Diario Oficial
LA GACETA
Costa Rica

Benemérita
Imprenta Nacional
Costa Rica

JORGE EMILIO CASTRO FONSECA (FIRMA)
Firmado digitalmente por JORGE EMILIO CASTRO FONSECA (FIRMA)
Fecha: 2024.06.18 16:53:19 -06'00'

ALCANCE Nº 114 A LA GACETA Nº 110

Año CXLVI | San José, Costa Rica, martes 18 de junio del 2024 | 285 páginas

PODER LEGISLATIVO
LEYES
PROYECTOS

PODER EJECUTIVO
DECRETOS

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

REGLAMENTOS

NOTIFICACIONES

Imprenta Nacional
La Uruca, San José, C. R.

Nº 44497-MOPT

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Y
EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

En el ejercicio de las facultades y prerrogativas conferidas en los artículos 140 incisos 3), 18) y 146 de la Constitución Política, Convenio de Aviación Civil Internacional, Apéndice II, Ley número 877 del 04 de julio de 1947, el "Convenio para la Unificación de ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional (Convenio Montreal 1999)", Ley número 8928 del 3 de febrero de 2011, Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Ley número 3155 de 05 de agosto de 1963 y sus reformas, Ley General de la Administración Pública artículos 25 inciso 1), 27 inciso 1), 28 inciso 2) acápite b) de la Ley número 6227 del 02 de mayo de 1978 y lo estipulado en la Ley General de Aviación Civil, Ley número 5150 del 14 de mayo de 1973 y sus reformas.

Considerando:

I. Que Costa Rica es un país signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), aprobado por la Asamblea Legislativa de conformidad con lo establecido por la Constitución Política de Costa Rica, ratificado mediante Ley número 877 del 4 de julio de 1947.

II. Que el Capítulo VI, artículo 37 de dicho Convenio, relativo a la "Adopción de Normas y Procedimientos Internacionales (SARPS)", establece que cada Estado Contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

III. Que, de conformidad con lo establecido por la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Ley número 3155 de 05 de agosto de 1963 y sus reformas, corresponde a este Ministerio darse la organización interna que más se adecue al cumplimiento de sus objetivos.

IV. Que, de acuerdo con lo prescrito por la Ley General de Aviación Civil, Ley número 5150 del 14 de mayo de 1973 y sus reformas, el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, constituyen los órganos competentes en todo lo referente a la regulación y control de la aviación civil dentro del territorio de la República.

V. Que es obligación del Consejo Técnico de Aviación Civil, velar por la supervisión de la actividad aeronáutica del país, así como, estudiar y resolver cualquiera de los problemas que surjan en su desarrollo y de conformidad con el artículo 10 inciso VII de la Ley General de Aviación Civil, la presente reforma fue aprobada mediante artículo tercero de la sesión ordinaria 02-2023, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 12 de enero del 2023.

VI. Que el presente texto es totalmente técnico-aeronáutico, y se aplica al ejercicio técnico continuo de la aviación civil internacional y nacional.

VII. Que en el Alcance N° 194 al Diario Oficial La Gaceta N° 182 de 25 de julio de 2020, se publicó el Decreto N° 42395-MOPT de 07 de abril de 2020 "RAC 14 Diseño y construcción de aeródromos, Volumen I. Sin embargo, en fiel acatamiento a lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional en el Anexo 14, en sus enmiendas número 15

y 16 es necesario la actualización de dicho decreto, conforme las obligaciones del Estado como miembro de la OACI.

VIII. Que en La Gaceta número 106 de 8 de junio del 2022, fue publicada la audiencia pública, de conformidad con el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública. Durante el proceso no se recibieron consultas y propuestas para la reforma en cuestión. Dicha reforma fue aprobada mediante artículo tercero de la sesión ordinaria 02-2023, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 12 de enero del 2023.

IX. Que se procedió a llenar el Formulario de Evaluación Costo Beneficio que establece el artículo 12 bis del Decreto Ejecutivo número 37045-MP-MEIC, en la Sección I "Control Previo de Mejora Regulatoria", siendo que el mismo dio resultado negativo pues este Reglamento no contiene trámites ni requisitos para los administrados.

Por tanto;

Decretan

Reforma al Decreto N° 42395-MOPT de 07 de abril de 2020 "RAC 14 Diseño y construcción de aeródromos, Volumen I

Artículo 1°: Modifíquese las siguientes partes: **SECCIÓN 1. SUBPARTE A** – GENERALIDADES, acápites RAC 14.005 Y 14.011; **SUBPARTE B**- DATOS SOBRE LOS AERÓDROMOS acápite RAC 14.111; **SUBPARTE C**: CARACTERÍSTICAS FÍSICAS (PISTAS) acápites RAC 14.207, RAC 14.211 y RAC 14.223; **SUBPARTE E** – AYUDAS VISUALES PARA LA NAVEGACIÓN acápites RAC 14.403, RAC 14.405 y RAC 14.407; **SUBPARTE I** – SERVICIOS OPERACIONALES, EQUIPO E INSTALACIONES DE AERÓDROMO acápite RAC 14.817; **SUBPARTE J**- INTENCIONALMENTE EN BLANCO; **APÉNDICE 4**. REQUISITOS RELATIVOS AL DISEÑO DE LOS LETREROS DE GUÍA PARA EL RODAJE; **APÉNDICE 6** MARCO PARA LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS); **ANEXO A**. TEXTO DE ORIENTACIÓN GENERAL QUE COMPLEMENTA LAS DISPOSICIONES DEL RAC 14 Y RAC 139; **SECCIÓN 2** - CIRCULARES CONJUNTAS DE ASESORAMIENTO (CCA), MEDIOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO (MAC) Y MATERIAL EXPLICATIVO E INTERPRETATIVO (MEI): **SUBPARTE A** – GENERALIDADES acápites CCA 14.005, CCA 14.011 Y CCA 14.013; **SUBPARTE B** - DATOS SOBRE LOS AERÓDROMOS, acápite CCA 14.111; **SUBPARTE C** - CARACTERÍSTICAS FÍSICAS (PISTAS), acápites CCA 14.207, CCA 14.217 y CCA 14.223; **SUBPARTE E** – AYUDAS VISUALES PARA LA NAVEGACIÓN, acápites CCA 14.403 y CCA 14.405; **SUBPARTE F** – AYUDAS VISUALES INDICADORAS DE OBSTÁCULOS, acápite CCA 14.501; **SUBPARTE G** – AYUDAS VISUALES INDICADORAS DE ZONAS DE USO RESTRINGIDO, acápites CCA 14.601 y CCA 14.607, del Decreto N° 42395-MOPT de 07 de abril de 2020 "RAC 14 Diseño y construcción de aeródromos, Volumen I, para que en adelante se lean de la siguiente manera:

SECCIÓN 1.
SUBPARTE A – GENERALIDADES

RAC 14.005 Abreviaturas y Definiciones.
(a) ABREVIATURAS

...

