.2	Áreas de toma de contacto y elevación inicial.
13.2 a, b y c	Necesidad de disponer de un área de seguridad y requisitos del área de seguridad operacional.	2.3.	Área de seguridad operacional.
14.2 a, c y d	Calles de rodaje en tierra y de rodaje aéreo para helicópteros y requisitos que deben cumplir.	2.4.	Calles y rutas de rodaje en tierra para helicópteros.
		2.5.	Calles y rutas de rodaje aéreo para helicópteros.
16	Plataformas y puestos de estacionamiento.	2.6.	Puestos de estacionamiento de helicópteros.
Restricción y eliminación de obstáculos			
17.1	Definición de superficies limitadoras de obstáculos.	3.1.	Superficies limitadoras de obstáculos.
17.2	Limitación y control de obstáculos.	3.2	Requisitos de limitación de obstáculos para helipuertos de superficie y elevados.

Normas técnicas generales		Medios aceptables de cumplimiento	
Art.	Descripción	M.A.C.	Medio aceptable de cumplimiento
Ayudas visuales y sistemas eléctricos			
18.1	Indicadores, señales y balizas.	4.1.	Indicador de la dirección del viento.
		4.2.	Señales y balizas.
18.1	Luces.	4.3.	Luces.
18.2	Ayudas visuales indicadoras de obstáculos.	4.4	Objetos que hay que señalar o iluminar.
		4.5.	Iluminación de objetos.
18.4	Sistemas eléctricos.	4.6	Sistemas de suministro de energía eléctrica.
Servicios y procedimientos de helipuertos			
19.a	Plan de emergencia.	5.1.	Emergencia en los helipuertos.
19.b	Salvamento y extinción de incendios.	5.2.	Salvamento y extinción de incendios.
19.c	Procedimientos específicos.	5.3.	Helipuertos para transporte sanitario de urgencia.
		5.4.	Helipuertos que son base de escuelas de vuelo o base de mantenimiento.
		5.5.	Helipuertos con operaciones de vuelos turísticos.
		5.6.	Helipuertos base de lucha contra incendios forestales.
20	Vallado y control de acceso.	2.7.	Vallado.

2. Características físicas.

Nota 1. Las disposiciones de esta sección se basan en la hipótesis de que en el área de aproximación final y despegue (en adelante FATO) no habrá más de un helicóptero a la vez.

Nota 2. Las disposiciones de esta sección suponen que cuando dos FATO se sitúen próximas no se realizarán operaciones simultáneas. Si se requieren operaciones simultáneas será necesario separar las FATO considerando los aspectos necesarios entre los que se encuentran la corriente descendente del rotor y la separación de las trayectorias, cuyas superficies limitadoras de obstáculos no deben superponerse.

Nota 3. Para determinar el emplazamiento de una FATO deben tenerse en cuenta al menos los siguientes factores: (a) obstáculos del entorno y posibilidad de dotar al helipuerto de rutas de aproximación y ascenso adecuadas conforme los requisitos de restricción y eliminación de obstáculos, (b) requisitos sobre limitación de los efectos de la corriente descendente del rotor, (c) turbulencias que pueda provocar el entorno y (d) factores medio ambientales

Nota 4. En el caso de los helipuertos elevados, al considerar el diseño de los diferentes elementos del helipuerto se tendrán en cuenta cargas adicionales que resulten de la presencia de personal, nieve, carga, combustible para reabastecimiento, equipo de extinción de incendios, etc.

2.1 Áreas de aproximación final y de despegue (FATO).

2.1.1. Helipuertos de superficie.

Las dimensiones de la FATO serán:

a) Cuando se destine a helicópteros que operen en la Clase de performance 1, las prescritas en el manual de vuelo del helicóptero (HFM), excepto que, a falta de especificaciones sobre la anchura, ésta no será inferior a la mayor dimensión (D) total del helicóptero más grande para el cual esté prevista la FATO;

b) Cuando se destine a helicópteros que operen en las Clases de performance 2 o 3, de tamaño y forma suficientes que contengan un área dentro de la cual pueda trazarse un círculo de diámetro no menor que:

1) 1 D del helicóptero más grande, cuando la masa máxima de despegue (MTOM) de los helicópteros para los cuales esté prevista la FATO sea superior a 3.175 kg;

2) 0,83 D del helicóptero más grande cuando la MTOM de los helicópteros para los cuales esté prevista la FATO sea 3.175 kg o menor. Es recomendable que el tamaño en este caso sea no menor que 1 D.

La FATO proporcionará un drenaje rápido, pero teniendo en cuenta que la pendiente media en cualquier dirección no excederá del 3%. En ninguna parte de la FATO la pendiente local excederá de:

- a) 5% en helipuertos previstos para helicópteros que operen en la Clase de performance 1;
- b) 7% en helipuertos previstos para helicópteros que operen en las Clases de performance 2 o 3.

La superficie de la FATO:

- a) será resistente a los efectos de la corriente descendente del rotor;
- b) estará libre de irregularidades que puedan afectar adversamente el despegue o el aterrizaje de los helicópteros; y
- c) tendrá resistencia suficiente para permitir el despegue interrumpido de helicópteros que operen en la Clase de performance 1.

Cuando la FATO esté alrededor del área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF) para helicópteros que operen en las Clases de performance 2 o 3, la superficie de la FATO será capaz de soportar cargas estáticas.

En la FATO debería preverse el efecto suelo.

La FATO debe emplazarse de modo que la influencia del entorno, incluidas las turbulencias, no cree un impacto inaceptable para las operaciones de los helicópteros.

Cuando la FATO esté situada cerca de una pista o de una calle de rodaje y se prevean operaciones simultáneas en condiciones VMC, la distancia de separación, entre el borde de una pista o calle de rodaje y el borde de la FATO, no será inferior a la magnitud correspondiente de la tabla 2-1.

Tabla 2-1. Distancia mínima de separación para la FATO

Si la masa del avión y/o la masa de helicóptero son	Distancia entre el borde de la FATO y el borde de la pista o el borde de la calle de rodaje
Hasta 3.175 kg exclusive	60 m
Desde 3.175 kg hasta 5.760 kg exclusive	120 m
Desde 5.760 kg hasta 100.000 kg exclusive	180 m
De 1000.000 kg o más	250 m

La FATO no debería emplazarse:

- a) cerca de intersecciones de calles de rodaje o de puntos de espera en los que sea probable que el chorro del motor de reacción cause fuerte turbulencia; o
- b) cerca de zonas en las que sea probable que se genere torbellino de estela de aviones.

2.1.2 Helipuertos elevados.

En helipuertos elevados la FATO coincide con el área de toma de contacto y elevación inicial (en adelante TLOF).

Las dimensiones de la FATO serán:

a) cuando se destine a helicópteros que operen en la Clase de performance 1, las prescritas en el manual de vuelo del helicóptero (HFM), excepto que, a falta de especificaciones sobre la anchura, ésta no será menor que 1 D del helicóptero más grande para el que esté prevista la FATO

b) cuando se destine a helicópteros que operen en las Clases de performance 2 o 3, de tamaño y forma suficientes que contengan un área dentro de la cual pueda trazarse un círculo de diámetro no menor que:

- 1) 1 D del helicóptero más grande cuando la masa máxima de despegue (en adelante MTOM) de los helicópteros para los cuales esté prevista la FATO sea superior a 3 175 kg;
- 2) 0,83 D del helicóptero más grande cuando la MTOM de los helicópteros para los cuales esté prevista la FATO sea de 3 175 kg o menor. Es recomendable que el tamaño en este caso sea no menor que 1 D.

Las pendientes de una FATO en un helipuerto elevado serán suficientes para impedir la acumulación de agua en la superficie de esa área, pero no excederán de 2% en ninguna dirección.

La FATO será capaz de soportar cargas dinámicas.

La superficie de la FATO será:

- a) resistente a los efectos de la corriente descendente del rotor; y
- b) no tendrá irregularidades que puedan afectar negativamente al despegue o aterrizaje de los helicópteros.

En la FATO debería preverse el efecto suelo.

2.2 Áreas de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF).

2.2.1. Helipuertos de superficie.

Una TLOF estará emplazada dentro de la FATO, o una o más TLOF estarán emplazadas junto con los puestos de estacionamiento.

La TLOF será de tal extensión que comprenda un círculo cuyo diámetro sea por lo menos 0,83 D del helicóptero más grande para el cual esté prevista el área.

Las pendientes, de la TLOF serán suficientes para impedir la acumulación de agua en la superficie, pero no excederán del 2% en ninguna dirección.

Cuando la TLOF esté dentro de la FATO, será capaz de soportar cargas dinámicas.

Cuando se emplace junto con un puesto de estacionamiento de helicópteros, la TLOF será capaz de soportar cargas estáticas y el tráfico de los helicópteros para los cuales esté prevista.

Cuando la TLOF esté dentro de la FATO, su centro se localizará a no menos de 0,5 D del borde de la FATO.

2.2.2 Helipuertos elevados.

Una TLOF coincidirá con la FATO.

Las dimensiones y características de una TLOF que coincida con la FATO serán las mismas que las de ésta.

Cuando se localice junto con un puesto de estacionamiento de helicópteros, la TLOF será de tamaño suficiente para contener un círculo de un diámetro de por lo menos 0,83 D del helicóptero más grande para el cual esté prevista.

Las pendientes en la TLOF que se localicen junto con un puesto de estacionamiento de helicóptero serán suficientes para impedir que se acumule agua en la superficie, pero no excederán de 2% en ninguna dirección.

Cuando la TLOF se localice junto con un puesto de estacionamiento de helicópteros y se prevea que la usen sólo helicópteros de rodaje en tierra, será capaz, como mínimo, de soportar cargas estáticas y el tránsito de los helicópteros para los que esté prevista.

Cuando la TLOF se localice junto con un puesto de estacionamiento de helicópteros y se prevea que la usen helicópteros de rodaje aéreo, tendrá un área capaz de soportar cargas dinámicas.

2.3 Áreas de seguridad operacional.

2.3.1 Helipuertos de superficie.

El área de seguridad operacional que circunde una FATO se extenderá hacia afuera de la periferia de la FATO hasta una distancia de por lo menos 3 m o 0,25 D, lo que resulte mayor, del helicóptero más grande para el cual esté prevista la FATO, y

- a) cada lado externo del área de seguridad será de por lo menos 2 D cuando la FATO sea un cuadrilátero; o
- b) el diámetro exterior del área de seguridad será de por lo menos 2 D cuando la FATO sea circular.

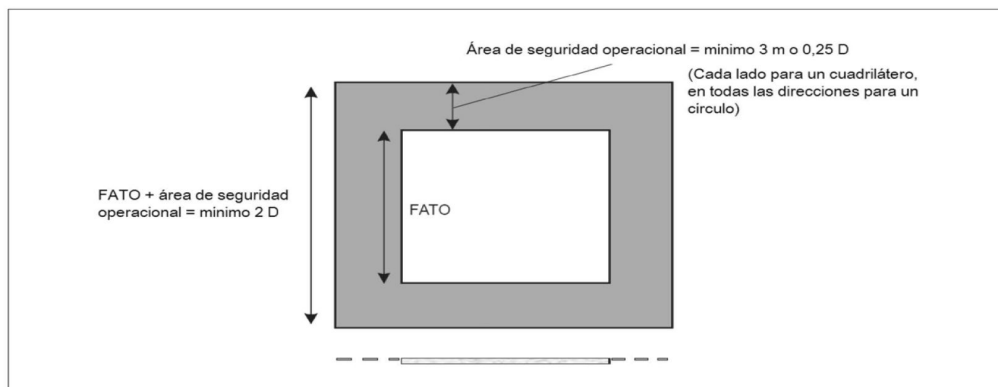


Figura 2.3.1. FATO y área de seguridad conexa

Habrà una pendiente lateral protegida que se eleve a 45° desde el borde del àrea de seguridad hasta una distancia de 10 m, cuya superficie no penetraràn los obstáculos, salvo que cuando estèn de un solo lado de la FATO, se permitirà que penetren en la pendiente lateral.

Nota.—Cuando sòlo se proporcione una superficie ùnica de aproximaci3n y ascenso en el despegue, en el estudio aeronàutico requerido en 3.2 se tratarà la necesidad de pendientes laterales protegidas especìficas.

No se permitirà ningùn objeto fijo en el àrea de seguridad, excepto los objetos de montaje frangibles que, por su funci3n, deban estar emplazados en el àrea. No se permitirà ningùn objeto m3vil en el àrea de seguridad durante las operaciones de los helic3pteros.

Los objetos cuya funci3n requiera que estèn emplazados en el àrea de seguridad:

- a) si estàn emplazados a una distancia inferior a 0,75 D del centro de la FATO, no sobresaldràn de un plano a una altura de 5 cm por encima del plano de la FATO; y
- b) si estàn emplazados a una distancia de 0,75 D o màs del centro de la FATO, no sobresaldràn de un plano cuyo origen estè a una altura de 25 cm por encima del plano de la FATO y cuya pendiente ascendente y hacia fuera sea del 5%.

Quando sea s3lida, la superficie del àrea de seguridad no tendrà ninguna pendiente ascendente que exceda del 4% hacia afuera del borde de la FATO.

Quando sea pertinente, la superficie del àrea de seguridad serà objeto de un tratamiento para evitar que la corriente descendente del rotor levante detritos.

Quando sea s3lida, la superficie del àrea de seguridad lindante con la FATO serà continuaci3n de la misma.

2.3.2 Helipuertos elevados.

La FATO estarà circundada por un àrea de seguridad operacional que no necesita ser s3lida

El àrea de seguridad que circunde una FATO, prevista para que la usen helic3pteros que operen en la Clase de performance 1 en condiciones meteorol3gicas de vuelo visual (VMC), se extenderà hacia afuera de la periferia de la FATO por lo menos 3 m o 0,25 D, lo que resulte mayor, del helic3ptero màs grande para el cual estè prevista, y:

- a) cada lado externo del àrea de seguridad serà de por lo menos 2 D cuando la FATO sea un cuadrilàtero; o
- b) el diàmetro exterior del àrea de seguridad serà de por lo menos 2 D cuando la FATO sea circular.

El àrea de seguridad que circunde una FATO, prevista para que la usen helic3pteros que operen las Clases de performance 2 o 3 en condiciones meteorol3gicas de vuelo visual (VMC), se extenderà hacia afuera de la periferia de la FATO por lo menos 3 m o 0,5 D, lo que resulte mayor, del helic3ptero màs grande para el cual estè prevista la FATO, y:

- a) cada lado externo del àrea de seguridad serà de por lo menos 2 D, cuando la FATO sea un cuadrilàtero; o

b) el diámetro exterior del área de seguridad será de por lo menos 2 D, cuando la FATO sea circular.

Habrà una pendiente lateral protegida que se eleve a 45° desde el borde del área de seguridad hasta una distancia de 10 m, cuya superficie no penetrarán los obstáculos, salvo que cuando estén de un solo lado de la FATO, se permitirá que penetren en la pendiente lateral.

No se permitirá ningún objeto fijo en el área de seguridad, excepto los objetos frangibles que, por su función, deban estar emplazados en el área. No se permitirá ningún objeto móvil en el área de seguridad durante las operaciones de helicópteros.

