



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

“AÑO DE LA CONSOLIDACION DE LA SEGURIDAD ALIMENTARIA”

RESOLUCION Núm. 025/20

**QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II).**

CONSIDERANDO PRIMERO: Que el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), es el ente público, especializado y técnico, con personalidad jurídica, patrimonio propio y poder de reglamentación, creado mediante la Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, del 28 de diciembre de 2006, modificada, a cargo de la supervisión y control de la aviación civil en todo el territorio y espacio aéreo dominicano, provisto del Registro Nacional de Contribuyente (RNC) núm. 4-30-04485-7, con su domicilio principal y asiento social en la avenida México esquina 30 de Marzo, Santo Domingo de Guzmán, D. N. <http://www.idac.gov.do>; debidamente representado por su titular, Director General, **Roman E. Caamaño**.

CONSIDERANDO SEGUNDO: Que de conformidad con el artículo 34 de la citada Ley *“El Director o Directora General será responsable de ejercer todos los poderes conferidos por la presente ley y el cumplimiento de todos los deberes y obligaciones del Instituto Dominicano de Aviación Civil y tendrá control sobre todo el personal y las actividades de la institución”*.

CONSIDERANDO TERCERO: Que según disponen los literales d), g) y h) del artículo 26 de la precitada Ley, le corresponde al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC): *“ofrecer, vigilar y fiscalizar los servicios de control de tránsito aéreo y asegurarse que estos se realizan con el nivel óptimo, de seguridad según los estándares de la OACI”; “adoptar cualquier medida que sea necesaria para garantizar la seguridad operacional en la aviación civil, de conformidad con las normas, métodos y prácticas recomendadas en los Anexos al Convenio de Chicago”, así como “elaborar, dictar, publicar y enmendar los reglamentos de su competencia de conformidad con esta ley y las normas y métodos recomendados en los Anexos al Convenio de Chicago”*.

CONSIDERANDO CUARTO: Que al tenor de lo dispuesto por el literal b) del artículo 39 de la indicada Ley, el Director General considerará, entre otros asuntos, *“como de interés público, la reglamentación de la aviación civil, de manera tal que promueva la seguridad lo mejor posible”*.

CONSIDERANDO QUINTO: Que así mismo dispone en su artículo 50 la repetida Ley, que *“Excepto en situaciones de emergencias, todas las órdenes, reglas y reglamentos dictados por el Director General o Directora General surtan efecto dentro del tiempo razonable que éste prescriba y continuarán en vigencia hasta que se emita una nueva disposición o por el periodo de vigencia que se haya especificado en dichas ordenes, reglas y reglamentos”*.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

CONSIDERANDO SEXTO: Que dentro de las amplias facultades otorgadas por el artículo 62 de la normativa en cuestión, al Director o Directora General para dictar los reglamentos, normas y reglas del tránsito aéreo en beneficio de la seguridad de la aviación, cabe destacar lo preceptuado por el literal c) de dicho artículo, relativo *“a la protección de personas y de propiedades en tierra”*.

CONSIDERANDO SEPTIMO: Que se hace necesario modificar, tanto el RAD 14, como los demás Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos (RAD), tantas veces como sea apropiado y necesario para adecuarlos a las nuevas realidades institucionales y necesidades de la aviación civil nacional e internacional a fin de proveerla de la adecuada supervisión y vigilancia de la seguridad operacional con que ésta debe operar bajo las normas y procedimientos que demandan los nuevos tiempos.

Vista: La Constitución de la República, del 26 de enero de 2015.

Vista: La Ley Núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, del 28 de diciembre de 2006, publicada en la Gaceta Oficial Núm. 10399, el 28 de diciembre de 2006, modificada.

Visto: El expediente remitido desde la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves, relacionado con la Propuesta de Desarrollo o Enmienda (PDE) Núm. 05 al Reglamento Aeronáutico Dominicano Helipuertos (RAD 14) Vol. II, y el cumplimiento del procedimiento establecido por el RAD 22 para la Emisión y Enmienda de los Reglamentos, Manuales y otros Documentos Técnicos.