ACN[a]	Número de clasificación de aeronaves.
ACR[b]	Índice de clasificación de aeronaves

[a] Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2024.

[b] Aplicable a partir del 28 de noviembre de 2024.

...

ADP	Licencia de conductor en la parte aeronáutica
AIP	Publicación de información aeronáutica
...	
DME	Equipo radiotelemétrico
E	Módulo de elasticidad
FOD	Objeto extraño
...	
PCN[c]	Número de clasificación de pavimentos
PCR[d]	Índice de clasificación de pavimentos.
...	
VOR	Radiofaro omnidireccional VHF
WGS-84	Sistema Geodésico Mundial 1984
WHMP	Programa de gestión del peligro que representa la fauna silvestre
WIP	Obras en progreso

[c] Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2024.
[d] Aplicable a partir del 28 de noviembre de 2024.

(b) SÍMBOLOS

...

(c) DEFINICIONES

...

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

Aplicable a partir del 4 de noviembre de 2021.

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

...

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

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

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

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

(a) *Pista seca*. Se considera que una pista está seca si su superficie no presenta humedad visible

y no está contaminada en el área que se prevé utilizar.

(b) *Pista mojada*. La superficie de la pista está cubierta por cualquier tipo de humedad visible o agua hasta 3 mm, inclusive, de espesor, dentro del área de utilización prevista.

(c) *Pista mojada resbaladiza*. Una pista mojada respecto de la cual se ha determinado que las características de rozamiento de la superficie en una porción significativa de la pista se han deteriorado.

(d) *Pista contaminada*. Una pista está contaminada cuando una parte significativa de su superficie (en partes aisladas o continuas de la misma), dentro de la longitud y anchura en uso, está cubierta por una o más de las sustancias enumeradas en la lista de descriptores del estado de la superficie de la pista.
En los PANS-Aeródromos *(Doc. 9981) figuran los procedimientos para determinar la cobertura del contaminante en la pista*.

(e) *Descriptores del estado de la superficie de la pista.* Uno de los siguientes elementos en la superficie de la pista:
Nota. Las descripciones relativas al punto e) i), a continuación, se utiliza únicamente en el contexto del informe del estado de la pista y no tienen como objeto sustituir o remplazar las definiciones existentes de la OMM.
(1) *Agua estancada*. Agua con un espesor superior a 3 mm.
(2) *Por convención*, el agua corriente con más de 3 mm de espesor se notifica como agua estancada.

...

Índice de clasificación de aeronaves (ACR). Cifra que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada categoría normalizada del terreno de fundación.
Aplicable a partir del 28 de noviembre de 2024.

Índice de clasificación de pavimentos (PCR). Cifra que indica la resistencia de un pavimento.
Aplicable a partir del 28 de noviembre de 2024.

...

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

Número de clasificación de aeronaves (ACN). Cifra que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada categoría normalizada del terreno de fundación.
Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2024.

Número de clasificación de pavimentos (PCN). Cifra que indica la resistencia de un pavimento para utilizarlo sin restricciones.
Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2024.

...

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

(d) Pista para aproximaciones de precisión de Categoría III. Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinada a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo B con una altura de decisión (DH) inferior a 30 m (100 ft), o sin altura de decisión y un alcance visual en la pista inferior a 300 m o sin restricciones de alcance visual en la pista.

...

Pista mojada. La superficie de la pista está cubierta por cualquier tipo de humedad visible o agua hasta un espesor de 3 mm inclusive, dentro del área de utilización prevista.

...

Pista seca. Se considera que una pista está seca si su superficie no presenta humedad visible ni está contaminada en el área que se prevé utilizar.

...

RAC 14.011 Diseño de aeródromos (Regulación aplicable a partir del 3 de noviembre de 2022)
(Ver CCA 14.011)

(a) Para los aeródromos que juzgue conveniente un Estado, se deberán establecer planes maestros que contengan los planes detallados de desarrollo de infraestructura de aeródromo, para lo cual se tomarán en cuenta los siguientes aspectos:
  (1) El plan maestro deberá incorporar en su contenido un programa de prioridades que incluya un plan de ejecución gradual;
  (2) El explotador del aeródromo deberá establecer un plan maestro que tenga en cuenta el actual y futuro tránsito de aeródromo, el cual deberá de revisarse de manera periódica.
  (3) Para elaborar y revisar los planes maestros los explotadores de aeródromo deberán consultar a las partes interesadas en el aeródromo, en particular los explotadores de aeronaves, con el fin de facilitar el proceso con un enfoque consultivo y colaborativo.
(b) Los requisitos arquitectónicos y relacionados con la infraestructura necesarios para la óptima aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil internacional se integrarán en el diseño y la construcción de nuevas instalaciones, así como las reformas de las instalaciones existentes en los aeródromos.
(c) En el diseño de los aeródromos se debe tener presente las medidas sobre utilización de terrenos y controles ambientales.

...

SUBPARTE B - DATOS SOBRE LOS AERÓDROMOS

RAC 14.111 Resistencia de los pavimentos (aplicable desde el 28 de noviembre de 2024) (Ver CCA 14.111(b) (c) (d) (e) (f) (g))

(a) Se debe determinar la resistencia de los pavimentos.
(b) Se debe facilitar la resistencia de un pavimento destinado a las aeronaves de masa en la plataforma (rampa) superior a 5700 kg, mediante el método del Número de clasificación de aeronaves — Número de clasificación de pavimentos (ACR-PCR), notificando la siguiente información:
  (1) el índice de clasificación de pavimentos (PCR);
  (2) el tipo de pavimento para determinar el valor ACR-PCR;
  (3) la categoría de resistencia del terreno de fundación;

(4) la categoría o el valor de la presión máxima permisible de los neumáticos;
(5) el método de evaluación.