Los objetos cuya función requiera que estén emplazados en el área de seguridad no excederán de una altura de 25 cm cuando estén en el borde de la FATO, ni sobresaldrán de un plano cuyo origen esté a una altura de 25 cm sobre el borde de la FATO, y cuya pendiente ascendente y hacia fuera del borde de la FATO sea del 5%.

Cuando sea sólida, la superficie del área de seguridad no tendrá ninguna pendiente ascendente que exceda del 4% hacia afuera del borde de la FATO.

Cuando sea pertinente, la superficie del área de seguridad se preparará para evitar que la corriente descendente del rotor levante detritos.

La superficie del área de seguridad lindante con la FATO será continuación de la misma.

2.4 Calles y rutas de rodaje en tierra para helicópteros

Nota 1.–Las disposiciones de las calles de rodaje en tierra tienen por objeto la seguridad de las operaciones simultáneas de helicópteros sobre las mismas. Puede no obstante ser necesario considerar el efecto de la corriente descendente de los rotores.

Nota 2.–Las calles de rodaje en tierra están previstas para permitir el rodaje de los helicópteros en tierra por su propia fuerza motriz, no están pensadas para el remolque de los mismos, caso en el que las anchuras y distancias de seguridad podrían ser menores.

La anchura de las calles de rodaje en tierra para helicópteros no será inferior a 1,5 veces (2 veces para helipuertos elevados) la anchura máxima del tren de aterrizaje (UCVV) de los helicópteros, para los que se prevea la calle de rodaje en tierra.

La pendiente longitudinal de una calle de rodaje en tierra para helicópteros no excederá del 3%.

Las calles de rodaje en tierra para helicópteros serán resistentes a cargas estáticas y el tránsito de los helicópteros para los cuales estén previstas.

Las calles de rodaje en tierra para helicópteros se situarán en el centro de las rutas de rodaje en tierra.

Las rutas de rodaje en tierra para helicópteros se extenderán simétricamente a cada lado del eje por lo menos 0,75 veces la anchura total máxima de los helicópteros para los cuales estén previstas. En el caso de helipuertos elevados, las rutas de rodaje en tierra para helicópteros se extenderán simétricamente a cada lado del eje a una distancia no menor que la anchura total máxima de los helicópteros para los cuales estén previstas.

No se permitirá ningún objeto en las rutas de rodaje en tierra para helicópteros, a excepción de los objetos frangibles que, por su función, deban colocarse ahí.

En las calles y rutas de rodaje en tierra para helicópteros tendrán un drenaje rápido, sin que la pendiente transversal exceda del 2%.

La superficie de las rutas de rodaje en tierra para helicópteros será resistente a los efectos de la corriente descendente del rotor.

2.5 Calles y rutas de rodaje aéreo para helicópteros.

Nota.–Una calle de rodaje aéreo para helicópteros está prevista para el movimiento de un helicóptero por encima de la superficie a una altura normalmente asociada con el efecto de suelo y a velocidades respecto al suelo inferiores a 37 km/h (20 kt).

La anchura de las calles de rodaje aéreo para helicópteros será por lo menos el doble (triple en helipuertos elevados) de la anchura máxima del tren de aterrizaje (UCVV) de los helicópteros para los que estén previstas.

La superficie de una calle de rodaje aéreo para helicópteros debería ser resistente a cargas dinámicas.

La pendiente transversal de la superficie de las calles de rodaje aéreo para helicópteros no deberá exceder del 2% y la pendiente longitudinal no deberá exceder del 7%. En todo caso, las pendientes no deberán exceder las limitaciones de aterrizaje en pendiente de los helicópteros para los que esté prevista esa calle de rodaje.

Las calles de rodaje aéreo para helicópteros estarán en el centro de una ruta de rodaje aéreo.

Las rutas de rodaje aéreo para helicópteros se extenderán simétricamente a cada lado del eje una distancia por lo menos igual a la anchura total máxima de los helicópteros para los cuales estén previstas.

No se permitirá ningún objeto fijo por encima de la superficie del suelo en las rutas de rodaje aéreo, excepto los objetos frangibles que, por su función, deban situarse ahí. No se permitirá ningún objeto móvil en una ruta de rodaje aéreo durante el movimiento de los helicópteros.

La superficie de las rutas de rodaje aéreo será resistente al efecto de la corriente descendente del rotor.

En la superficie de las rutas de rodaje aéreo para helicópteros se preverá el efecto suelo. En el caso de operaciones simultáneas, las rutas de rodaje aéreo no se superpondrán.

2.6 Puestos de estacionamiento de helicópteros

Nota.—No se considera buena práctica emplazar posiciones de estacionamiento debajo de una trayectoria de vuelo.

Cuando una TLOF esté emplazada junto con un puesto de estacionamiento de helicóptero, el área de protección de dicho puesto no se superpondrá al área de protección de ningún otro puesto de estacionamiento de helicóptero o ruta de rodaje conexas.

El puesto de estacionamiento de helicópteros proporcionará drenaje rápido, pero la pendiente en cualquier dirección no excederá del 2%.

Nota.—Las disposiciones relativas a dimensiones de los puestos de estacionamiento de helicópteros suponen que el helicóptero efectuará virajes estacionarios cuando opere sobre el puesto.

La dimensión del puesto de estacionamiento de helicópteros, destinado a utilización para virajes estacionarios, será tal que pueda contener un círculo cuyo diámetro sea por lo menos 1,2 D del helicóptero más grande para el cual esté previsto el puesto (véase la Figura).

Cuando se prevea utilizar un puesto de estacionamiento de helicóptero para el rodaje y cuando no se requiera que el helicóptero que la utilice efectúe virajes, la anchura mínima del puesto y área de protección conexas será igual a la de la ruta de rodaje.

Cuando se prevea utilizar un puesto de estacionamiento de helicópteros para maniobras de viraje, su dimensión mínima con el área de protección no será menor de 2 D.

Cuando se prevea que se utilicen para virajes, los puestos de estacionamiento de helicópteros estarán rodeados por un área de protección que se extenderá una distancia de 0,4 D desde su borde.

Para operaciones simultáneas, las áreas de protección de los puestos de estacionamiento de helicópteros y sus rutas de rodaje conexas no se superpondrán (ver Figura).

Nota.—Donde se prevean operaciones no simultáneas, las áreas de protección de los puestos de estacionamiento de helicópteros y sus rutas de rodaje conexas pueden superponerse (véase la Figura).

En los puestos de estacionamiento de helicópteros y en su área de protección conexas previstos para usarse en el rodaje aéreo se proveerá el efecto de suelo.

No se permitirá ningún objeto fijo por encima de la superficie del suelo en el puesto de estacionamiento de helicópteros.

No se permitirá ningún objeto fijo por encima de la superficie del suelo en el área de protección alrededor de un puesto de estacionamiento de helicópteros, excepto los objetos frangibles que, por su función, deban situarse ahí.

No se permitirá ningún objeto móvil en el puesto de estacionamiento de helicópteros ni en el área de protección conexas durante movimientos de helicópteros.

Los objetos cuya función requiera que estén emplazados en el área de protección:

a) si están emplazados a una distancia inferior a $0,75 D$ del centro del puesto de estacionamiento de helicópteros, no sobresaldrán de un plano a una altura de 5 cm por encima del plano de la zona central; y

b) si están emplazados a una distancia de $0,75 D$ o más del centro del puesto de estacionamiento de helicópteros, no sobresaldrán de un plano a una altura de 25 cm por encima del plano de la zona central y cuya pendiente ascendente y hacia fuera sea del 5%.

La zona central del puesto de estacionamiento de helicópteros será capaz de soportar el tránsito de helicópteros para los que esté prevista y tendrá un área resistente a cargas estáticas:

a) de diámetro no menor que $0,83 D$ del helicóptero más grande para el que esté prevista; o

b) en un puesto de estacionamiento de helicópteros que se prevea usar para rodaje en tierra, de la misma anchura que la calle de rodaje en tierra.

Cuando se prevea usarlos para operaciones de rodaje en tierra de helicópteros de ruedas, en las dimensiones de los puestos de estacionamiento se tendrá en cuenta el radio mínimo de viraje de los helicópteros de ruedas para los que esté previsto el puesto.

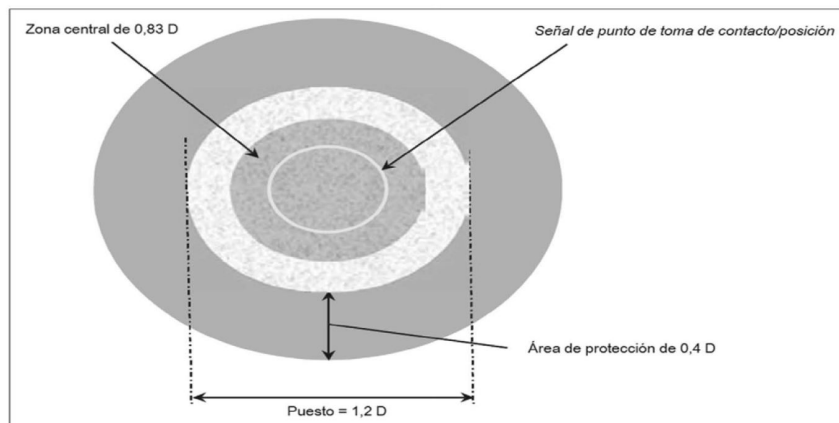


Figura 2-6-1. Puesto de estacionamiento de helicóptero y zona de protección conexas

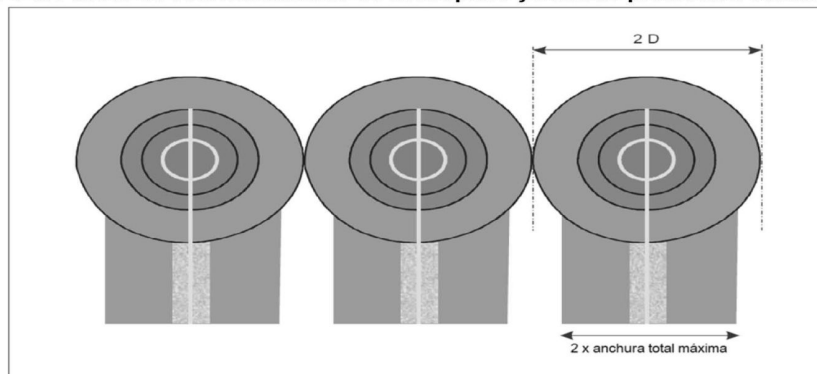


Figura 2-6-2. Puestos de estacionamiento de helicópteros diseñados para virajes estacionarios en rutas/calles de rodaje aéreo - Operaciones simultáneas

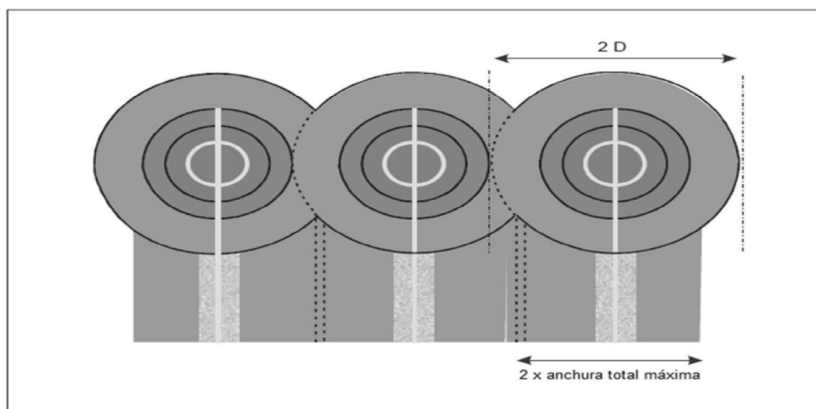


Figura 2-6-3. Puestos de estacionamiento de helicópteros diseñados para virajes estacionarios en rutas/calles de rodaje aéreo - Operaciones no simultáneas

2.7 Vallado.

Se proveerá una valla u otra barrera adecuada en un helipuerto para evitar la entrada en el área de movimiento de animales que por su tamaño lleguen a constituir un peligro para las aeronaves.

Se proveerá una valla u otra barrera adecuada en un helipuerto para evitar el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas en una zona del helipuerto vedada al público.

La valla o barrera se colocará de forma que separe las zonas abiertas al público del área de movimiento y otras instalaciones o zonas del helipuerto vitales para la operación segura de los helicópteros.

3. Restricción y eliminación de obstáculos.

Nota 1.—La finalidad de las especificaciones del presente capítulo es describir el espacio aéreo alrededor de los helipuertos para que puedan llevarse a cabo con seguridad las operaciones de helicópteros previstas. Esto se logra mediante una serie de superficies limitadoras de obstáculos que marcan los límites hasta donde los objetos pueden proyectarse en el espacio.

3.1 Superficies limitadoras de obstáculos.

3.1.1. Superficie de aproximación.

Descripción. Plano inclinado o combinación de planos, o cuando haya virajes involucrados, una superficie compleja de pendiente ascendente a partir del extremo del área de seguridad y con centro en una línea que pasa por el centro de la FATO.

Características. Los límites de la superficie de aproximación serán:

- a) un borde interior horizontal y de longitud igual a la anchura mínima especificada de la FATO más el área de seguridad operacional, perpendicular al eje de la superficie de aproximación y emplazado en el borde exterior del área de seguridad operacional;
- b) dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente en una proporción especificada, a partir del plano vertical que contiene el eje de la FATO; y
- c) un borde exterior horizontal y perpendicular al eje de la superficie de aproximación y a una altura especificada de 152 m por encima de la elevación de la FATO.

La elevación del borde interior será la elevación de la FATO en el punto del borde interior que sea el de intersección con el eje de la superficie de aproximación. Para helipuertos destinados a ser utilizados por helicópteros que operen en la Clase de performance 1, y cuando lo apruebe la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, el origen puede elevarse directamente por encima de la FATO.

La pendiente de la superficie de aproximación se medirá en el plano vertical que contenga el eje de la superficie.

En el caso de una superficie de aproximación que involucre virajes, ésta será una superficie compleja que contiene la perpendicular horizontal a su eje y la pendiente del eje será la misma que la de una superficie de aproximación en línea recta.

En el caso de una superficie de aproximación que involucre virajes, la superficie no contendrá más de una parte en curva.

De forma excepcional y justificado por la presencia de obstáculos en el entorno del helipuerto, se podrá admitir la existencia de más de un viraje en la aproximación, en ese caso el gestor de la instalación deberá presentar un estudio aeronáutico de seguridad para su aprobación por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que garantice que la incorporación de más de una parte en curva no compromete la seguridad de la operación.

Cuando se proporcione una parte en curva de una superficie de aproximación, la suma del radio del arco que define el eje de la superficie de aproximación y la longitud de la parte rectilínea con origen en el borde interior no será inferior a 575 m.

Toda variación en la dirección del eje de una superficie de aproximación se diseñará de modo que no sea necesario un radio de viraje inferior a 270 m.