Vistas: Las Resoluciones 015/2018; 018/2016; 016/2015; 027/2014; 026/2008 del 13 de noviembre de 2018; del 25 de noviembre de 2016; del 22 de diciembre de 2014; 30 de abril de 2015; y del 10 de octubre de 2008 respectivamente que aprueban y enmiendan en sus revisiones primera, segunda, tercera, cuarta y quinta el Reglamento Aeronáutico Dominicano Helipuertos (RAD 14), Vol. II.

Vista: La enmienda 9 al Anexo 14: Helipuertos, Vol. II, al Convenio de Aviación Civil Internacional.

Visto: El Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 110) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y el Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional (PEGSO).

Vistas: Las Resoluciones Nos. 005-2013 y 007-2013, del 07 de agosto y 15 de octubre de 2013, respectivamente, que actualizan el RAD-22, sobre Emisión y Enmienda de los Reglamentos, Manuales y otros Documentos Técnicos.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

POR TALES MOTIVOS, el Director General del IDAC, en el ejercicio de las facultades y atribuciones legales otorgadas por la Ley Núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana.

RESUELVE

PRIMERO: MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD-14) Vol. II Helipuertos, en la Sección “B”; en los Apéndices B, C, D y E, en las subsecciones, literales y ordinales, según se indican a continuación, para que en lo adelante expresen lo siguiente:

Sección “B” - Datos de los Helipuertos.

14.7 Punto de referencia del helipuerto.

a) Para cada helipuerto no emplazado conjuntamente con un aeródromo el operador de helipuerto establecerá un punto de referencia de helipuerto. En el caso de aquel helipuerto que esté emplazado conjuntamente con un aeródromo, se utilizará como punto de referencia de ambos, el correspondiente al aeródromo.

b) El Operador de helipuerto establecerá un punto de referencia para cada helipuerto o lugar de aterrizaje, sobre cuya posición se medirá la latitud y la longitud, redondeándolas al segundo más próximo. El mismo debe estar situado cerca del centro geométrico inicial o planeado del helipuerto y permanecerá normalmente donde se haya determinado en primer lugar.

14.11 Dimensiones y otros datos afines de los helipuertos.

a) Toda instalación proporcionada por el Operador de helipuerto debe ser medida y descrita por éste, según los siguientes datos:

1) Tipo de helipuerto: de superficie, elevado a bordo de un buque o heliplataforma;

5) Calle de rodaje para helicópteros y ruta de rodaje para helicópteros: designación, anchura, tipo de la superficie;

8) Ayudas visuales para procedimientos de aproximación; señales y luces de la FATO, de la TLOF, de las calles de rodaje en tierra para helicópteros, de las calles de rodaje aéreo para helicópteros y de los puestos de estacionamiento de helipuertos.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

b) El Operador del aeródromo medirá y notificará al Departamento de Certificaciones, Aprobaciones y Autorizaciones del IDAC, las siguientes coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo:

1) Del centro geométrico del área de toma de contacto y de elevación inicial o de cada umbral del área de aproximación final y de despegue (cuando corresponda).

2) De los puntos apropiados del eje de calle de rodaje para helicópteros, y rutas de rodaje para helicópteros.

14.16 Salvamento y extinción de incendios.

a) El Operador del Helipuerto facilitará información sobre el nivel de protección proporcionado en el helipuerto para fines de salvamento y extinción de incendios en helicópteros.

b) El Operador del Helipuerto deberá expresar el nivel de protección normalmente disponible en los helipuertos en función de la categoría del servicio de salvamento y extinción de incendios que se describe en el 14.81 y según los tipos y cantidades de agentes extintores de que se disponga normalmente en el helipuerto.

c) El Operador del Helipuerto notificará los cambios en el nivel de protección para salvamento y extinción de incendios normalmente disponible en el helipuerto a las dependencias de servicios de información aeronáutica competentes y, cuando proceda, a las dependencias de tránsito aéreo, a fin de que puedan proporcionar la información necesaria a los helicópteros que lleguen y salgan. Cuando el nivel de protección vuelva a las condiciones normales, se informará de ello a las dependencias mencionadas anteriormente.