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

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

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

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

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

	Clave
Pavimento rígido	R
Pavimento flexible	F

(2) Categoría de resistencia del terreno de fundación:

	Clave
Resistencia alta: para los pavimentos rígidos y flexibles, el valor tipo es E=200 MPa y comprende todos los valores de E iguales o superiores a 150 MPa.	A
Resistencia mediana: para los pavimentos rígidos y flexibles, el valor tipo es E=120 MPa y comprende un rango de valores de E iguales o superiores a 100 MPa y estrictamente inferiores a 150 MPa.	B
Resistencia baja: 8 para los pavimentos rígidos y flexibles, el valor tipo es E=80 MPa y comprende un rango de valores de E iguales o superiores a 60 MPa y estrictamente inferiores a 100 MPa.	C
Resistencia ultra baja: 4 para los pavimentos rígidos y flexibles, el valor tipo es E=50 MPa y comprende todos los valores de E estrictamente inferiores a 60 MPa.	D

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

		Clave
Ilimitada:	sin límite de presión	W

Alta:	presión limitada a 1,75 MPa	X
Mediana:	presión limitada a 1,25 MPa	Y
Baja:	presión limitada a 0,50 MPa	Z
Nota. — Cuando el pavimento sea utilizado por aeronaves grandes o aeronaves con presión de neumáticos correspondiente a las categorías superiores mencionadas anteriormente, se debe ponerse especial atención en la integridad de los accesorios de iluminación y de las uniones del pavimento.		

(4) Método de evaluación:

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

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

(h) Se debe dar a conocer la resistencia de los pavimentos destinados a las aeronaves de hasta 5 700 kg de masa en la plataforma (rampa), notificando la siguiente información:
(1) la masa máxima permisible de la aeronave; y
(2) la presión máxima permisible de los neumáticos;

Ejemplo: 4 800 Kg/0,60 MPa.

...

SUBPARTE C - CARACTERÍSTICAS FÍSICAS (PISTAS)

RAC 14.207 Franjas de pista

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

Generalidades

La pista y cualquier zona asociada de parada deben estar comprendidas dentro de una franja.

Longitud de las franjas de pista.

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

(1) 60 m cuando el número de clave sea 2, 3 o 4;

(2) 60 m cuando el número de clave sea 1 y la pista sea de vuelo por instrumentos; y

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

Anchura de las franjas de pista.

(b) Toda franja que comprenda una pista para aproximaciones de precisión se debe extender lateralmente hasta una distancia de por lo menos:

(Ver CCA 14.207 (c))

(1) 140 m cuando el número de clave sea 3 o 4; y

(2) 70 m cuando el número de clave sea 1 o 2;

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

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

(1) 140 m cuando el número de clave sea 3 o 4; y

(2) 70 m cuando el número de clave sea 1 o 2;

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

(d) Toda franja que comprenda una pista de vuelo visual debe extenderse a cada lado del eje de la pista y de su prolongación a lo largo de la franja, hasta una distancia de por lo menos:

(1) 75 m cuando el número de clave sea 3 o 4;

(2) 40 m cuando el número de clave sea 2; y

(3) 30 m cuando el número de clave sea 1.

Objetos en las franjas de pista.

(Ver CCA 14.207(f))

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

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

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

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

(g) La parte de una franja que comprenda una pista de vuelo por instrumentos debe proveer, hasta una distancia de por lo menos:
(1) 75 m cuando el número de clave sea 3 o 4; y
(2) 40 m cuando el número de clave sea 1 o 2;

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

(h) La parte de una franja de una pista de vuelo visual debe proveer, hasta una distancia de por lo menos:
(1) 75 m cuando el número de clave sea 3 o 4;
(2) 40 m cuando el número de clave sea 2; y
(3) 30 m cuando el número de clave sea 1;

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

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

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

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

(k) Pendientes longitudinales:

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

(1) 1,5% cuando el número de clave sea 4;

(2) 1,75% cuando el número de clave sea 3; y

(3) 2% cuando el número de clave sea 1 o 2.

(l) Cambios de pendientes longitudinales:

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

(m) Pendientes transversales:

(Ver CCA 14.207(n))

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

(i) 2,5% cuando el número de clave sea 3 o 4; y

(ii) 3% cuando el número de clave sea 1 o 2;

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

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

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

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

(1) 75 m cuando el número de clave sea 3 o 4; y

(2) 40 m cuando el número de clave sea 1 o 2;

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

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

(1) 75 m cuando el número de clave sea 3 o 4;

(2) 40 m cuando el número de clave sea 2; y

(3) 30 m cuando el número de clave sea 1;

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

...

RAC 14.211 Zona libre de obstáculos.
(Ver CCA 14.211(a)(d) (f))

Emplazamiento de las zonas libres de obstáculos
(a)...

Longitud de las zonas libres de obstáculos
(b)...

Anchura de las zonas libres de obstáculos

(c) La zona libre de obstáculos debe extenderse lateralmente a cada lado de la prolongación del eje de la pista, hasta una distancia de, por lo menos:

(1) 75 m para las pistas de vuelo por instrumentos; y

(2) la mitad de la anchura de la franja de pista para las pistas de vuelo visual.

...

RAC 14.223 Apartaderos de espera, puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, y puntos de espera en la vía de vehículos (Ver CCA 14.223)

Generalidades:

(a) ...

(b) ...

(c) ...

(d) ...

(e) ...

Emplazamiento:

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

(g) ...

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

(i) ...

(a)...

(b)...

Nota 1. — La distancia de 90 m para el número de clave 3 o 4 se basa en aeronaves con un empenaje de 20 m de altura, una distancia entre la proa y la parte más alta del empenaje de 52,7 m y una altura de la proa de 10 m en espera, a un ángulo de 45° o más con respecto al eje de la pista, encontrándose fuera de la zona despejada de obstáculos y sin tenerla en cuenta para el cálculo de la OCA/H.

Nota 2. — La distancia de 60 m para el número de clave 2 se basa en una aeronave con un empenaje de 8 m de altura, una distancia entre la proa y la parte más alta del empenaje de 24,6 m y una altura de la proa de 5,2 m en espera, a un ángulo de 45° o más con respecto al eje de la pista, encontrándose fuera de la zona despejada de obstáculos.