3.1.2. Superficie de ascenso en el despegue.

Un plano inclinado, una combinación de planos o, cuando se incluye un viraje, una superficie compleja ascendente a partir del extremo del área de seguridad y con el centro en una línea que pasa por el centro de la FATO

Los límites de la superficie de ascenso en el despegue serán:

a) un borde interior de longitud igual a la anchura o diámetro mínimo especificados de la FATO más el área de seguridad operacional, perpendicular al eje de la superficie de ascenso en el despegue y situada en el borde exterior del área de seguridad operacional;

b) dos bordes laterales que parten de los extremos del borde interior, y divergen uniformemente a un ángulo determinado a partir del plano vertical que contiene el eje de la FATO; y

c) un borde exterior horizontal y perpendicular al eje de la superficie de ascenso en el despegue y a una altura especificada de 152 m (500 ft) por encima de la elevación de la FATO.

La elevación del borde interior será igual a la de la FATO en el punto en el que el borde interior intersecta al eje de la superficie de ascenso en el despegue. Para helicópteros que operen en la Clase de performance 1, y cuando lo apruebe la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, el origen del plano inclinado puede elevarse directamente por encima de la FATO.

En el caso de una superficie de ascenso en el despegue en línea recta, la pendiente se medirá en el plano vertical que contiene el eje de la superficie.

En el caso de una superficie de ascenso en el despegue con viraje, será una superficie compleja que contenga las normales horizontales a su eje, y la pendiente del eje será la misma que para una superficie de ascenso en el despegue en línea recta (véase la Figura 3.1-5).

En el caso de una superficie de ascenso en el despegue que involucre virajes, la superficie no contendrá más de una parte en curva.

De forma excepcional y justificado por la presencia de obstáculos en el entorno del helipuerto, se podrá admitir la existencia de más de un viraje en el ascenso al despegue, en ese caso el gestor de la instalación deberá presentar un estudio aeronáutico de seguridad para su aprobación por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que garantice que la incorporación de más de una parte en curva no compromete la seguridad de la operación.

Cuando se proporcione una parte en curva de una superficie de ascenso en el despegue, la suma del radio del arco que define el eje de la superficie de ascenso en el despegue y la longitud de la parte rectilínea con origen en el borde interior no será inferior a 575 m.

Cualquier variación de dirección del eje de una superficie de ascenso en el despegue se diseñará de modo que no exija un viraje cuyo radio sea inferior a 270 m.

Nota 1.–La performance de despegue de helicóptero se reduce en una curva y, de esta forma, una parte rectilínea a lo largo de la superficie de ascenso en el despegue antes del inicio de la curva permite lograr una aceleración.

Nota 2.—En el caso de los helipuertos previstos para helicópteros que operen en las Clases de performance 2 y 3, constituye una buena práctica seleccionar las trayectorias de salida de modo que sean posibles en condiciones de seguridad el aterrizaje forzoso o los aterrizajes con un motor fuera de funcionamiento a fin de que, como requisito mínimo, se eviten las lesiones a las personas en tierra o en el agua o los daños materiales. El tipo de helicóptero más crítico para el cual se ha previsto el helipuerto, y las condiciones ambientales, pueden ser factores para determinar la conveniencia de estas zonas.

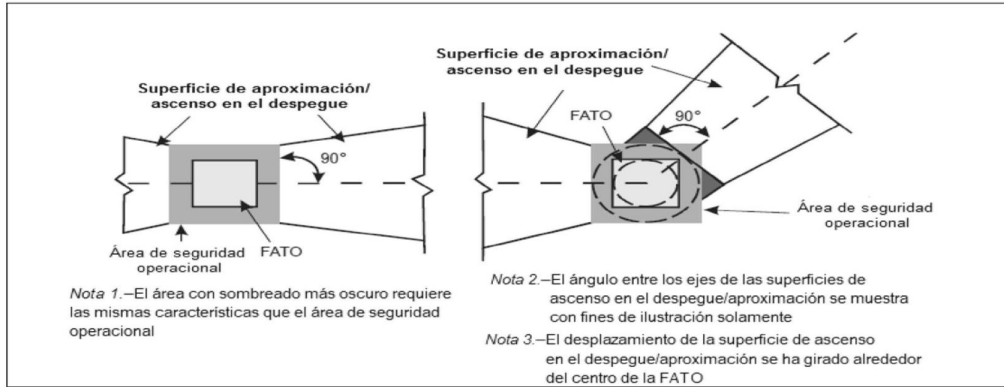


Figura 3-1.1. Superficie limitadora de obstáculos – Superficie de ascenso en el despegue y aproximación

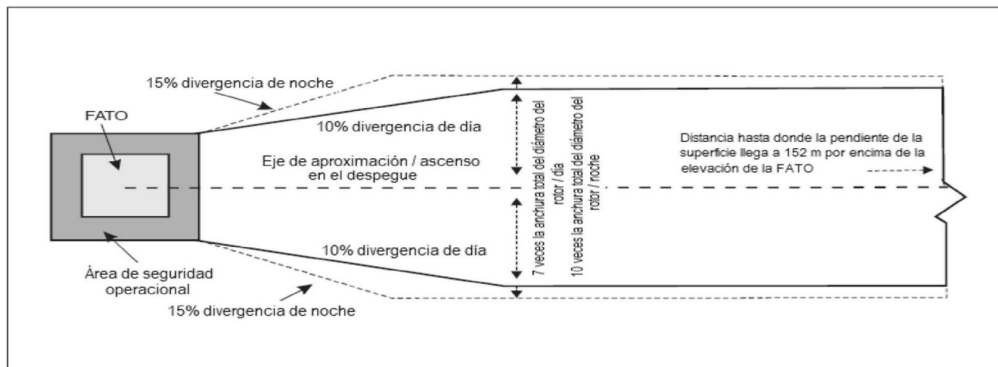


Figura 3-1.2. Anchura de la superficie de ascenso en el despegue/aproximación

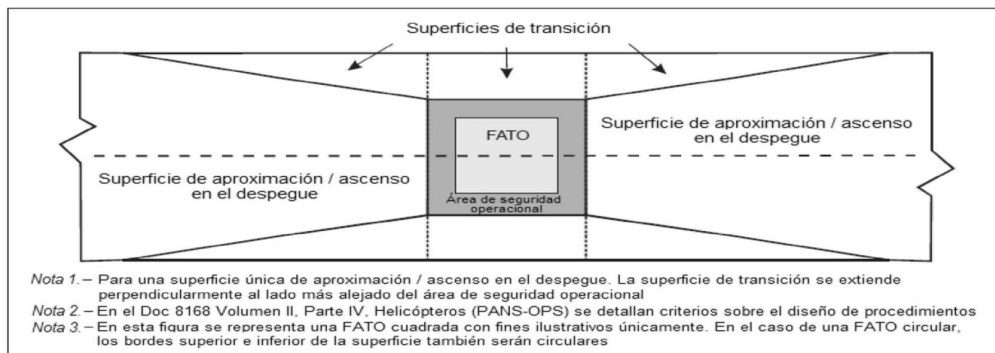


Figura 3-1.3. Superficies de transición para FATO

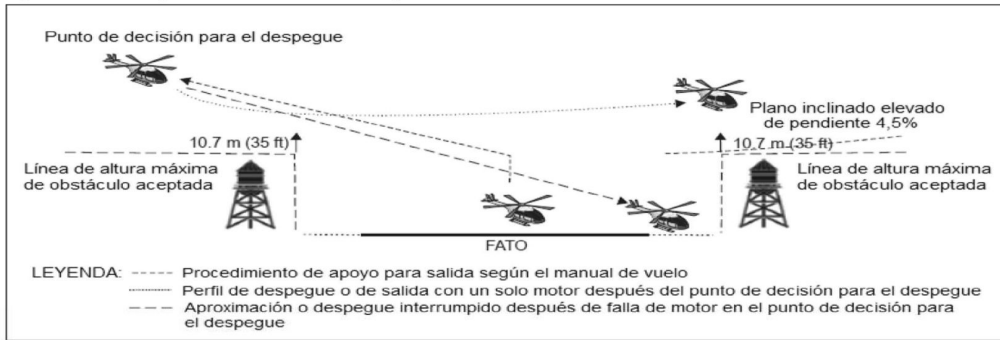


Figura 3.1-4. Ejemplo de plano inclinado elevado durante operaciones de Clase de performance 1
 Nota 1. — Este diagrama no representa ningún perfil, técnica o tipo de helicóptero específico y tiene por objeto servir de ejemplo genérico. Se muestra un perfil de aproximación y un procedimiento de apoyo para un perfil de salida.
 Nota 2. — El perfil de aproximación/aterrizaje puede no ser la inversa del perfil de despegue.
 Nota 3. — Puede requerirse una evaluación de obstáculos adicional en el área en que se piense aplicar un procedimiento de apoyo. Las limitaciones de la performance del helicóptero y las que figuran en el Manual de vuelo determinarán la extensión de la evaluación requerida.

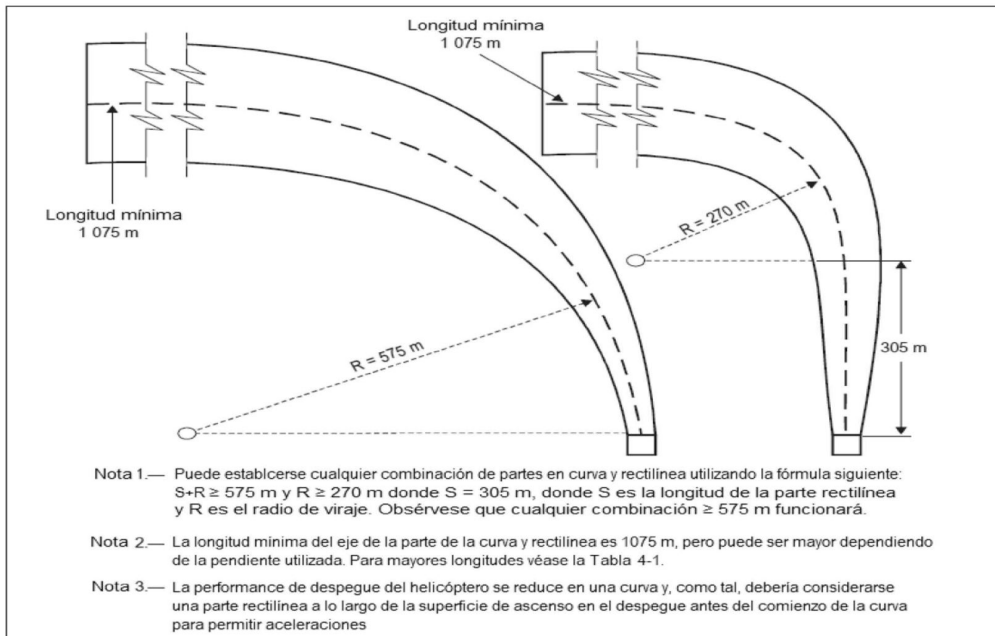


Figura 3.1-5. Superficie de aproximación y ascenso en el despegue en curva para todas las FATO

Tabla 3.1-6. Dimensiones y pendientes de las superficies limitadoras de obstáculos para todas las FATO

Superficie y dimensiones	Categoría de diseño de pendiente		
	A	B	C
Superficie de aproximación y ascenso en el despegue			
Anchura del borde interior.	Anchura del área de seguridad operacional	Anchura del área de seguridad operacional	Anchura del área de seguridad operacional
Ubicación del borde interior.	Límite del área de seguridad operacional	Límite del área de seguridad operacional	Límite del área de seguridad operacional
Divergencia: (1.ª y 2.ª sección)			
Uso diurno solamente.	10%	10%	10%
Uso nocturno.	15%	15%	15%
Primera sección			
Longitud.	3.386 m	245 m	1.220 m
Pendiente.	4,5%	8%	12,5%
	(1:22,2)	(1:12,5)	(1:8)
Anchura exterior.	(b)	N/A	(b)
Segunda sección			
Longitud.	N/A	830 m	N/A

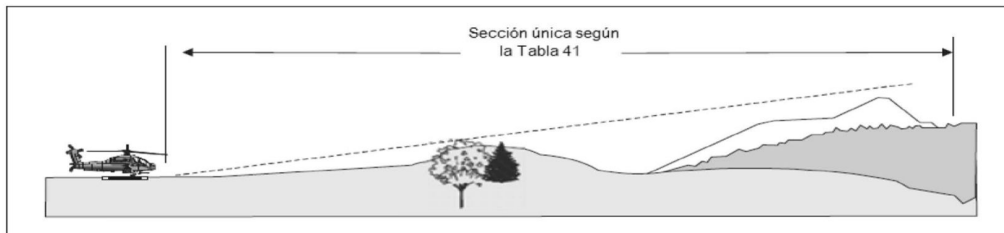
Superficie y dimensiones	Categoría de diseño de pendiente		
	A	B	C
Pendiente.	N/A	16% (1:6,25)	N/A
Anchura exterior.	N/A	(b)	N/A
Longitud total a partir del borde interior (a).	3.386 m	1.075 m	1.220 m

a) Las longitudes de las superficies de aproximación y ascenso en el despegue de 3.386 m, 1.075 m y 1.220 m relacionadas con las respectivas pendientes, lleva al helicóptero hasta 152 m (500 ft) por encima de la elevación de la FATO

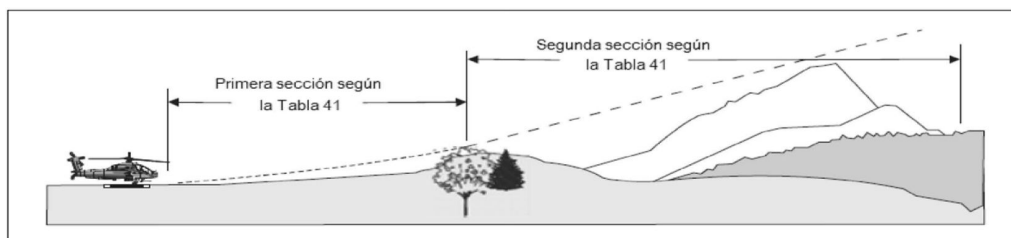
b) Anchura total de 7 diámetros del rotor en el caso de operaciones diurnas o anchura total de 10 diámetros del rotor en operaciones nocturnas

Nota.—Las categorías de pendiente de la tabla 4-1 pueden no limitarse a una clase de performance específica y pueden ser aplicables a más de una clase de performance. Las categorías de diseño de pendiente de la Tabla 4-1 representan ángulos mínimos de pendiente de diseño y no pendientes operacionales. La categoría de pendiente «A» corresponde generalmente a los helicópteros que operan en la Clase de performance 1; la categoría de pendiente «B» corresponde generalmente a los helicópteros que operan en la Clase de performance 3; y la categoría de pendiente «C» corresponde generalmente a los helicópteros que operan en la Clase de performance 2. Las consultas con los explotadores de helicópteros ayudarán a determinar la categoría de pendiente apropiada que deberá aplicarse con arreglo al entorno del helipuerto y al tipo de helicóptero más crítico que se prevea utilizará el helipuerto.