Nota. — El nivel de protección existente podría variar respecto del nivel normalmente disponible en el helipuerto, entre otras causas, por una variación en la disponibilidad de agentes extintores, del equipo para su aplicación o del personal que lo maneja.

d) El Operador del Helipuerto expresara los cambios en términos de la nueva categoría del servicio de salvamento y extinción de incendios disponible en el helipuerto.

Sección —C - Características Físicas de los Helipuertos.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

14.17 Helipuertos en tierra.

a) Áreas de aproximación final y de despegue (FATO)

1) El IDAC asegurara que las FATO:

i) proporcionarán:

A) un área libre de obstáculos, excepto los objetos esenciales que por su función estén allí, de tamaño suficiente y forma adecuada para contener todas las partes del helicóptero de diseño en la fase final de aproximación y el inicio del despegue de acuerdo con los procedimientos previstos;

B) cuando sean sólidas, una superficie que sea resistente a los efectos de la deflexión descendente de la corriente del rotor; y que

A1) si comparte emplazamiento con una TLOF, sea contigua y esté al mismo nivel que la TLOF, sea capaz de resistir las cargas previstas y tenga el drenaje necesario; o bien

B2) si no comparte emplazamiento con una TLOF, esté desprovista de elementos peligrosos si fuera necesario ejecutar un aterrizaje forzoso; y

Nota. — Por “resistente” se entiende que los efectos de la deflexión descendente de la corriente del rotor no degradan la superficie ni provocan que se levanten fragmentos en el aire.

ii) estarán vinculadas a un área de seguridad.

2) Los helipuertos tendrán como mínimo una FATO, que no necesita ser sólida.

Nota. — La FATO puede estar emplazada en una franja de pista o de calle de rodaje, o en sus cercanías.

3) La FATO tendrá las siguientes dimensiones mínimas:

i) Cuando esté destinada para helicópteros que operen en la Clase de performance 1:

A) la longitud de la distancia de despegue interrumpido (RTOD) necesaria para el procedimiento de despegue prescrito en el manual de vuelo de helicóptero (HFM) de los helicópteros a los que esté destinada la FATO o 1,5 D de diseño, de ambos valores el mayor; y



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

B) la anchura necesaria para el procedimiento prescrito en el HFM de los helicópteros a los que esté destinada la FATO o 1,5 D de diseño, de ambos valores el mayor.

ii) Cuando esté destinada para helicópteros que operen en la Clase de performance 2 ó 3, el valor que sea menor entre:

A) un área dentro de la cual pueda trazarse un círculo con un diámetro equivalente a 1,5 D de diseño; y

B) cuando exista una limitación en la dirección de aproximación y toma de contacto, un área de anchura suficiente para cumplir con el requisito 14.17), a), 1) pero no inferior a 1,5 veces la anchura total del helicóptero de diseño.

Nota 1. — La función de la RTOD es contener el helicóptero durante un despegue interrumpido. Algunos manuales de vuelo prevén la RTOD, pero en otros las dimensiones que se disponen son las del “tamaño mínimo demostrado del...” (donde “...” puede ser un “helipuerto”, “pista”, “heliplataforma”, etc.), que puede no incluir la contención del helicóptero. En tal caso, es preciso considerar las dimensiones de área de seguridad suficientes, así como las dimensiones de 1,5·D para la FATO, en caso de que HFM no suministrara datos. En el Manual de helipuertos (Doc. 9261) figura más orientación al respecto.

Nota 2. — Es posible que deban tenerse en cuenta las condiciones locales, tales como la elevación, y la temperatura, y las maniobras permitidas, al determinar las dimensiones de una FATO. Véase orientación al respecto en el Manual de helipuertos (Doc. 9261).

4) Los objetos esenciales que estén ubicados dentro de la FATO no penetrarán más de 5 cm el plano horizontal en la elevación de la FATO.

5) Cuando la FATO sea sólida, la pendiente:

i) no será mayor al 2% en ninguna dirección, excepto por lo previsto en 2) o 3) a continuación;

ii) no será mayor al 3% en total, ni tendrá una pendiente local de más del 5%, cuando la FATO sea elongada y esté destinada a helicópteros que operen en la Clase de performance 1; y

iii) no será mayor al 3% en total, ni tendrá una pendiente local de más del 7%, cuando la FATO sea elongada y esté destinada exclusivamente a helicópteros que operen en la Clase de performance 2 ó 3.