Nota 3. — Para el número de clave 4, donde la anchura del borde interior de la superficie de aproximación interna sea de más de 120 m, puede ser necesaria una distancia de más de 90 m para garantizar que una aeronave en espera esté fuera de la zona despejada de obstáculos. Por ejemplo, una distancia de 100 m se basa en aeronaves con un empenaje de 24 m de altura, una distancia entre la proa y la parte más alta del empenaje de 62,2 m y una altura de la proa de 10 m en espera, a un ángulo de 45º o más con respecto al eje de la pista, encontrándose fuera de la zona despejada de obstáculo.

...

SUBPARTE E – AYUDAS VISUALES PARA LA NAVEGACIÓN

RAC 14.403 Señales.

(a) ...
(b) ...
(c) ...
(d) ...
(e) ...
(f) ...
(g) ...
(h) ...
(i) ...
(j) ...
(k) Señal de punto de espera intermedio.
(l) ...
(m)...
(n) ...
(o) ...
(p) ...

RAC 14.405 Luces.

(a) ...
(b) ...
(c) ...
(d) ...
(e) ...
(f) ...
(g) ...
(h) ...
(i) ...
(j) ...
(k) ...
(l) ...
(m) ...
(n) ...
(o) ...
(p) ...
(q) ...
(r) ...
(s) **Barras de parada**

Aplicación:

(1) Debe instalarse una barra de parada en cada punto de espera de la pista asociado a una pista destinada a ser utilizada en condiciones de alcance visual en la pista inferiores a un valor de 550 m, salvo si:

(i) se dispone de ayudas y procedimientos apropiados para suministrar asistencia a fin de evitar que inadvertidamente haya tránsito en la pista; o

(ii) se dispone de procedimientos operacionales para que, en aquellos casos en que las condiciones de alcance visual en la pista sean inferiores a un valor de 550 m, se limite el número:

(A) de aeronaves en el área de maniobras a una por vez; y

(B) de vehículos en el área de maniobras al mínimo esencial.

(2) En los casos en que haya más de una barra de parada asociada a una intersección de calle de rodaje/pista, sólo una debe estar activa en un momento determinado.

(3) Se debe disponer de una barra de parada en un punto de espera intermedio cuando se desee completar las señales mediante luces y proporcionar control de tránsito por medios visuales.

Emplazamiento:

(4) Las barras de parada deben estar colocadas transversalmente en la calle de rodaje, en el punto en que se desee que el tránsito se detenga. En los casos en que se suministren las luces adicionales especificadas en (6) siguiente, dichas luces se deben emplazar a no menos de 3 m del borde de la calle de rodaje.

Características:

(5) Las barras de parada consisten en luces de color rojo que son visibles en los sentidos previstos de las aproximaciones hacia la intersección o punto de espera de la pista, espaciadas a intervalos de 3 m, y colocadas transversalmente en la calle de rodaje

(6) Se debe añadir un par de luces elevadas en cada extremo de la barra de parada donde las luces de la barra de parada en el pavimento puedan quedar oscurecidas, desde la perspectiva del piloto, por ejemplo, a causa de la lluvia o donde pueda requerirse a un piloto que detenga la aeronave en una posición tan próxima a las luces que éstas no se vean al quedar bloqueadas por la estructura de la aeronave.

(7) Las barras de parada instaladas en un punto de espera de la pista deben ser unidireccionales y tender color rojo en la dirección de aproximación a la pista.

(8) Las luces adicionales especificadas en (6) anterior, deben tener las mismas características que las otras luces de la barra de parada, pero deben ser visibles hasta la posición de la barra de parada para las aeronaves que se aproximan.

(9) La intensidad de luz roja y las aperturas de haz de las luces de barra de parada deben estar de acuerdo con las especificaciones del Apéndice 2, Figuras A2-12 a A2-16, según corresponda.

(10) Cuando las barras de parada se especifican como componente de un sistema avanzado de guía y control del movimiento en la superficie y cuando, desde el punto de vista de las operaciones, se requieran intensidades más elevadas para mantener los movimientos en la superficie a una velocidad determinada en condiciones de muy mala visibilidad o de mucha brillantez diurna, la intensidad de luz roja y las aperturas de haz de las luces de barra de parada deben ajustarse a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-17, A2-18 o A2-19.

(11) Cuando se requiera una lámpara de haz ancho, la intensidad de luz roja y las aperturas de haz de la luz de barra de parada deben ajustarse a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-17 o A2-19.

(12) El circuito eléctrico debe estar concebido de modo que:

(i) las barras de parada emplazadas transversalmente en calles de rodaje de entrada

sean de conmutación selectiva;

(ii) las barras de parada emplazadas transversalmente en calles de rodaje, previstas únicamente para salidas, sean de conmutación selectiva o por grupos;

(iii) cuando se ilumine una barra de parada, las luces de eje de calle de rodaje instaladas más allá de la barra de parada se apaguen hasta una distancia por lo menos de 90 m; y

(iv) las barras de parada están interconectadas (interconexión de bloqueo) con las luces de eje de calle de rodaje, de tal forma que si se iluminan las luces de eje de calle de rodaje se apaguen las de la barra de parada y viceversa.

(t) ...

(u) **Luces de protección de pista**

Aplicación:

(1) ...

(2) ...

(3) ...

(4) Cuando exista más de un punto de espera de la pista en una intersección de calle de rodaje/pista, solamente se iluminará el conjunto de luces de protección de pista que esté asociado al punto de espera operacional de la pista.

Emplazamiento:

(5) Las luces de protección de pista, configuración A, se instalan a cada lado de la calle de rodaje, en el lado de espera de la señal de punto de espera de la pista.

(6) Las luces de protección de pista, configuración B, en el lado de espera de la señal de punto de espera de la pista.

Características:

(7) Las luces de protección de pista, configuración A, consisten en dos pares de luces de color amarillo.

(8) Para aumentar el contraste entre el encendido y apagado de las luces de protección de pista, configuración A, previstas para usarse de día, debe ponerse una visera encima de cada lámpara, de un tamaño suficiente para evitar que la luz solar entre el lente, sin obstruir su funcionamiento.