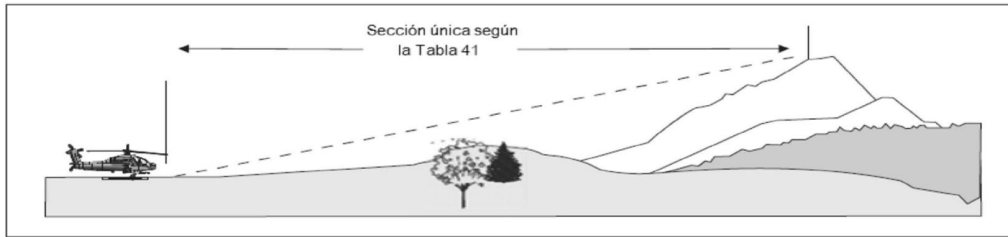
Nota.—En los helipuertos previstos para helicópteros que operen en las Clases de performance 2 y 3, constituye una buena práctica seleccionar las trayectorias de aproximación de modo que sean posibles, en condiciones de seguridad, el aterrizaje forzoso o los aterrizajes con un motor fuera de funcionamiento a fin de que, como requisito mínimo, se eviten las lesiones a las personas en tierra o en el agua o daños materiales. El tipo de helicóptero más crítico para el cual se ha previsto el helipuerto y las condiciones ambientales podrían ser factores para determinar la conveniencia de estas zonas.



a) Superficies de aproximación y ascenso en el despegue - perfil de pendiente "A" - diseño para 4,5%



b) Superficies de aproximación y ascenso en el despegue - perfil de pendiente "B" - diseño para 8% y 16%



c) Superficies de aproximación y ascenso en el despegue - perfil de pendiente "C" - diseño para 12,5%

3.2 Requisitos de limitación de obstáculos para helipuertos de superficie y elevados

Nota 1.—Los requisitos para las superficies limitadoras de obstáculos se especifican basándose en el uso previsto de la FATO, o sea, la maniobra de aproximación hasta el vuelo estacionario o aterrizaje, o la maniobra de despegue y tipo de aproximación, y se prevé aplicarlos cuando la FATO se utilice en tales operaciones. Cuando las operaciones se llevan a cabo hacia o desde ambas direcciones de una FATO, la función de ciertas superficies puede verse anulada debido a los requisitos más estrictos de otra superficie más baja.

Nota 2.—Si se instala un sistema visual indicador de pendiente de aproximación, hay superficies de protección contra obstáculos adicionales, detalladas en el punto 4, que deben considerarse y pueden ser más exigentes que las superficies limitadoras de obstáculos prescritas en la Tabla 3.1-6.

Se establecerán las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

- a) superficie de ascenso en el despegue; y
- b) superficie de aproximación.

No se permitirán nuevos objetos ni ampliaciones de los existentes por encima de cualesquiera de las superficies limitadoras indicadas, excepto cuando el objeto esté apantallado por un objeto existente e inamovible, o se determine en un estudio aeronáutico, que debe ser aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que el objeto no comprometerá la seguridad ni afectará de modo importante la regularidad de las operaciones de helicópteros.

En la medida de lo posible deberían eliminarse los objetos que sobresalgan por encima de cualesquiera de las superficies mencionadas excepto cuando el objeto esté apantallado por un objeto existente e inamovible, o se determine en un estudio aeronáutico, que debe ser aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que el objeto no comprometerá la seguridad ni afectará de modo importante a la regularidad de las operaciones de helicópteros.

Nota 1.—En los helipuertos que utilicen una superficie de aproximación/ascenso en el despegue con un diseño de pendiente de 4,5%, puede ser difícil eliminar todos los objetos que penetren la superficie. En estos casos se podrá permitir la presencia de algunos de estos objetos siempre y cuando en el estudio aeronáutico mencionado se contemplen los riesgos asociados, que deben ser aceptables, y se implementen medidas de mitigación adecuadas. Los objetos identificados pueden limitar la operación en el helipuerto.

Nota 2.—La aplicación de las superficies de aproximación o ascenso en el despegue con viraje puede aliviar el problema creado por objetos que infringen esas superficies.

Los helipuertos tendrán por lo menos una superficie de aproximación y ascenso en el despegue. Se podrá proporcionar solo una superficie de aproximación y ascenso en el despegue, si existe un estudio aeronáutico de seguridad, aprobado por una Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en el que se considere, como mínimo, los siguientes factores:

- a) el área/terreno sobre el cual se realiza el vuelo;
- b) el entorno de obstáculos que rodea el helipuerto;
- c) las limitaciones de performance y operacionales de los helicópteros que prevén utilizar el helipuerto; y
- d) las condiciones meteorológicas locales, incluyendo los vientos predominantes.

Los helipuertos deberían tener por lo menos dos superficies de aproximación y ascenso en el despegue para evitar las condiciones de viento en cola, minimizar las condiciones de viento de costado y permitir aterrizajes interrumpidos.

4. Ayudas visuales y sistemas eléctricos.

Nota 1.–Los procedimientos empleados para algunos helicópteros exigen que se utilicen FATO con características similares en cuanto a la forma a una pista de aterrizaje para aeronaves de ala fija. Para los fines de este capítulo se considera que las FATO con características similares, en cuanto a la forma, a una pista de aterrizaje satisfacen el concepto «FATO de tipo pista de aterrizaje». Para tales casos, es a veces necesario proporcionar señales específicas para permitir que el piloto distinga una FATO tipo pista de aterrizaje durante una aproximación. Las señales apropiadas figuran en las subsecciones tituladas «FATO de tipo pista de aterrizaje». Los requisitos aplicables a todos los otros tipos de FATO se proporcionan dentro de las subsecciones tituladas «todas las FATO excepto FATO tipo pista de aterrizaje».

Nota 2.–Se ha determinado que sobre superficies de color claro, la visibilidad de las señales blancas y amarillas puede mejorarse colocándoles bordes negros.

4.1 Indicador de la dirección de viento.

Los helipuertos estarán equipados, por lo menos, con un indicador de la dirección del viento.

El indicador de la dirección del viento estará emplazado en un lugar que indique las condiciones del viento sobre la FATO y la TLOF y de modo que no sufra los efectos de perturbaciones de la corriente de aire producidas por objetos cercanos o por el rotor. El indicador será visible desde los helicópteros en vuelo, en vuelo estacionario o sobre el área de movimiento.

En los casos en que la TLOF y/o la FATO pueda verse afectada por perturbaciones de la corriente de aire deberían suministrarse otros indicadores de la dirección del viento, emplazados cerca de dicha área, para indicar el viento de superficie en esa área.

El indicador de la dirección del viento deberá estar construido de modo que dé una idea clara de la dirección del viento y general de su velocidad.

El indicador será un cono truncado de tela y tendrá las siguientes dimensiones mínimas:

	Helipuertos de superficie	Helipuertos elevados
Longitud	2,4 m	1,2 m
Diámetro (extremo mayor)	0,6 m	0,3 m
Diámetro (extremo menor)	0,3 m	0,15 m

El color del indicador de la dirección del viento se escogerá de modo que pueda verse e interpretarse claramente desde una altura de por lo menos 200 m (650 ft) sobre el helipuerto, teniendo en cuenta el fondo sobre el cual se destaque. De ser posible, se usará 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, se dará preferencia a los colores anaranjado y blanco, rojo y blanco o negro y blanco, dispuestos en cinco bandas alternadas, de las cuales la primera y la última serán del color más oscuro.

El indicador de la dirección del viento en un helipuerto destinado al uso nocturno estará iluminado.

4.2 Señales y balizas.

4.2.1 Señal de identificación de helipuerto.

En los helipuertos se proporcionarán señales de identificación de helipuerto.

La señal de identificación de helipuerto se emplazará en el centro o cerca del centro de la FATO.

En las FATO que contienen una TLOF, las señales de identificación de helipuerto se emplazarán en la FATO de modo que su posición coincida con el centro de la TLOF.

La señal de identificación de helipuerto, salvo la de helipuertos en hospitales, consistirá en la letra H, de color blanco. Las dimensiones de la señal no serán menores que las

indicadas en la Figura 4.2.1-3 y cuando la señal se utilice para FATO de tipo pista de aterrizaje, sus dimensiones se triplicarán como se muestra en la Figura 4.2.1.-2.

La señal de identificación de helipuerto en el caso de helipuertos emplazados en hospitales consistirá en la letra H, de color rojo, ubicada en el centro de una cruz blanca formada por cuadrados adyacentes a cada uno de los lados de un cuadrado que contenga la H, tal como se indica en la Figura 4.2.1-3.

La señal de identificación de helipuerto se orientará de modo que la barra transversal de la H quede en ángulo recto con la dirección principal de aproximación final.

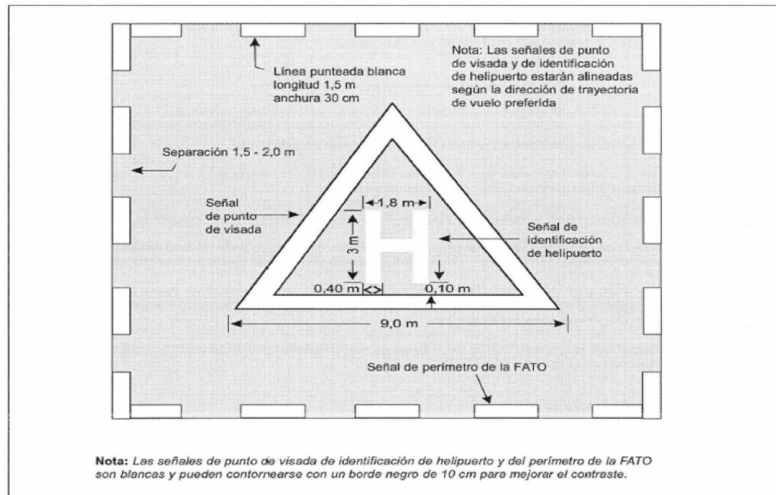


Figura 4.2.1-1. Señales combinadas de identificación de helipuerto, punto de visada y señales de perímetro de la FATO.



Figura 4.2.1.-2. Señal de designación de la FATO y señal de identificación de helipuerto para FATO de tipo pista de aterrizaje

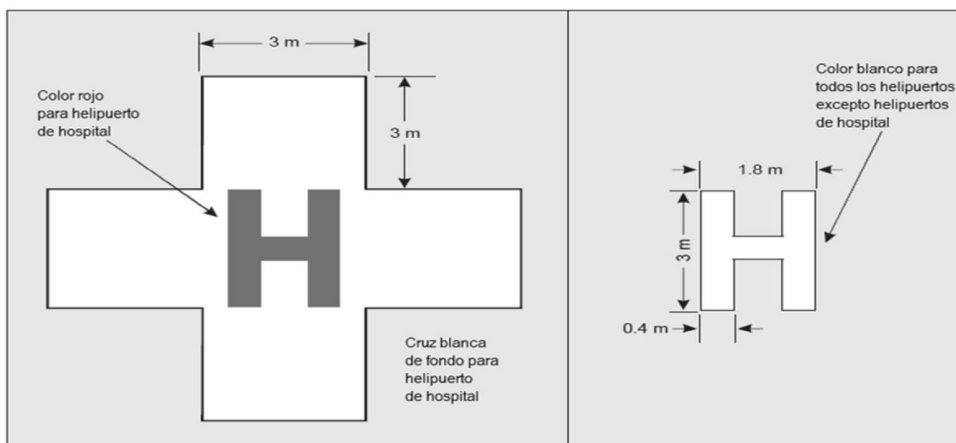


Figura 4.2.1-3. Señal de identificación de helipuerto de hospital y de identificación de helipuerto

4.2.2 Señal de masa máxima permisible.

Se proporcionará una señal de masa máxima permisible en los helipuertos elevados. Debería exhibirse una señal de masa máxima permisible en los helipuertos de superficie.

La señal de masa máxima permisible se emplazará dentro de la TLOF o la FATO y de modo que sea legible desde la dirección preferida de aproximación final. La señal de masa máxima permisible consistirá en un número de uno, dos o tres cifras.

La señal se expresará en toneladas (1.000 kg) redondeadas hacia abajo a los 1.000 kg más próximos seguidas por la letra «t».

La masa máxima permisible debería estar expresada a los 100 kg más próximos. La señal se debería expresar hasta un decimal, redondeada a 100 kg más próximos seguida de la letra «t». El lugar decimal estará precedido de una coma decimal señalada con un cuadrado de 30 cm.

Los números y la letra de la señal deberían ser de un color que contraste con el fondo y tener la forma y las proporciones que se indican en la Figura 5-4 para una FATO con dimensiones de más de 30 m. Para FATO con dimensiones de entre 15 m y 30 m la altura de los números y la letra de la señal será como mínimo de 90 cm y para una FATO con dimensiones inferiores a 15 m la altura de los números y la letra de la señal será como mínimo de 60 cm cada una con una reducción proporcional en anchura y espesor.

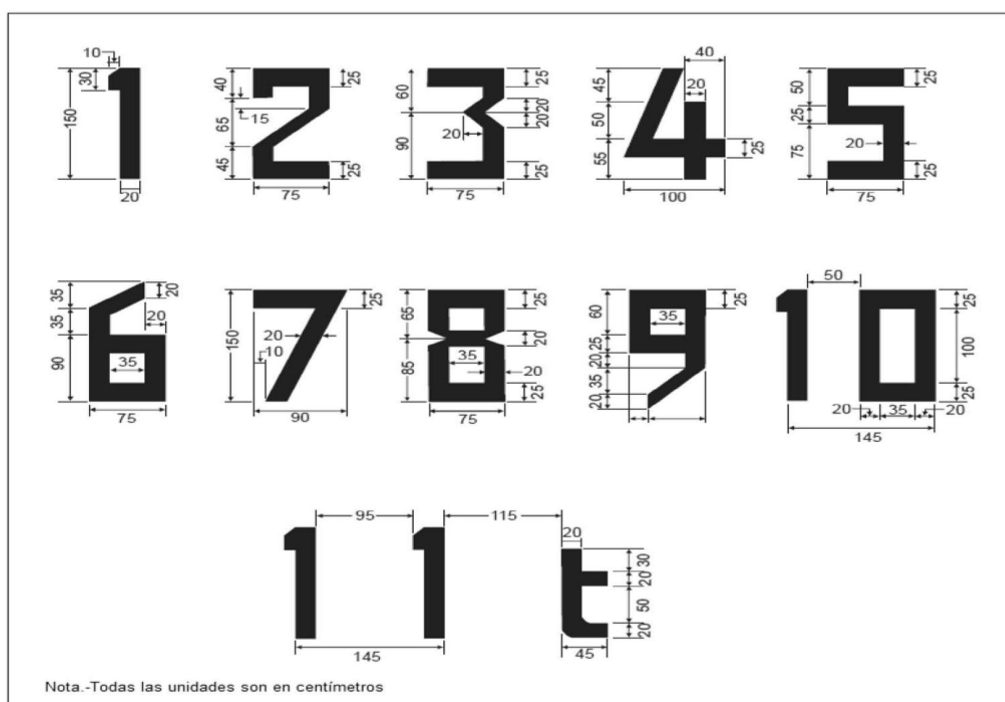


Figura 4.2.2. Forma y proporciones de los números y letras

4.2.3 Señal de valor D.

Debería proporcionarse la señal de valor D en los helipuertos de superficie y elevados diseñados para helicópteros que operan en las Clases de Performance 2 o 3.

La señal de valor D se localizará dentro de la TLOF o la FATO y de tal manera que pueda leerse desde la dirección preferida de aproximación final.

Cuando exista más de una dirección de aproximación, deberían proporcionarse señales de valor D adicionales de modo que por lo menos una señal de valor D pueda leerse desde las direcciones de aproximación lineal.

La señal de valor D será blanca y se redondeará al metro más próximo redondeando 0,5 hacia abajo.