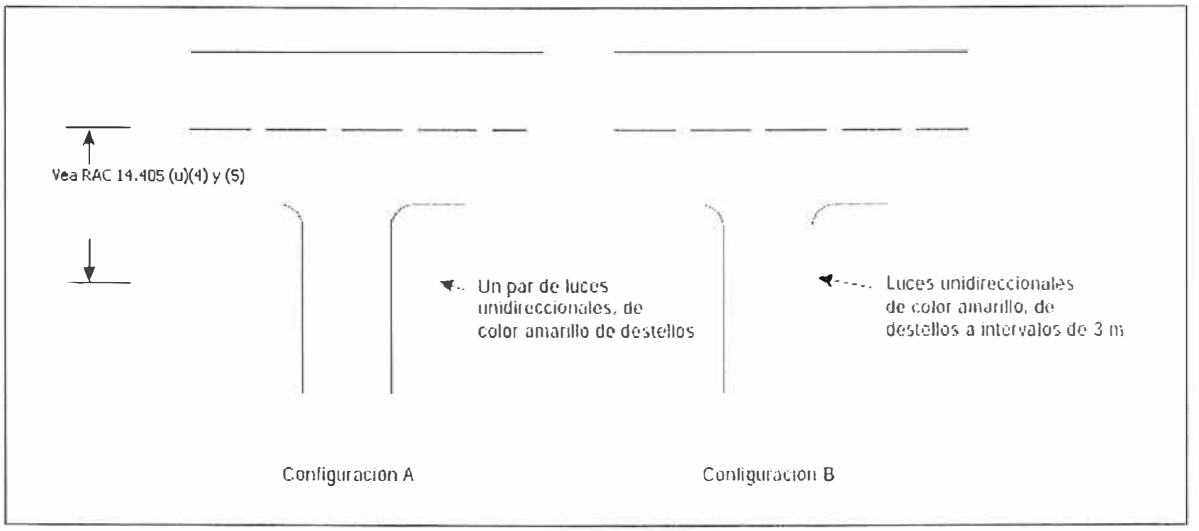


Figura E-29. Luces de protección de pista

(9) Las luces de protección de pista, configuración B, consisten en luces de color amarillo espaciadas a intervalos de 3 m, colocadas a través de la calle de rodaje.

(10) El haz luminoso debe ser unidireccional de color amarillo en el sentido de aproximación hacia el punto de espera de la pista.

(11) ...

(12) ...

(13) ...

(14) ...

(15) ...

(16) ...

(17) ...

(18) ...

(19) ...

(v) ...

(w) ...

(x) ...

(y) ...

(z) ...

(aa) **Barra de prohibición de acceso**

Aplicación

(1) Se debe instalar una barra de prohibición de acceso colocada transversalmente en una calle de rodaje destinada a ser utilizada como calle de rodaje de salida únicamente para evitar que inadvertidamente el tránsito ingrese en esa calle de rodaje.

Emplazamiento

(2) Se debe instalar una barra de prohibición de acceso colocada transversalmente al final de una calle de rodaje destinada a ser utilizada como calle de rodaje de salida

únicamente, cuando se desee, para evitar que el tránsito ingrese en sentido contrario en la calle de rodaje.

(3) Las barras de prohibición de acceso deberían colocarse junto con un letrero y/o una señal de prohibición de acceso.

Características

(4) Se debe añadir un par de luces elevadas en cada extremo de la barra de prohibición de acceso donde las luces de la barra de prohibición de acceso en el pavimento puedan quedar oscurecidas, desde la perspectiva del piloto, por ejemplo, a causa de la lluvia, o donde pueda requerirse a un piloto que detenga la aeronave en una posición tan próxima a las luces que éstas no se vean al quedar bloqueadas por la estructura de la aeronave

(5) La intensidad de la luz roja y las aperturas de haz de las luces de barra de prohibición de acceso deben cumplir con las especificaciones del Apéndice 2, Figuras A2-12 a A2-16, según corresponda.

(6) Cuando se especifiquen barras de prohibición de acceso como componente de un sistema avanzado de guía y control de movimientos en la superficie y cuando, desde un punto de vista operacional, se requieran intensidades más elevadas para mantener los movimientos en la superficie a una velocidad determinada en condiciones de muy mala visibilidad o de mucha brillantez diurna, la intensidad de la luz roja y las aperturas de haz de las luces de barra de prohibición de acceso deben cumplir con las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-17, A2-18 o A2-19.

(7) Cuando se requiera una lámpara de haz ancho, la intensidad de luz roja y las aperturas de haz de las luces de barra de prohibición de acceso deben cumplir con las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-17 o A2-19.

(8) Desde la calle de rodaje, no serán visibles las luces de eje de calle de rodaje instaladas más allá de la barra de prohibición de acceso, mirando en dirección a la pista.

RAC 14.407 Letreros. (Ver CCA 14.407) y Apéndice 4

(a) **Generalidades**

(1) ...

(2) **...**

(i) ...

(ii) ...

Características:

(3) ...

(4) ...

(5) ...

(6) ...

Tabla E-5. Distancias relativas al emplazamiento de los letreros de guía para el rodaje, incluidos los letreros de salida de pista

Número de clave	Altura de letrero (mm)			Distancia perpendicular desde el borde definido del pavimento de la calle de rodaje hasta el borde más cercano del letrero	Distancia perpendicular desde el borde definido del pavimento de la pista hasta el borde más cercano del letrero
	Indicación	Placa frontal (mín.)	Instalado (máx.)		
1 o 2	200	300	700	5-11 m	3-10 m
1 o 2	300	450	900	5-11 m	3-10 m
3 o 4	300	450	900	11-21 m	8-15 m
3 o 4	400	600	1 100	11-21 m	8-15 m

(7) ...
(8) ...
(9) ...
(10)...
(11)...
(12)...

(b) **Letreros con instrucciones obligatorias**

...

(c) **Letreros de información**

Aplicación:
(1) ...
...
(13)...

Emplazamiento:
(14) ...
...
(24)...

Características:
(25) ...
(26) ...
(27) ...
(28) ...
(29) ...
(30) ...
(31) ...
(32) ...
(33) ...
(34) ...

(35) Las calles de rodaje se deben identificar con un designador que sólo se use una vez en un aeródromo y que consista una única letra, dos letras, o bien una o varias letras seguidas de un número.
(36) Cuando se trate de designen calles de rodaje, debe evitarse, siempre que sea posible, el uso de palabras tales como interior y exterior.
(37) Cuando se designen calles de rodaje, no se utilizarán las letras I, O ni X, para evitar confusión con los números 1, 0 y con la señal de zona cerrada.
(38) El uso de números solamente en el área de maniobras se debe reservar para la designación de pistas.
(39) Los designadores del puesto de estacionamiento en la plataforma no deben ser iguales a los designadores de las calles de rodaje.

...

SUBPARTE I – SERVICIOS OPERACIONALES, EQUIPO E INSTALACIONES DE AERÓDROMO

RAC 14.817 Emplazamiento de equipo e instalaciones en las zonas de operaciones
(Ver CCA 14.817)

(a) ...

(b) ...

(c) **...**

(d) ...

(e) Cualquier equipo o instalación requerido para fines de navegación aérea o de seguridad operacional de las aeronaves que deba estar emplazado en una franja, o cerca de ella, de una pista de aproximaciones de precisión de Categoría I, II o III y que:

(1) esté colocado a 240 m o menos del extremo de la franja:

(2) penetre la superficie de aproximación interna, la superficie de transición interna o la superficie de aterrizaje interrumpido;

Deberá ser frangible y se debe montar lo más bajo posible.

(f) ....

...

SUBPARTE J- INTENCIONALMENTE EN BLANCO.

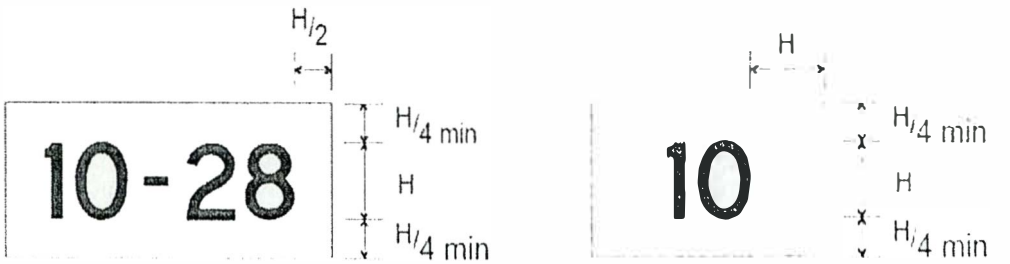
APÉNDICE 4. REQUISITOS RELATIVOS AL DISEÑO DE LOS LETREROS DE GUÍA PARA EL RODAJE

1. ...
2. ...
3. ...
4. ...
5. ...
6. ...
7. ...
8. ...
9. ...
10. La altura de la placa frontal de los letreros debe ser la siguiente:

Altura de la indicación	Altura de la placa frontal (mín.)
200 mm	300 mm
300 mm	450 mm
400 mm	600 mm

11. La anchura de la placa frontal de los letreros se debe determinar utilizando la Figura A4-4 salvo que, cuando se proporcione un letrero con instrucciones obligatorias en un solo lado de la calle de rodaje, la anchura de la placa frontal no debe ser inferior a:

a) 1,94 m cuando el número de clave es 3 o 4; y
b) 1,46 m cuando el número de clave es 1 o 2.

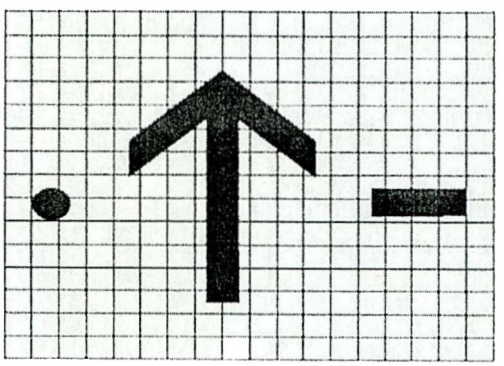


A. Letrero con dos designadores de pista

B. Letrero con un designador de pista

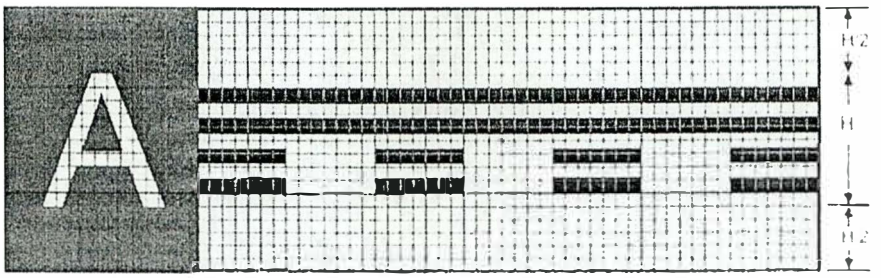
Nota explicativa de la Figura A4-4: "H" hace referencia a la altura de los caracteres.

12. ...
13. ...

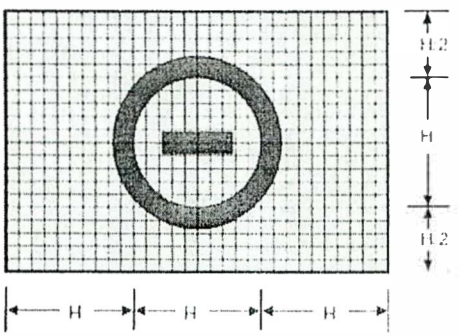


Punto, flecha y guión

Figura A4-2.



Letrero de pista libre (con el letrero típico de emplazamiento)



Letrero PROHIBIDA LA ENTRADA

Figura A4-3. Letreros de pista libre y PROHIBIDA LA ENTRADA

Nota explicativa de la Figura A4-4: "H" hace referencia a la altura de los caracteres

...

APÉNDICE 6 MARCO PARA LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)

...

ANEXO A. TEXTO DE ORIENTACIÓN GENERAL QUE COMPLEMENTA LAS DISPOSICIONES DEL RAC 14 Y RAC 139

1. ...
2. ...
3. ...
4. ...
5. ...
6. ...
7. ...
8. ...
9. ...
10. ...

11. ...
12. ...
13. ...
14. ...
15. ...
16. ...
17. ...
18. ...

19. Método ACR-PCR para notificar la resistencia de los pavimentos (Aplicable a partir del 28 de noviembre de 2024)

19.1 Operaciones de sobrecarga

19.1.1 La sobrecarga de los pavimentos puede ser provocada por cargas excesivas, por un ritmo de utilización considerablemente elevado, o por ambos factores a la vez. Las cargas superiores a las definidas (por cálculo o evaluación) acortan la vida útil del pavimento, mientras que las cargas menores la prolongan. Salvo que se trate de una sobrecarga masiva, los pavimentos no están supeditados, en su comportamiento estructural, a determinado límite de carga, por encima del cual podrían experimentar fallas repentinas o catastróficas. Dado su comportamiento, un pavimento puede soportar reiteradamente una carga definible durante un número previsto de veces en el transcurso de su vida útil. En consecuencia, una sobrecarga ocasional de poca importancia puede aceptarse, de ser necesario, ya que reduce en poca medida la vida útil del pavimento y acelera relativamente poco su deterioro. Para las operaciones en que la magnitud de la sobrecarga o la frecuencia de utilización del pavimento no justifiquen un análisis detallado, se sugieren los siguientes criterios:

(a) en el caso de pavimentos flexibles y rígidos, los movimientos ocasionales de aeronaves cuyo ACR no exceda del 10% del PCR notificado no deberían ser perjudiciales para el pavimento;
(b) el número anual de movimientos de sobrecarga no debe exceder de un 5%, aproximadamente, de los movimientos totales anuales, excepto en el caso de aeronaves livianas.