4.2.4 Señal o baliza de perímetro de área de aproximación final y de despegue para helipuertos de superficie.

Se proporcionarán señales o balizas de perímetro de FATO en los helipuertos de superficie terrestres en los casos en que la extensión de dicha área no resulte evidente.

Se emplazarán señales o balizas de perímetro de FATO en el borde de dicha área.

Todas las FATO salvo las FATO de tipo pista de aterrizaje.

Para las FATO no pavimentadas, el perímetro se definirá con balizas empotradas. Las balizas de perímetro de FATO tendrán 30 cm de anchura, 1,5 m de longitud y con una separación entre extremos de no menos de 1,5 m y no más de 2 m. Se definirán las esquinas de una FATO cuadrada o rectangular.

Para las FATO pavimentadas, el perímetro se definirá mediante una línea de trazos. Los segmentos de señales de perímetro de FATO tendrán 30 cm de ancho, 1,5 m de longitud y una separación de extremo a extremo de no menos de 1,5 m y no más de 2 m. Se definirán las esquinas de una FATO cuadrada o rectangular.

Las señales de perímetro de FATO y las balizas empotradas serán de color blanco.

FATO de tipo pista de aterrizaje

El perímetro de la FATO se definirá con señales o balizas espaciadas a intervalos de no más de 50 m, por lo menos, con tres señales o balizas a cada lado, incluso una señal o baliza en cada esquina.

La señal de perímetro de la FATO consistirá en una faja rectangular de 9 m de longitud, o una quinta parte del lado de la FATO que define, y de 1 m de anchura.

La señal de perímetro de la FATO será de color blanco.

Las balizas de perímetro de la FATO tendrán las dimensiones que se indican en la Figura.

Las balizas de perímetro de FATO serán de colores que contrasten efectivamente con el fondo operacional.

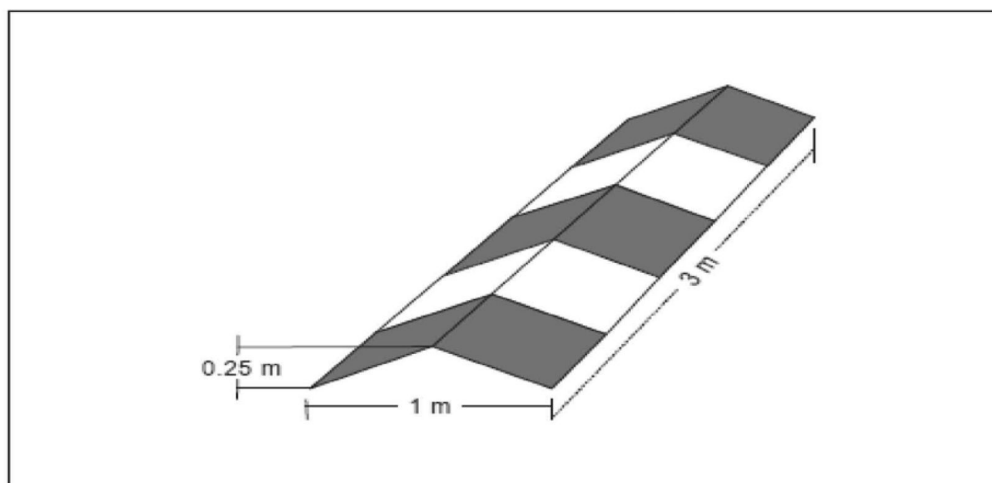


Figura 4.2.4. Baliza de borde de FATO de tipo pista de aterrizaje

4.2.5 Señales de designación de área de aproximación final y de despegue para FATO de tipo pista de aterrizaje.

Debería exhibirse una señal FATO de designación en helipuertos en que sea necesario indicar claramente dicha área al piloto.

Se emplazará una señal de FATO de designación al principio de dicha área, tal como se indica en la figura 4.2.1-2.

La señal de designación de FATO consistirá en un número de dos cifras. Este número de dos cifras será el entero más cercano a un décimo del norte magnético visto desde la dirección de aproximación. Cuando la aplicación de esta regla dé como resultado un número de una cifra, ésta irá precedida por un cero. La señal será la presentada en la figura 4.2.1-2 a la que se agregará una señal de identificación de helipuerto.

4.2.6 Señal de punto de visada.

Debería proporcionarse una señal de punto de visada en un helipuerto cuando sea necesario para que el piloto efectúe una aproximación hacia un punto por encima de la FATO antes de dirigirse a la TLOF.

La señal de punto de visada estará emplazada dentro de la FATO.

La señal de punto de visada estará emplazada dentro de la FATO según se indica en la Figura 4.2.1-1.

La señal de punto de visada consistirá en un triángulo equilátero con la bisectriz de uno de los ángulos alineada con la dirección de aproximación preferida. La señal consistirá en líneas blancas continuas y las dimensiones de la señal serán conformes a las indicadas en la Figura 4.2.4.2.6.

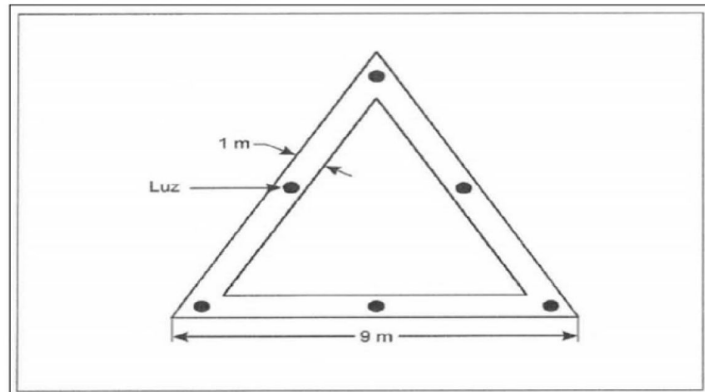


Figura 4.2.6. Señal de punto de visada

4.2.7 Señal de perímetro de área de toma de contacto y de elevación inicial.

Se proporcionará una señal de perímetro de TLOF en helipuertos de superficie si el perímetro de la TLOF no resulta obvio.

Se proporcionará una señal de perímetro de TLOF en helipuertos elevados.

Debería proporcionarse una señal de perímetro de TLOF en cada TLOF emplazada conjuntamente con un puesto de estacionamiento de helicópteros en los helipuertos de superficie.

La señal de perímetro de TLOF estará ubicada a lo largo del borde de dicha área.

La señal de perímetro de TLOF consistirá en una línea blanca continua de por lo menos 30 cm de anchura.

4.2.8 Señal de punto de toma de contacto y posicionamiento.

Se proporcionará una señal de punto de toma de contacto y posicionamiento cuando sea necesaria para que el helicóptero efectúe la toma de contacto o el piloto lo coloque con precisión en una posición específica. Se proporcionará una señal de punto de toma de contacto y posicionamiento en los puestos destinados a virajes.

La señal de punto de toma de contacto y posicionamiento estará emplazada de forma que, cuando el asiento del piloto esté encima de la señal, el tren de aterrizaje quede dentro de la TLOF y se mantenga un margen seguro entre todas las partes del helicóptero y cualquier obstáculo.

En los helipuertos, el centro de la señal de punto de toma de contacto/posicionamiento estará emplazado en el centro de la TLOF, excepto que el centro de la señal de punto de toma de contacto/posicionamiento puede desplazarse respecto del centro de la TLOF cuando un estudio aeronáutico indique que dicho desplazamiento es necesario y siempre que la señal desplazada no afecte adversamente a la seguridad operacional. Para puestos de estacionamiento de helicópteros diseñados para virajes estacionarios, la señal de puesto de toma de contacto/posicionamiento estará emplazada en el centro de la zona central.

La señal de punto de toma de contacto y posicionamiento consistirá en una circunferencia amarilla con una anchura de línea de por lo menos 0,5 m.

El diámetro interior de la señal de puesto de toma de contacto y posicionamiento será 0,5 D del helicóptero más grande para el cual esté destinada la TLOF y/o el puesto de estacionamiento de helicóptero.

4.2.9 Señal de nombre de helipuerto.

Debería proporcionarse una señal de nombre de helipuerto en aquellos helipuertos en los que no haya otros medios que basten para la identificación visual.

La señal de nombre de debería emplazarse en el helipuerto de modo que sea visible, en la medida de lo posible, desde todos los ángulos por encima de la horizontal.

La señal de nombre de helipuerto consistirá en el nombre del helipuerto o en el designador alfanumérico de helipuerto que se utiliza en las radiocomunicaciones (R/T).

La señal de nombre de helipuerto destinada a uso nocturno o en condiciones de visibilidad reducida debería estar iluminada, ya sea por medios internos o externos.

FATO de tipo pista de aterrizaje.

Los caracteres de la señal deberían tener una altura no inferior a 3 m.

Todas las FATO excepto FATO de tipo pista de aterrizaje

Los caracteres de la señal no deberían tener una altura inferior a 1,5 m en los helipuertos de superficie ni inferior a 1,2 m en los helipuertos elevados. El color de las señales debería contrastar con el fondo y ser, de preferencia, blanco.

4.2.10 Señales y balizas de calle de rodaje en tierra para helicópteros.

Nota 1.–Las especificaciones relativas a las señales de punto de espera en rodaje del Anexo 14, Volumen I, 5.2.10, se aplican igualmente a las calles de rodaje destinadas al rodaje en tierra de helicópteros.

Nota 2.–No se exige señalar las rutas de rodaje en tierra. Volumen I, 5.2.10, se aplican igualmente a las calles de rodaje destinadas al rodaje en tierra de helicópteros.

El eje de la calle de rodaje en tierra para helicópteros debería identificarse con una señal y los bordes de la calle de rodaje en tierra para helicópteros, si no son evidentes, deberían identificarse por medio de balizas o señales.

Las señales de calle de rodaje en tierra para helicópteros se ubicarán a lo largo del eje y, de ser necesario, a lo largo de los bordes de la calle de rodaje en tierra.

Las balizas de borde de calle de rodaje en tierra, cuando se proporcionen, se emplazarán a una distancia de entre 0,5 m y 3 m del borde de la calle de rodaje y estarán separadas a intervalos de no más de 15 m en las secciones rectilíneas y 7,5 m en las secciones curvas.

La señal de eje de calle de rodaje en tierra consistirá en una línea amarilla continua de 15 cm de anchura.

Las señales de borde de calle de rodaje en tierra, cuando se proporcionen, consistirán en dos líneas amarillas continuas paralelas de 15 cm de anchura y separadas 15 cm.

Las balizas de borde de calle de rodaje en tierra, cuando se proporcionen, serán frangibles, de color azul y no sobresaldrán de un plano cuyo origen se encuentre a una altura de 25 cm por encima del plano de la calle de rodaje a una distancia de 0,5 m del borde de la misma y una pendiente ascendente y hacia fuera del 5%.

4.2.11 Señales y balizas de calle de rodaje aéreo para helicópteros.

Nota.–No se exige señalar las rutas de rodaje aéreo con balizas.

Se identificarán el eje de las calles de rodaje aéreo o los bordes de dichas calles cuando no sean evidentes, mediante señales o balizas.

El eje de las calles de rodaje aéreo para helicópteros o, si no es evidente, los bordes de dichas calles, deberían identificarse con balizas o señales.

Las señales de borde de calle de rodaje aéreo se localizarán a lo largo de los bordes de la calle de rodaje aéreo.

Las balizas de borde de calle de rodaje aéreo para helicópteros no deberían emplazarse a distancias inferiores a 0,5 veces la anchura mayor total de los helicópteros para los cuales están diseñadas a partir del eje de la calle de rodaje aéreo para helicópteros.

En superficies pavimentadas, el eje de una calle de rodaje aéreo se señalará con una línea continua amarilla de 15 cm de anchura.

Las señales de borde de calle de rodaje aéreo, cuando se proporcionen, consistirán en dos líneas amarillas continuas paralelas de 15 cm de anchura y separadas 15 cm.

El eje de la calle de rodaje aéreo para helicópteros, sobre una superficie pavimentada que no admita señales pintadas, se indicará con balizas amarillas empotradas de 15 cm de anchura y aproximadamente) ,5 m de longitud, separadas a intervalos de no más de 30 m a cada lado de secciones rectilíneas y de no más de 15 m en las curvas, con un mínimo de cuatro balizas igualmente espaciadas por sección.

Las balizas de borde de calle de rodaje aéreo para helicópteros no sobresaldrán de un plano cuyo origen se encuentre a una altura de 25 cm por encima del plano de la calle de rodaje aéreo para helicópteros, a una distancia de 1 m del borde de la misma y con una pendiente ascendente y hacia fuera del 5% hasta una distancia de 3 m más allá del borde de la calle de rodaje aéreo para helicópteros.

Si la calle de rodaje aéreo para helicópteros se ha de utilizar por la noche, las balizas de borde de calle de rodaje aéreo para helicópteros estarán iluminadas internamente o serán de materiales retrorreflectantes.

4.2.12 Señales de puestos de estacionamiento de helicópteros.

Se proporcionará una señal de perímetro de puesto de estacionamiento de helicóptero en un puesto de estacionamiento diseñado para virajes, o, si no es posible, se proporcionará en su defecto una señal de perímetro de zona central si no es obvio.

En los puestos de estacionamiento de helicóptero destinados a rodaje y que no permitan virajes, se proporcionará una línea de parada.

Deberían proporcionarse en los puestos de estacionamiento de helicópteros líneas de alineación y líneas de guía de entrada/salida.

La señal de perímetro de puesto de estacionamiento de helicópteros en un puesto de estacionamiento diseñado para virajes o, la señal de perímetro de zona central, será concéntrica con la zona central del puesto.

Para los puestos de parada de helicópteros destinados a rodaje y que no permitan que el helicóptero efectúe virajes, sobre el eje de la calle de rodaje en tierra se emplazará una línea de parada perpendicular a éste.

Las líneas de alineación hacia adentro y hacia fuera se emplazarán como se indica en la figura 4.2.12.

Las señales de perímetro de puesto de estacionamiento de helicóptero consistirán en una circunferencia de color amarillo con una anchura de 15 cm.

La señal de perímetro de zona central consistirá en una circunferencia de color amarillo con una anchura de línea de 15 cm, salvo que cuando la TLOF esté emplazada junto con un puesto de estacionamiento de helicópteros, se aplicarán las características de las señales de perímetro de TLOF.

Para puestos de estacionamiento de helicópteros destinados a rodaje y que no permitan que los helicópteros realicen virajes, la línea de parada amarilla no tendrá una longitud inferior a la anchura de la calle de rodaje en tierra para y tendrá un espesor de línea de 50 cm.

Nota 1.–Cuando se tenga la intención de que los helicópteros avancen en un sentido solamente, podrán agregarse como parte de las líneas de alineación flechas que indiquen el sentido que ha de seguirse.

Nota 2.–Las características de las señales relativas al tamaño del puesto de estacionamiento, las líneas de alineación y las líneas de guía de entrada/salida se ilustran en la Figura 4.2.12.