19.1.2 Normalmente, esos movimientos de sobrecarga no deben permitirse sobre los pavimentos que presenten señales de peligro o falla. Además, debe evitarse la sobrecarga cuando la resistencia del pavimento o de su terreno de fundación pueda estar debilitada por el agua. Cuando se efectúen operaciones de sobrecarga, la autoridad competente debe examinar periódicamente tanto las condiciones del pavimento como los criterios relativos a dichas operaciones, ya que la excesiva frecuencia de la sobrecarga puede disminuir en gran medida la vida útil del pavimento o exigir grandes obras de reparación.

19.2 ACR para varios tipos de aeronaves

En el sitio web de la OACI se encuentra disponible el software específico para calcular el ACR de aeronaves, cualquiera que sea la masa, en pavimentos rígidos y flexibles, en función de las cuatro categorías estándar de resistencia del terreno de fundación.

...

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

SUBPARTE A – GENERALIDADES

CCA 14.005 Abreviaciones y Definiciones.

...

Número de clasificación de aeronaves (ACN) (aplicable hasta el 27 de noviembre de 2024)

El número de clasificación de aeronaves se calcula con respecto a la posición del centro de gravedad (CG), que determina la carga crítica sobre el tren de aterrizaje crítico. Normalmente, para calcular el ACN se emplea la posición más retrasada del CG correspondiente a la masa bruta máxima en la plataforma (rampa). En casos excepcionales, la posición más avanzada del CG puede determinar que resulte más crítica la carga sobre el tren de aterrizaje de proa.

...

CCA 14.011 Diseño de aeropuertos

1. ...
2. ...
3. En un plan maestro para el desarrollo a largo plazo de un aeródromo se representa de forma gradual el desarrollo último de éste y se exponen los datos y la lógica en la que se basa. Los planes maestros se preparan para modernizar aeródromos existentes y crear nuevos, independientemente de sus dimensiones, complejidad y función. Es importante destacar que los planes maestros no constituyen programas confirmados de ejecución. Proporcionan información sobre los tipos de mejoras que se llevarán a cabo de manera gradual. En el Manual de planificación de aeropuertos (Doc 9184), Parte 1, figura orientación sobre todos los aspectos de la planificación de aeródromos.
4. Un plan maestro representa el plan de desarrollo de un aeródromo específico. El explotador del aeródromo desarrolla dicho plan basándose en la viabilidad económica, los pronósticos de tráfico y en los requisitos actuales y futuros de los explotadores de aeronaves (véase RAC 14.011(a)(iii)).
5. Puede requerirse un plan maestro cuando la falta de capacidad aeroportuaria, debido a condiciones tales como las previsiones de crecimiento del tránsito, el clima cambiante o grandes obras para abordar preocupaciones de seguridad operacional o ambientales, entre otras, pueda poner en riesgo la conectividad de un área geográfica o causar trastornos graves en la red de transporte aéreo.

   Nota 1: La información anticipada suministrada para facilitar el proceso de planificación incluye los futuros tipos de aeronave, las características y cantidad de aeronaves que se tiene previsto utilizar, el crecimiento previsto de movimientos de aeronave, el número de pasajeros y la cantidad de carga que se proyecta manejar.

   Nota 2: Véase la regulación nacional relativa al Anexo 9, Capítulo 6, en lo que se refiere a la necesidad de que los explotadores de aeronaves comuniquen a los explotadores de aeródromos sus planes por lo que respecta al servicio, los horarios y la flota en el aeropuerto, a fin de permitir la planificación racional de las instalaciones y servicios en relación con el tráfico previsto.

   Nota 3: Es apropiado tomar en cuenta las Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082), Sección I, respecto a la consulta con los usuarios sobre el suministro de información anticipada acerca de la planificación y la protección de datos comercialmente delicados.

CCA 14.013 Clave de referencia de aeródromo
(Ver RAC 14.013(a)(b))

(a) ...
(b) ...
(c) ...
(d) ...
(e) ...
(f) Los Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Aeródromos (PANS-Aeródromos) (Doc 9981) incluyen procedimientos para la realización de estudios de compatibilidad de aeródromos a fin de dar cabida a aviones con extremos de ala plegables que abarquen dos letras de clave. Para más información, consúltense el manual del fabricante sobre las características de las aeronaves para la planificación de aeropuertos.

...

SUBPARTE B: DATOS SOBRE LOS AERÓDROMOS

CCA 14.111 Resistencia de los pavimentos (a partir del 28 de noviembre de 2024)
(Ver RAC 14.111(b)(c)(d)(e)(f)(g))

(a) En el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157, Parte 3) figura orientación sobre la notificación y publicación de PCR.
(b) Se pueden notificar diferentes PCR si la resistencia de un pavimento está sujeta a variaciones estacionales de importancia.
(c) Los procedimientos normalizados para determinar el ACR de una aeronave figuran en el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 3. En el sitio web de la OACI está disponible soporte lógico específico para calcular el ACR de aeronaves, cualquiera que sea la masa, en pavimentos rígidos y flexibles, en función de las cuatro categorías estándar de resistencia del terreno de fundación que se detallan RAC-14.111. (f).
(d) Si la construcción es compuesta o no se ajusta a las normas, se debe incluir una nota al respecto (ver el ejemplo 2 siguiente).
(e) En los siguientes ejemplos se muestra cómo notificar los datos sobre resistencia de los pavimentos según el método ACR-PCR. Se puede encontrar orientación adicional sobre este tema en el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157, Parte 3 - Pavimentos)

Ejemplo 1. — Si se ha evaluado técnicamente que la resistencia de un pavimento rígido apoyado en un terreno de fundación de resistencia mediana es de 760 PCR y no hay límite de presión de los neumáticos, la información notificada sería:

PCR 760 / R / B / W / T

Ejemplo 2.— Si se ha evaluado, aprovechando la experiencia adquirida con aeronaves, que la resistencia de un pavimento compuesto que se comporta como un pavimento flexible y se apoya en un terreno de fundación de resistencia alta es de 550 PCR y que la presión máxima permisible de los neumáticos es de 1,25 MPa, la información notificada sería:

PCR 550 / F / A / Y / U
Nota. — Construcción compuesta.

(f) En el Apéndice A, Sección 19 de esta regulación, se explica en detalle un método simple para reglamentar las operaciones en sobrecarga, mientras que en el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 3, se incluye la descripción de procedimientos más detallados para evaluar los pavimentos y su aptitud para admitir operaciones restringidas en sobrecarga.

...

SUBPARTE C - CARACTERÍSTICAS FÍSICAS (PISTAS)

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

En el RAC 14.817 se ofrece información con respecto al emplazamiento de equipo e instalaciones en las franjas de pista.
Nota 1.— ....
Nota 2.— ....
Nota 3.— Es necesario prestar atención particular al diseño y mantenimiento de un conducto de aguas pluviales descubierto a fin de evitar la atracción de fauna silvestre, especialmente aves. De ser necesario, puede cubrirse con una red. Los procedimientos sobre la gestión de la fauna silvestre se especifican en los PANS-Aeródromos (Doc 9981). En el Manual de servicios de aeropuertos (Doc 9137), Parte 3, figura orientación adicional.

CCA 14.217 Calles de rodaje.
(Ver RAC 14.217(a))

Nota 1.— A menos que se indique otra cosa, los requisitos de esta sección se aplican a todos los tipos de calle de rodaje.
Nota 2.— Véase en el RAC 14.407.(c), 36 a 38 el plan normalizado de nomenclatura de las calles de rodaje que puede utilizarse para mejorar la toma de conciencia de la situación y como parte de una medida eficaz de prevención de incursiones en la pista.
Nota 3.— Véase el Adjunto A, Sección 22, para obtener orientación específica sobre el diseño de calles de rodaje que puede ayudar a prevenir las incursiones en la pista cuando se construyan calles de rodaje nuevas o se mejoren las existentes de las que se sepa que corren el riesgo de que se produzcan incursiones en la pista.
Nota 4.— En el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 2, se da orientación acerca de la disposición y nomenclatura normalizada de las calles de rodaje.

...

CCA 14.223 Apartaderos de espera, puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, y puntos de espera en la vía de vehículos.
(Ver RAC 14.223(f))
...
Nota.— En el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 2, se da orientación relativa al posicionamiento de los puntos de espera en la pista.

...

SUBPARTE E – AYUDAS VISUALES PARA LA NAVEGACIÓN

...

CCA 14.403 Señal de punto de espera de la pista.
(Ver RAC 14.403(j)(1))

Ver RAC 14. 407(b) en lo relativo a la provisión de letreros en los puntos de espera de la pista.

CCA 14.403 Señal de punto de espera de la pista.
(Ver RAC 14.403(j)(7))

Nota.— Puede requerirse que el punto de espera de la pista sea más visible, especialmente para evitar riesgos de incursiones en la pista.

...

CCA 14.405 Luces de protección de pista.
(Ver RAC 14.405(u))

Las luces de protección de pista advierten a los pilotos, y a los conductores de vehículos, cuando están circulando en calles de rodaje, que están a punto de ingresar a una pista. Hay dos configuraciones normalizadas de luces de protección de pista y se ilustran en la Figura E-29.
Nota 1. — Las luces de protección de pista de configuración B pueden complementar la configuración A cuando se considere necesario.
Nota 2. — En el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 4, se da orientación sobre el diseño, funcionamiento y emplazamiento de las luces de protección de pista de configuración B.
Nota 3.— Para más información sobre la orientación y el enfoque de las luces de protección de pista, véase el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 4.

...

CCA 14.405 Barra de prohibición de acceso
(Ver RAC 14.405(aa))

Las incursiones en la pista pueden tener lugar en todas las condiciones de visibilidad o meteorológicas. El uso de barras de prohibición de acceso puede formar parte de medidas eficaces de prevención de incursiones en la pista.

...

SUBPARTE F – AYUDAS VISUALES INDICADORAS DE OBSTÁCULOS

CCA 14.501 Objetos que hay que señalar o iluminar.
(Ver RAC 14.501)

Nota 1.— El señalamiento y/o la iluminación de los obstáculos tienen la finalidad de reducir los peligros para las aeronaves indicando la presencia de obstáculos, pero no reducen forzosamente las limitaciones de operación que pueda imponer la presencia de los obstáculos.
Nota 2.— Puede instalarse un sistema autónomo de detección de aeronaves en un obstáculo (o grupo de obstáculos, como parques eólicos), o en sus cercanías, diseñado para activar la iluminación sólo cuando el sistema detecte que una aeronave se aproxima al obstáculo, a fin de reducir la exposición de los residentes locales a la luz. En el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 4, figura orientación sobre el diseño e instalación de sistemas autónomos de

detección de aeronaves. El hecho de que esta orientación esté disponible no implica que deba disponerse de dicho sistema.

SUBPARTE G – AYUDAS VISUALES INDICADORAS DE ZONAS DE USO RESTRINGIDO

CCA 14.601 Pistas y calles de rodaje cerradas en su totalidad o en parte.

(Ver RAC 14.601(d))

Nota 1.— 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.
Nota 2.— En los PANS-Aeródromos (Doc 9981) se especifican procedimientos relativos a la planificación, coordinación, control y vigilancia de la seguridad operacional de las obras en curso en el área de movimientos.

CCA 14.607 Áreas fuera de servicio

(Ver RAC 14.607(a))

Nota 1.— Las balizas y luces de área fuera de servicio se utilizan para advertir 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.
Nota 2.— En los PANS-Aeródromos (Doc 9981) se especifican procedimientos relativos a la planificación, coordinación, control y vigilancia de la seguridad operacional de las obras en curso en el área de movimientos.

Artículo 2°—Este decreto rige a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Dado en la Presidencia de la República. San José, a los nueve días del mes de enero del año dos mil veinticuatro.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Luis Amador Jiménez.—1 vez.—O.C.Nº 4887.—Solicitud Nº 75-2024.—(D44497 - IN2024874164).