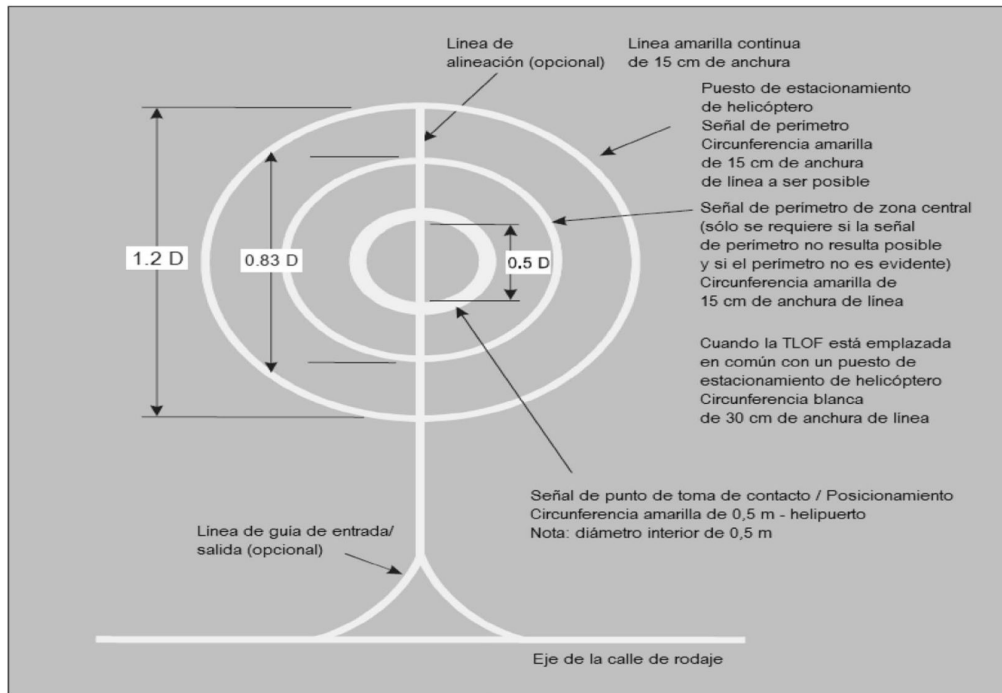


Figura 4.2.12. Señales de puesto de estacionamiento de helicópteros

Las líneas de alineación y las líneas de guía de entrada y de salida serán continuas, de color amarillo y tendrán una anchura de 15 cm.

Las partes curvas de las líneas de alineación y de las líneas de guía de entrada y salida tendrán radios apropiados al tipo de helicóptero más exigente al que prestará servicio el puesto de estacionamiento.

Las señales de identificación de puestos de estacionamiento tendrán colores contrastantes que las hagan fácilmente legibles.

4.2.13 Señales de guía de alineación de la trayectoria de vuelo.

Se proporcionarán señales de guía de alineación de la trayectoria de vuelo en los helipuertos donde sea conveniente indicar las direcciones de trayectoria de aproximación y/o salida disponibles.

Nota.—La señal de guía de alineación de la trayectoria de vuelo puede combinarse con un sistema de iluminación de guía de alineación de la trayectoria de vuelos.

La señal de guía de alineación de la trayectoria de vuelo se emplazará en una línea recta a lo largo de la trayectoria de aproximación y/o salida en una o más de las TLOF, las FATO, el área de seguridad operacional o cualquier superficie adecuada en las inmediaciones de la FATO o área de seguridad operacional.

La señal de guía de alineación de la trayectoria de vuelo será de color blanco y consistirá en una o más flechas indicadas en la TLOF, FATO y/o superficie del área de seguridad operacional según se indica en la Figura. Los trazos de las flechas tendrán 50 cm de anchura y por lo menos 3 m de longitud. Cuando se combinen con un sistema de iluminación de guía de alineación de la trayectoria de vuelo tendrán la forma indicada en la figura 4.2.13. que incluye un esquema para señalar las «puntas de las flechas» que son constantes independientemente de la longitud del trazo.

En el caso de una trayectoria de vuelo limitada a una única dirección de aproximación o una única dirección de salida, la señal en flecha puede ser en sentido único. En el caso de helipuertos con sólo una trayectoria única de aproximación/salida disponible, se indicará una flecha en ambos sentidos.

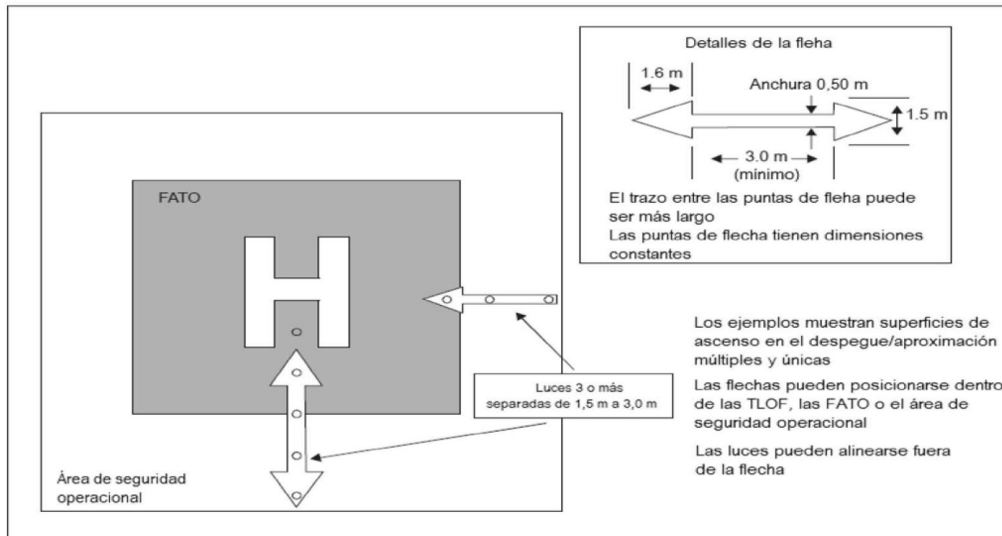


Figura 4.2.13. Señales y luces de guía de alineación de la trayectoria de vuelo

4.3 Luces.

Nota 1.–Cuando los helipuertos están situados cerca de agua navegable es necesario asegurarse que las luces aeronáuticas de tierra no confundan a los marinos.

Nota 2.–Dado que, generalmente, los helicópteros se aproximarán mucho a las luces que son ajenas a su operación, es particularmente importante asegurarse de que las luces, a no ser que sean las luces de navegación que se ostentan de conformidad con los reglamentos internacionales, se apantallen o reubiquen para evitar el deslumbramiento directo y por reflexión.

Nota 3.–Las especificaciones de las secciones 4.3.3, 4.3.5, 4.3.6 y 4.3.7 tienen por objeto proporcionar sistemas de iluminación eficaces sobre la base de condiciones nocturnas. Cuando las luces se utilicen en condiciones que no sean nocturnas (es decir, diurnas o crepusculares) podría ser necesario aumentar la intensidad de la iluminación para mantener indicaciones visuales eficaces mediante el uso de un control de brillo adecuado. En el Manual de diseño de aeródromos (Doc. 9157), Parte 4, Ayudas visuales, se proporciona orientación al respecto.

4.3.1 Faro de helipuerto.

En los helipuertos debería proporcionarse un faro de helipuerto cuando:

- a) se considere necesaria la guía visual de largo alcance y ésta no se proporcione por otros medios visuales; o
- b) cuando sea difícil identificar el helipuerto debido a las luces de los alrededores.

El faro de helipuerto estará emplazado en el helipuerto o en su proximidad, preferiblemente en una posición elevada y de modo que no deslumbre al piloto a corta distancia.

La luz del faro se verá desde todos los ángulos en azimut.

4.3.2 Sistema de Luces de aproximación.

Debería suministrarse un sistema de luces de aproximación en un helipuerto donde sea conveniente y factible indicar una dirección preferida de aproximación.

El sistema de luces de aproximación estará emplazado en línea recta a lo largo de la dirección preferida de aproximación.

Un sistema de luces de aproximación consistirá en una fila de tres luces espaciadas uniformemente a intervalos de 30 m y de una barra transversal de 18 m de longitud a una distancia de 90 m del perímetro de la FATO tal como se indica en la figura 4.3.2. Las luces que formen las barras transversales se colocarán en la medida de lo posible perpendiculares a la línea de luces del eje que, a su vez, las bisecará, y estarán espaciadas a intervalos de 4,5 m. Cuando sea necesario hacer más visible el rumbo para la aproximación final, se

agregarán, colocándolas antes de dicha barra transversal, otras luces espaciadas uniformemente a intervalos de 30 m. Las luces que estén más allá de la barra transversal podrán ser fijas o de destellos consecutivos, dependiendo del medio ambiente.

Las luces fijas serán luces blancas omnidireccionales. Las luces de destellos consecutivos serán luces blancas omnidireccionales.

Las luces de destellos deberían tener una frecuencia de destellos de 1 por segundo. La secuencia debería comenzar en la luz más alejada y avanzar hacia la barra transversal.

Debería incorporarse un control de brillo adecuado que permita ajustar las intensidades de luz para adecuarlas a las condiciones reinantes.

Nota.—Se han considerado convenientes los siguientes reglajes de intensidad:

- a) luces fijas: 100%, 30% y 10%; y
- b) luces de destellos: 100%, 10% y 3%.

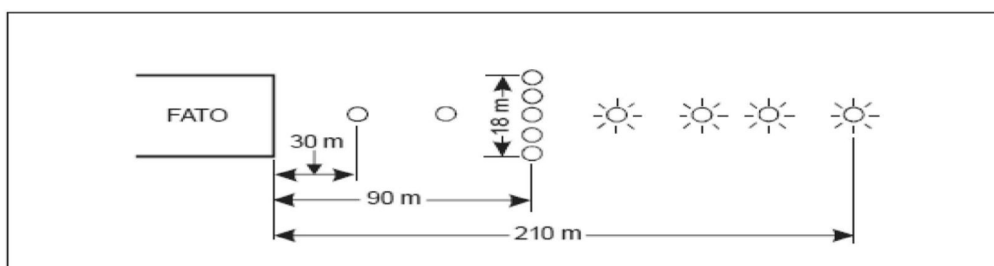


Figura 4.3.2.. Sistema de luces de aproximación

4.3.3 Sistema de iluminación de guía de alineación de la trayectoria de vuelo.

Deberían proporcionarse sistemas de iluminación de guía de alineación de la trayectoria de vuelo en los helipuertos donde sea conveniente indicar las direcciones de trayectoria de aproximación y/o salida disponibles y se vaya a operar en horario nocturno.

La iluminación de guía de alineación de la trayectoria de vuelo puede combinarse con las señales de guía de alineación de la trayectoria de vuelo.

El sistema de iluminación de guía de alineación de la trayectoria de vuelo consistirá en una línea recta a lo largo de las direcciones de trayectoria de aproximación y/o de salida en una o más de las TLOF, las FATO, el área de seguridad operacional o cualquier superficie adecuada en la vecindad inmediata de la FATO, TLOF o área de seguridad operacional.

Si se combinan con una señal de guía de alineación de la trayectoria de vuelo, en la medida de lo posible las luces deberían emplazarse dentro de las señales de «flechas»

El sistema de iluminación de guía de alineación de la trayectoria de vuelo debería consistir en una fila de 3 o más luces separadas uniformemente a una distancia total mínima de 6 m los intervalos entre luces no serán inferiores a 1,5 m y no superarán los 3 m.

Las luces serán omnidireccionales fijas empotradas de color blanco.

4.3.4 Sistema de guía de alineación visual.

Debería proporcionarse un sistema de guía de alineación visual para las aproximaciones a los helipuertos cuando existan una o más de las siguientes condiciones, especialmente por la noche:

- a) los procedimientos de franqueamiento de obstáculos, de atenuación del ruido o de control de tránsito exijan que se siga una determinada dirección;
- b) el medio en que se encuentre el helipuerto proporcione pocas referencias visuales de superficie; y
- c) sea físicamente imposible instalar un sistema de luces de aproximación.

El sistema de guía de alineación visual estará emplazado de forma que pueda guiar al helicóptero a lo largo de la derrota estipulada hasta la FATO.

El sistema debería estar emplazado en el borde a favor del viento de la FATO y debería estar alineado con la dirección preferida de aproximación.

Los dispositivos luminosos serán frangibles y estarán montados tan bajo como sea posible.

En aquellos casos en que sea necesario percibir las luces del sistema como fuentes luminosas discretas, los elementos luminosos se ubicarán de manera que en los límites extremos de cobertura del sistema el ángulo subtendido entre los elementos, vistos desde la posición del piloto, no sea inferior a 3 minutos de arco.

Los ángulos subtendidos entre los elementos luminosos del sistema y otras luces de intensidad comparable o superior tampoco serán inferiores a 3 minutos de arco.

El formato de la señal del sistema de guía de alineación incluirá, como mínimo, tres sectores de señal discretos, a saber: «desviado hacia la derecha», «derrota correcta» y «desviado hacia la izquierda».

La divergencia del sector «derrota correcta» del sistema será la indicada en la figura 4.3.4.

El formato de la señal será tal que no haya posibilidad de confusión entre el sistema y todo otro sistema visual indicador de pendiente de aproximación asociado u otras ayudas visuales.

Se evitará utilizar para el sistema la misma codificación que se utilice para otro sistema visual indicador de pendiente de aproximación asociado.

El formato de la señal será tal que el sistema aparezca como único y sea visible en todos los entornos operacionales.

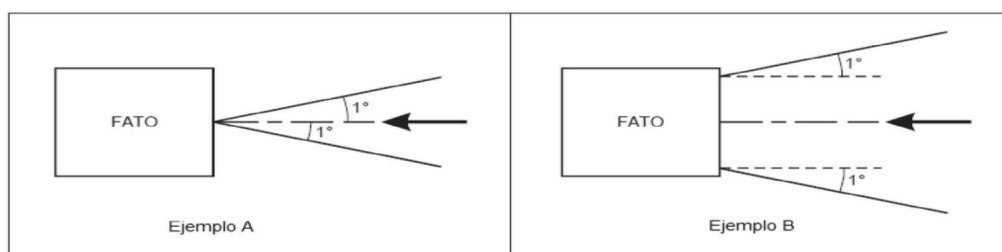


Figura 4.3.4. Divergencia del sector “derrota correcta”

La cobertura útil del sistema de guía de alineación visual será igual o superior a la del sistema visual indicador de pendiente de aproximación con el que esté asociado.

Se proporcionará un control de intensidad adecuado para permitir que se efectúen ajustes con arreglo a las condiciones prevalecientes y para evitar el deslumbramiento del piloto durante la aproximación y el aterrizaje.

El sistema de guía de alineación visual deberá ser susceptible de ajuste en azimut con una precisión respecto a la trayectoria de aproximación deseada de ± 5 minutos de arco.

El reglaje del ángulo en azimut del sistema será tal que, durante la aproximación, el piloto de un helicóptero que se desplace a lo largo del límite de la señal «derrota correcta» pueda franquear todos los objetos que existan en el área de aproximación con un margen seguro.

Las características relativas a la superficie de protección contra obstáculos que se especifican en 4.3.5, en la Tabla 4.3.4 y en la Figura 4.3.5-1 se aplicarán igualmente al sistema.

En el caso de falla de cualquiera de los componentes que afecte al formato de la señal el sistema se desconectará automáticamente.

Los elementos luminosos se proyectarán de modo que los depósitos de condensación, hielo, suciedad, etc. sobre las superficies ópticas transmisoras o reflectoras interfieran en la menor medida posible con la señal luminosa y no produzcan señales espurias o falsas.

Tabla 4.3.4. Dimensiones y pendientes de la superficie de protección contra obstáculos

SUPERFICIE Y DIMENSIONES	FATO	
Longitud del borde interior	Anchura del área de seguridad operacional	
Distancia desde el extremo de la FATO	3 m como mínimo	
Divergencia	10%	
Longitud total	2.500 m	
Pendiente	PAPI	Aa — 0,57°
	HAPI	Ab — 0,65°
	APAPI	Aa — 0,9°

SUPERFICIE Y DIMENSIONES	FATO
a) Con arreglo a lo indicado en el Anexo 14 de OACI, Volumen I, Figura 5-19,	
b) Ángulo formado por el límite superior de la señal «por debajo de la pendiente»	

4.3.5 Indicador visual de pendiente de aproximación.

Debería proporcionarse un indicador visual de pendiente de aproximación para las aproximaciones a los helipuertos, independientemente de si éstos están servidos por otras ayudas visuales para la aproximación, cuando existan una o más de las siguientes condiciones, especialmente por la noche:

- a) los procedimientos de franqueamiento de obstáculos, de atenuación del ruido o de control de tránsito exigen que se siga una determinada pendiente;
- b) el medio en que se encuentra el helipuerto proporciona pocas referencias visuales de superficie; y
- c) las características del helipuerto exigen una aproximación estabilizada.

Los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación, normalizados, para operaciones de helicópteros consistirán en lo siguiente:

- a) sistemas de Indicador de trayectoria de precisión (en adelante PAPI) y de indicador simplificado de trayectoria de aproximación de precisión (en adelante APAPI) que se ajusten a las especificaciones contenidas en los apartados 5.3.5.23 a 5.3.5.40 inclusive de las Normas Técnicas de Aeródromos de Uso Público (aprobadas por Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo), excepto que la dimensión angular del sector en la pendiente del sistema se aumentará a 45 minutos; o
- b) un sistema indicador de trayectoria de aproximación para helicópteros (en adelante HAPI) conforme a las especificaciones de este punto, inclusive.

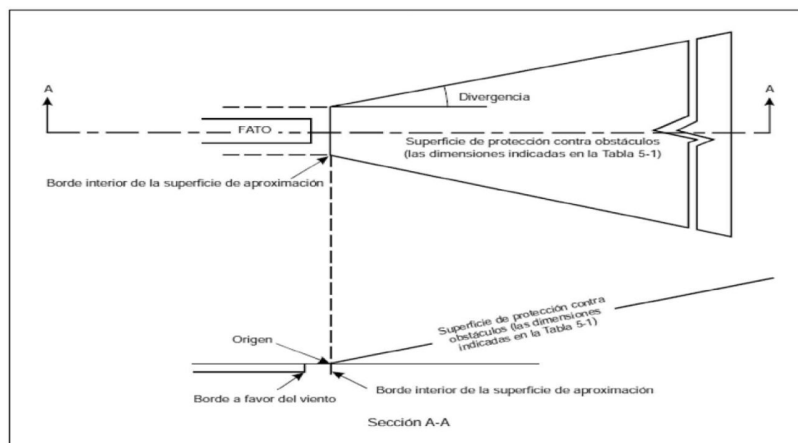


Figura 4.3.5-1 Superficie de protección contra obstáculos para sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación

El indicador visual de pendiente de aproximación estará emplazado de forma que pueda guiar al helicóptero a la posición deseada en la FATO y de modo que se evite el deslumbramiento de los pilotos durante la aproximación final y el aterrizaje.

El indicador visual de pendiente de aproximación se emplazará en lugar adyacente al punto de visada nominal y alineado en azimut con respecto a la dirección preferida de aproximación.

Los dispositivos luminosos serán frangibles y estarán montados tan bajo como sea posible.

El formato de la señal del HAPI incluirá cuatro sectores de señal discretos que suministren una señal de «por encima de la pendiente», una de «en la pendiente», una de «ligeramente por debajo de la pendiente», y otra de «por debajo de la pendiente».

El formato de la señal del HAPI será el que se indica en la Figura 4.3.5.2, Ilustraciones A y B.

Nota.—Al preparar el diseño del elemento es necesario tratar de reducir las señales espurias entre los sectores de señal y en los límites de cobertura en azimut.

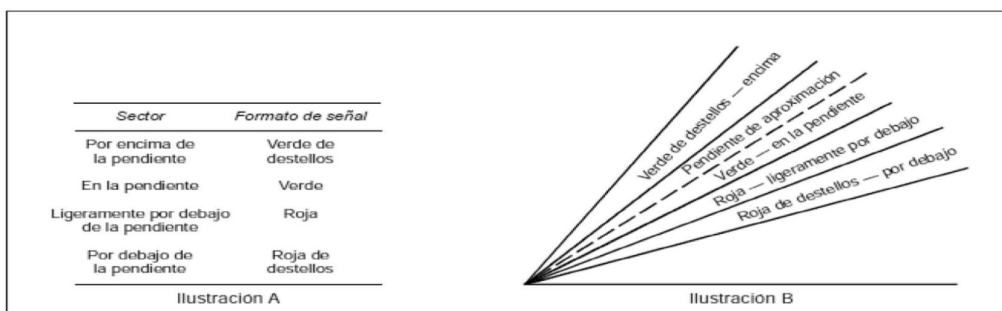


Figura 4.3.5.2. Formato de la señal HAPI

La velocidad de repetición de la señal del sector de destellos del HAPI será, como mínimo, de 2 Hz.

La relación encendido-apagado de las señales pulsantes del HAPI será de 1 a 1 y la profundidad de modulación debería ser por lo menos del 80%.

La abertura angular del sector «en la pendiente» del HAPI será de 45 minutos de arco.

La abertura angular del sector «ligeramente por debajo de la pendiente» del HAPI será de 15 minutos de arco.

La distribución de intensidad de la luz del HAPI en color rojo y verde debería ser la que se indica en la figura 4.3.5.3.

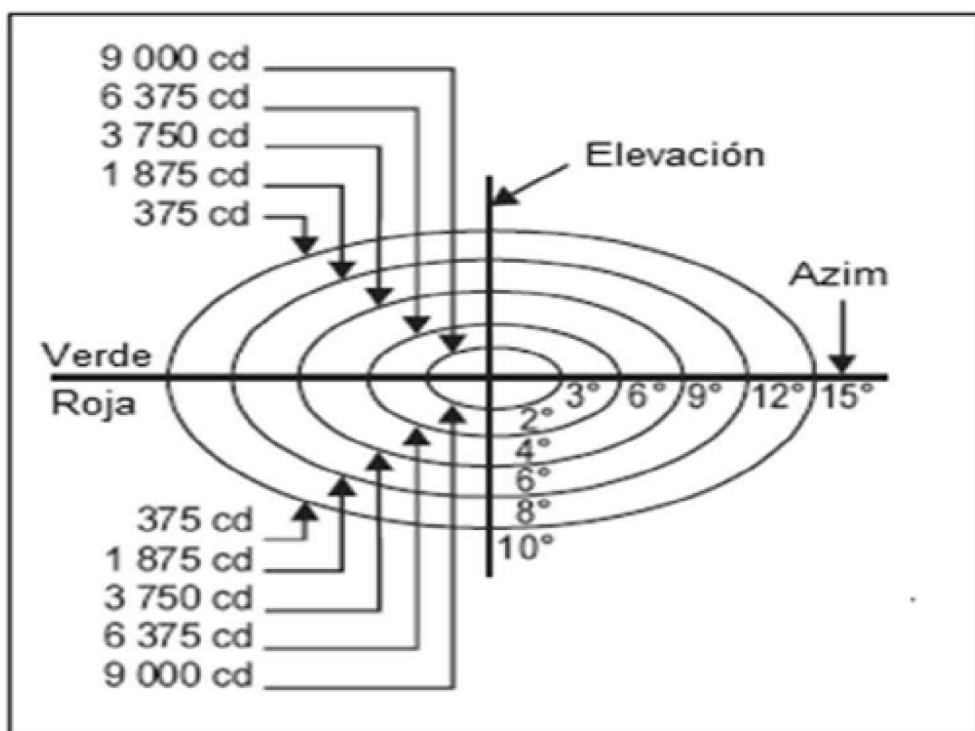


Figura 4.3.5.3.

Las transiciones de color del HAPI en el plano vertical serán tales que, para un observador a una distancia mínima de 300 m, parezcan ocurrir en un ángulo vertical de no más de 3 minutos de arco.

El factor de transmisión de un filtro rojo o verde no será inferior al 15% del reglaje máximo de intensidad.

A la máxima intensidad, la luz roja del HAPI tendrá una coordenada Y que no exceda de 0,320, y la luz verde estará dentro de los límites especificados en el Apéndice 1, 2.1.3 de las Normas Técnicas de Aeródromos de Uso Público (aprobadas por Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo)

Se proporcionará un control de intensidad adecuado para permitir que se efectúen ajustes con arreglo a las condiciones prevalecientes y para evitar el deslumbramiento del piloto durante la aproximación y el aterrizaje.

El sistema HAPI deberá ser susceptible de ajuste en elevación a cualquier ángulo deseado entre 1° y 12° por encima de la horizontal con una precisión de ± 5 minutos de arco.

El reglaje del ángulo de elevación del HAPI será tal que, durante la aproximación, el piloto de un helicóptero que observe el límite superior de la señal «por debajo de la pendiente» pueda evitar todos los objetos que existan en el área de aproximación con un margen seguro.

El sistema se diseñará de modo que:

a) Se apague automáticamente en caso de que la desalineación vertical de un elemento exceda de $\pm 0,5^\circ$ (± 30 minutos); y

b) en el caso de que falle el mecanismo de destellos, no se emita luz en sectores de destellos averiados.

El elemento luminoso del HAPI se proyectará de modo que los depósitos de condensación, hielo, suciedad, etc., sobre las superficies ópticas transmisoras o reflectoras interfieran en la menor medida posible con la señal luminosa y no produzcan señales espurias o falsas.

Los sistemas HAPI que se prevea instalar en heliplataformas flotantes permitirán una estabilización del haz con una precisión de $\pm 1/4^\circ$ dentro de $\pm 3^\circ$ de movimiento de cabeceo y balanceo del helipuerto.

Se establecerá una superficie de protección contra obstáculos cuando se desee proporcionar un sistema visual indicador de pendiente de aproximación.

Las características de la superficie de protección contra obstáculos, es decir, su origen, divergencia, longitud y pendiente, corresponderán a las especificadas en la columna pertinente de la Tabla 4.3.4 y en la Figura 4.3.5-1.

No se permitirán objetos nuevos o ampliación de los existentes por encima de la superficie de protección contra obstáculos, salvo si los nuevos objetos o sus ampliaciones quedaran apantallados por un objeto existente inamovible.

Se retirarán los objetos existentes que sobresalgan de la superficie de protección contra obstáculos, salvo si los objetos están apantallados por un objeto existente inamovible o si tras un estudio aeronáutico se determina que tales objetos no influirían adversamente en la seguridad de las operaciones de los helicópteros.

Si un estudio aeronáutico indicara que un objeto existente que sobresale de la superficie de protección contra obstáculos podría influir adversamente en la seguridad de las operaciones de los helicópteros, se adoptarán una o varias de las medidas siguientes:

a) aumentar convenientemente la pendiente de aproximación del sistema;

b) disminuir la abertura en azimut del sistema de forma que el objeto quede fuera de los límites del haz;

c) desplazar el eje del sistema y su correspondiente superficie de protección contra obstáculos en no más de 5° ;

d) desplazar de manera adecuada la FATO; y

e) instalar un sistema de guía de alineación visual tal como se especifica en 0.

4.3.6 Sistema de iluminación de área de aproximación final y de despegue para helipuertos de superficie.

Cuando en un helipuerto de superficie en tierra destinado al uso nocturno se establezca una FATO, se proporcionarán luces de FATO, pero pueden omitirse cuando la FATO sea casi coincidente con la TLOF o cuando la extensión de la FATO sea obvia.

Las luces de FATO estarán emplazadas a lo largo de los bordes de esta área. Las luces estarán separadas uniformemente en la forma siguiente:

a) en áreas cuadradas o rectangulares, a intervalos no superiores a 50 m con un mínimo de cuatro luces a cada lado, incluso una luz en cada esquina; y

b) en áreas que sean de otra forma comprendidas las circulares, a intervalos no superiores a 5 m con un mínimo de 10 luces.

Las luces de la FATO serán luces omnidireccionales fijas de color blanco. Cuando deba variarse la intensidad, las luces serán de color blanco variable.

La distribución de las luces de FATO debería ser la indicada en la figura 4.3.6.

Las luces no excederán de una altura de 25 cm y deberían estar empotradas si al sobresalir por encima de la superficie pusieran en peligro las operaciones de helicópteros. Cuando una FATO no esté destinada a toma de contacto ni a elevación inicial, las luces no excederán de una altura de 25 cm sobre el nivel del terreno o de la nieve. Las luces elevadas de FATO serán frangibles. Los dispositivos de las luces empotradas en la superficie de FATO estarán 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.

Elevation		
30°		10 cd
25°		50 cd
20°		100 cd
10°		
3°		100 cd
0°		10 cd
-180°	Azimuth	+180°

Figura 4.3.6.

4.3.7 Luces de punto de visada.

Cuando en un helipuerto destinado a utilizarse durante la noche se suministre una señal de punto de visada deberían proporcionarse también luces de punto de visada.

Las luces de punto de visada se emplazarán junto con la señal de punto de visada.

Las luces de punto de visada. Las luces de punto de visada consistirán en por lo menos seis luces blancas omnidireccionales tal como se indica en la Figura 4.2. En caso de que

éstas supongan un peligro para las operaciones de los helicópteros, serán luces de tipo empotradas.

La distribución de las luces de punto de visada debería ser la indicada en la figura 4.3.6.

4.3.8 Sistema de iluminación de área de toma de contacto y de elevación inicial.

En un helipuerto destinado a uso nocturno se proporcionará un sistema de iluminación de TLOF.

El sistema de iluminación de TLOF de un helipuerto de superficie consistirá en uno o varios de los siguientes elementos:

- a) luces de perímetro; o
- b) reflectores; o
- c) conjuntos de luces puntuales segmentadas (en adelante ASPSL) o tableros luminiscentes (en adelante LP) para identificar la TLOF cuando a) y b) no sean viables y se hayan instalado luces de FATO.

El sistema de iluminación de TLOF de un helipuerto elevado consistirá en:

- a) luces de perímetro; y
- b) ASPSL y/o LP para identificar la señal del área de toma de contacto, donde se proporcione, y/o reflectores para alumbrar la TLOF.

Nota.—En los helipuertos elevados es esencial contar con referencias visuales de la superficie dentro de la TLOF para establecer la posición del helicóptero durante la aproximación final y el aterrizaje. Estas referencias pueden proporcionarse por medio de diversas formas de iluminación (ASPSL, LP, reflectores o una combinación de las luces mencionadas, etc.), además de las luces de perímetro. Se ha comprobado que los mejores resultados se obtienen con una combinación de luces de perímetro y ASPSL en franjas encapsuladas de diodos electroluminiscentes (LED) para identificar las señales de punto de toma de contacto y de identificación del helipuerto.

Las luces de perímetro de TLOF estarán emplazadas a lo largo del borde del área designada para uso como TLOF o a una distancia del borde menor de 1,5 m. Cuando la TLOF sea un círculo:

- a) las luces se emplazarán en líneas rectas, en una configuración que proporcione al piloto una indicación de la deriva; y
- b) cuando a) no sea viable, las luces se emplazarán espaciadas uniformemente a lo largo del perímetro de la TLOF con arreglo a intervalos apropiados, pero en un sector de 45° el espaciado entre las luces se reducirá a la mitad.

Las luces de perímetro de la TLOF estarán uniformemente espaciadas a intervalos de no más de 3 m para los helipuertos y de no más de 5 m para los helipuertos de superficie. Habrá un número mínimo de cuatro luces a cada lado, incluida la luz que deberá colocarse en cada esquina. Cuando se trate de una TLOF circular en la que las luces se hayan instalado de conformidad con O b), habrá un mínimo de 14 luces.

Las luces de perímetro de la TLOF de un helipuerto elevado se instalarán de modo que los pilotos no puedan discernir su configuración a alturas inferiores a la de la TLOF.

En los helipuertos de superficie, si se utilizan ASPSL o LP para identificar la TLOF, se colocarán a lo largo de la señal que delimite el borde de esa área. Cuando la TLOF sea un círculo, se colocarán formando líneas rectas que circunscriban el área.

En los helipuertos de superficie habrá un número mínimo de nueve LP en la TLOF. La longitud total de los LP colocados en una determinada configuración no será inferior al 50% de la longitud de dicha configuración. El número de tableros será impar, con un mínimo de tres tableros en cada lado de la TLOF, incluido el tablero que deberá colocarse en cada esquina. Los LP serán equidistantes entre sí, siendo no superior a 5 m la distancia que exista entre los extremos de los tableros adyacentes de cada lado de la TLOF.

Los reflectores de la TLOF se emplazarán de modo que no deslumbren a los pilotos en vuelo o al personal que trabaje en el área. La disposición y orientación de los reflectores será tal que se produzca un mínimo de sombras.

Las luces de perímetro de la TLOF serán luces omnidireccionales fijas de color verde.

En los helipuertos de superficie, los ASPSL o los LP emitirán luz de color verde cuando se utilicen para definir el perímetro del área de toma de contacto y de elevación inicial.

Los LP tendrán una anchura mínima de 6 cm. La caja del tablero será del mismo color que la señal que delimite.

Los LP no sobresaldrán más de 2,5 cm de la superficie. Los dispositivos de las luces empotradas en la superficie de TLOF estarán 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.

4.3.9 Luces de calle de rodaje.

Nota.–Los medios aceptables de cumplimiento para las luces de calle de rodaje serán las normas técnicas sobre luces de calles de rodaje del Real Decreto 862/2009.

4.4 Objetos que hay que señalar o iluminar.

Se señalará todo obstáculo fijo que sobresalga de una superficie de ascenso en el despegue y se iluminará si el helipuerto se utiliza de noche, salvo que:

a) el señalamiento y la iluminación pueden omitirse cuando el obstáculo esté apantallado por otro obstáculo fijo;

b) puede omitirse el señalamiento cuando el obstáculo esté iluminado de día por luces de obstáculos de mediana intensidad de Tipo A1, y su altura por encima del nivel de la superficie adyacente no exceda de 150 m;

1 Ver Tabla 6-1 Características de las luces de obstáculos. Anexo 14 V I, Sexta edición, julio 2013.

c) puede omitirse el señalamiento cuando el obstáculo esté iluminado de día por luces de alta intensidad; y

d) puede omitirse la iluminación si el obstáculo es un faro y un estudio aeronáutico demuestra que la luz que emite es suficiente.

Se señalará todo obstáculo fijo que sobresalga de una superficie de aproximación y se iluminará si el helipuerto se utiliza de noche, salvo que:

a) el señalamiento y la iluminación pueden omitirse cuando el obstáculo esté apantallado por otro obstáculo fijo;

b) 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;

c) puede omitirse el señalamiento cuando el obstáculo esté iluminado de día por luces de alta intensidad; y

d) puede omitirse la iluminación si el obstáculo es un faro y un estudio aeronáutico demuestra que la luz que emite es suficiente.

Los vehículos y otros objetos móviles, a exclusión de las aeronaves, que se encuentren en el área de movimiento de un helipuerto se consideran como obstáculos y se señalarán en consecuencia y se iluminarán si los vehículos y el helipuerto se utilizan de noche o en condiciones de mala visibilidad; sin embargo, podrá eximirse de ello al equipo de servicio de las aeronaves y a los vehículos que se utilicen solamente en las plataformas.

Se señalarán las luces aeronáuticas elevadas que estén dentro del área de movimiento, de modo que sean bien visibles durante el día. No se instalarán luces de obstáculos en luces elevadas de superficie o letreros en el área de movimiento.

Se señalarán todos los obstáculos situados dentro de una ruta de rodaje en tierra/ruta de rodaje aérea y se iluminarán si la calle de rodaje o alguna de esas calles de acceso se utiliza de noche.

4.5 Iluminación de objetos.

La presencia de objetos que deban iluminarse, se indicará por medio de luces de obstáculos de baja, mediana o alta intensidad, o con una combinación de luces de estas intensidades.

En los helipuertos destinados a operaciones nocturnas, los obstáculos se iluminarán mediante reflectores si no es posible instalar luces de obstáculos.

Los reflectores para obstáculos estarán dispuestos de modo que iluminen todo el obstáculo y, en la medida de lo posible, en forma tal que no deslumbren a los pilotos de los helicópteros.

4.6 Sistemas de suministro de energía eléctrica.

Para el funcionamiento seguro de las instalaciones en los helipuertos se dispondrá de fuentes primarias de energía.

El diseño y suministro de sistemas de energía eléctrica para ayudas de radionavegación visuales y en helipuertos tendrá características tales que la falla del equipo no deje al piloto sin orientación visual o le dé información errónea.

Los dispositivos de conexión de alimentación de energía eléctrica a las instalaciones para las cuales se necesite una fuente secundaria de energía eléctrica, se dispondrán 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.

El intervalo de tiempo que transcurra entre la falla de la fuente primaria de energía eléctrica y el restablecimiento completo de los siguientes servicios, será el más corto posible.

En los helipuertos en que se utilice la FATO para vuelo visual nocturno, se proveerá una fuente secundaria de energía eléctrica capaz de satisfacer los requisitos de diseño y conexión, aunque no es indispensable instalar esa fuente secundaria de energía eléctrica cuando se provea un sistema de iluminación de emergencia, de conformidad con las especificaciones de 4.3.2, y pueda ponerse en funcionamiento en 15 minutos.

Se proveerá una fuente secundaria de energía eléctrica capaz de suministrar energía eléctrica en caso de que fallara la fuente principal a las siguientes instalaciones de helipuerto:

- a) Sistema de luces de aproximación (o en su lugar del sistema de guía de alineación visual), sistema visual indicador de pendiente de aproximación, iluminación del indicador de la dirección del viento, sistema de iluminación de TLOF y luces de FATO;
- b) todas las luces de obstáculos que, en opinión de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, sean indispensables para garantizar la seguridad de las operaciones de los helicópteros y
- c) cualquier otro sistema esencial para la seguridad de las operaciones.

Los requisitos relativos a una fuente secundaria de energía eléctrica se satisfarán por cualquiera de los medios siguientes:

- a) red independiente del servicio público, o sea una fuente que alimente a los servicios del helipuerto 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.
- b) una o varias fuentes de energía eléctrica de reserva, constituidas por grupos electrógenos, baterías, etc., de las que pueda obtenerse energía eléctrica.

5. Servicios y procedimientos de helipuerto.

5.1 Emergencia en los helipuertos.

En todo helipuerto se establecerá un procedimiento de emergencia que guarde relación con las operaciones de aeronaves y demás actividades realizadas en el helipuerto.

El procedimiento de emergencia del helipuerto contendrá la siguiente información:

- a) Fecha de elaboración, fecha de revisión y firma del gestor del helipuerto.
- b) Medio de comunicación del helipuerto que se empleará para los casos de emergencia.
- c) Medios materiales con que se cuenta en el propio helipuerto para hacer frente a las emergencias, incluyendo medios de extinción de incendios, y otros.
- d) Organismos a los que se deberá avisar en caso de emergencia o accidente de aeronave: servicio de coordinación de emergencias (112), bomberos, servicios médicos, policía y guardia civil y autoridades.

e) Información que deberá tratar de facilitarse a los organismos implicados en caso de emergencia: tipo de aeronave, número y estado de los ocupantes, cantidad de combustible y otros materiales u objetos peligrosos a tener en consideración.

f) Mapa reticular del helipuerto y sus alrededores que tendrá por objeto facilitar que los organismos participantes en la emergencia puedan localizar el lugar del suceso y acceder al mismo.

g) Lista de planes de autoprotección y cualquier otra planificación emergencia que pueda tener relación con la operación de aeronaves y las actividades llevadas a cabo en el helipuerto.

Se mantendrá en el helipuerto un ejemplar actualizado del procedimiento de emergencia.

Con objeto de divulgar el contenido básico del procedimiento de emergencia se dispondrá en las instalaciones del helipuerto, en lugares visibles para todos los usuarios, de carteles con el nombre de los organismos a los que se deba avisar y sus números de teléfono, la información que se les debe proporcionar y el mapa reticular del helipuerto y alrededores.

5.2 Salvamento y extinción de incendios.

En los helipuertos, deberán proporcionarse servicios y equipo de salvamento y extinción de incendios para su uso exclusivo.

Helipuertos privados.

El nivel de protección mínimo que ha de proporcionarse en estos helipuertos a efectos de salvamento y extinción de incendios será de:

a) 24 kg de productos químicos secos en polvo y 10 kg de CO₂, a un régimen de descarga de 2,25 kg/s.

b) Guantes y manta resistentes al fuego y la temperatura, herramienta de corte para cables y arneses, hacha, y palanca.

Helipuertos especializados.

El nivel de protección que ha de proporcionarse para fines de salvamento y extinción de incendios deberá basarse en la longitud total del helicóptero más largo que normalmente utilice el helipuerto y de conformidad con la categoría de los servicios de extinción de incendios del helipuerto, según la Tabla 5-1.

Tabla 5-1. Categoría de helipuerto para fines de extinción de incendios

Categoría	Longitud total del helicóptero
H1	hasta 15 m exclusive.
H2	a partir de 15 m hasta 24 m exclusive.
H3	a partir de 24 m hasta 35 m exclusive.

a. Longitud del helicóptero comprendido el botalón de cola y los rotores.

El equipo de salvamento que deberá proporcionarse para todas las categorías constará de: Guantes y manta resistentes al fuego y la temperatura, herramienta de corte para cables y arneses, hacha, y palanca.

El equipo de salvamento estará ubicado en una zona adyacente al helipuerto. En helipuertos elevados deberá almacenarse junto a la plataforma.

Durante los períodos en que se prevean operaciones de helicópteros más pequeños, la categoría del helipuerto para fines de salvamento y extinción de incendios puede reducirse a la máxima de los helicópteros que se prevea utilizarán el helipuerto durante ese período.

El agente extintor principal será una espuma de eficacia mínima de nivel B.

Las cantidades de agua para la producción de espuma y los agentes complementarios que hayan de proporcionarse corresponderán a la categoría del helipuerto para fines de extinción de incendios según lo anterior y la Tabla 5-2 o la Tabla 5-3, según corresponda.

Tabla 5-2. Cantidades mínimas utilizables de agentes extintores para helipuertos de superficie

Espuma de eficacia de nivel B			Agentes complementarios		
Categoría	Agua (1)	Régimen de descarga de la solución espuma (l/min)	Productos químicos en polvo (kg)	Hidrocarburos halogenados (kg)	CO2 (kg)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
H1	500	250	23	23	45
H2	1.000	500	45	45	90
H3	1.600	800	90	90	180

Tabla 5-3 Cantidades mínimas utilizables de agentes extintores para helipuertos elevados

Espuma de eficacia de nivel B			Agentes complementarios		
Categoría	Agua (1)	Régimen de descarga de la solución espuma (l/min)	Productos químicos en polvo (kg)	Hidrocarburos halogenados (kg)	CO2 (kg)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
H1	2.500	250	45	45	90
H2	5.000	500	45	45	90
H3	8.000	800	45	45	90

En los helipuertos de superficie se permite sustituir parte o la totalidad de la cantidad de agua para la producción de espuma por agentes complementarios.

El régimen de descarga de la solución de espuma no debería ser inferior a los regímenes indicados en la Tabla 5-2 o en la Tabla 5-3, según corresponda. Debería seleccionarse el régimen de descarga de los agentes complementarios que condujera a la eficacia óptima del agente utilizado.

En los helipuertos elevados, se proporcionará por lo menos una manguera que pueda descargar espuma en forma de chorro a razón de 250 l/min. Además, en los helipuertos elevados de Categorías H2 y H3, se suministrarán como mínimo dos monitores que puedan alcanzar el régimen de descarga exigido y que estén emplazados en diversos lugares alrededor del helipuerto de modo tal que pueda asegurarse la aplicación de espuma a cualquier parte del helipuerto en cualesquiera condiciones meteorológicas y minimizando la posibilidad de que se causen daños a ambos monitores en un accidente de helicóptero.

5.3 Helipuertos con operaciones para transporte sanitario de urgencia.

Los helipuertos hospitalarios contarán con los siguientes procedimientos:

a) Procedimiento para realizar inspecciones y comprobaciones previas a las operaciones con objeto de asegurar el correcto estado y funcionamiento de superficies, ayudas visuales, sistemas y servicios, y que no existen obstáculos ni objetos que puedan afectar a las operaciones.

b) Procedimiento de protección contra la corriente descendente de los rotores.

c) Procedimiento de transferencia de pacientes y el equipo de atención a los mismos, entre el helicóptero y el hospital, incluyendo la transferencia con los rotores en marcha.

5.4 Helipuertos que son base de escuelas de vuelo o que son base de mantenimiento.

Los helipuertos que son base de escuelas de vuelo o base de mantenimiento contarán con los siguientes procedimientos:

a) Procedimiento de operación para el movimiento seguro de las aeronaves en tierra: rodajes, estacionamientos, repostajes, y medidas para impedir el acceso al área de movimiento de personas no autorizadas.

b) Procedimiento para la realización segura de operaciones de mantenimiento, incluyendo la realización de vuelo estacionario.

5.5 Helipuertos con operaciones de vuelos turísticos.

Los helipuertos con operaciones de vuelos turísticos contarán con los siguientes procedimientos:

a) Procedimiento de operación para el movimiento seguro de las aeronaves en tierra: rodajes, estacionamientos y repostajes.

b) Procedimiento para el embarque y desembarque de pasajeros, incluyendo disposiciones para el embarque y desembarque con los rotores en marcha, y medidas para impedir el acceso al área de movimiento de personas no autorizadas.

5.6 Helipuertos base de lucha contra incendios forestales.

Los helipuertos que son base de lucha contra incendios forestales contarán con un procedimiento de operación para el movimiento seguro de las aeronaves en tierra: rodajes, estacionamientos, repostajes, saturación y medidas para impedir el acceso de personas no autorizadas.

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.
Más información en info@boe.es