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

6) El Operador de Helipuerto se asegurara de que la FATO sea emplazada de modo que se minimice la influencia del medio circundante, incluyendo la turbulencia, que podría tener impacto adverso en las operaciones de helicópteros.

Nota. — En el Manual de helipuertos (Doc. 9261) se brinda orientación sobre la determinación de la influencia de la turbulencia. Si se justifican las medidas de diseño para mitigar la turbulencia pero no resultan prácticas, puede ser necesario considerar limitaciones operacionales en ciertas condiciones de viento.

7) El Operador de Helipuerto se asegurara de que la FATO estará circundada de un área de seguridad operacional que no precisa ser sólida.

Figura C-1. FATO y área de seguridad operacional conexas.



b) Áreas de seguridad operacional

1) El IDAC se asegurará de que el Operador provea áreas de seguridad operacional que proporcionen:

i) un área libre de obstáculos, excepto los objetos esenciales que por su función estén allí, para compensar los errores de maniobra; y

ii) cuando sean sólidas, una superficie contigua y al mismo nivel que la FATO que sea resistente a los efectos de la deflexión descendente de la corriente del rotor y tenga un drenaje adecuado.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

2) El Operador asegurara que el área de seguridad operacional alrededor de la FATO se extienda hacia fuera a partir de la periferia de la FATO como mínimo 3 m o 0,25 D de diseño, de ambas distancias la que sea mayor.

3) Los objetos esenciales ubicados en el área de seguridad operacional no penetrarán la superficie que se origine en el borde de la FATO a una altura de 25 cm por encima del plano de la FATO inclinándose hacia arriba y hacia fuera en una pendiente del 5%.

4) Cuando sea sólida, la pendiente del área de seguridad operacional deberá exceder del 4% hacia afuera del borde de la FATO.

d) Zonas libres de obstáculos para helicópteros.

Nota. — La presencia en esta sección de especificaciones detalladas de zonas libres de obstáculos para helicópteros no significa que tales zonas libres deban proporcionarse

1) El IDAC se asegurará de que cuando se proporcione una zona libre de obstáculos para helicópteros, proporcionará:

i) un área libre de obstáculos, excepto los objetos esenciales que por su función estén allí, de suficiente tamaño y forma para contener el helicóptero de diseño cuando éste acelera en vuelo horizontal y cerca de la superficie para alcanzar la velocidad segura de ascenso; y

ii) si es sólida, una superficie contigua y al mismo nivel que la FATO que sea resistente a los efectos de la deflexión descendente de la corriente del rotor y no entrañe peligros si debiera ejecutarse un aterrizaje forzoso.

2) Cuando se proporcione una zona libre de obstáculos para helicópteros, estará situada más allá del final de la FATO.

3) La anchura de la zona libre de obstáculos para helicópteros no deberá ser inferior a la de la FATO y del área de seguridad operacional correspondiente. (Véase la Figura C-1).

4) Cuando sea sólido, el terreno en una zona libre de obstáculos para helicópteros no debería sobresalir de un plano cuya pendiente ascendente sea del 3% o tener una pendiente local ascendente de más del 5%, y cuyo límite inferior sea una línea horizontal situada en la periferia de la FATO.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

5) Cualquier objeto situado en la zona libre de obstáculos, que pudiera poner en peligro a los helicópteros en vuelo, debería considerarse como obstáculo y eliminarse.

e) Áreas de toma de contacto y de elevación inicial.

1) El Operador de Helipuerto se asegurara de que la TLOF:

i) proporcionará:

A) un área libre de obstáculos de suficiente tamaño y forma para contener el tren de aterrizaje del helicóptero más exigente para el que esté destinada la TLOF de acuerdo con la orientación prevista;

B) una superficie:

A1) con la suficiente resistencia para soportar las cargas dinámicas del tipo de llegada que se prevé que ejecute el helicóptero en la TLOF que corresponda;

B2) que no tenga irregularidades que puedan afectar a la toma de contacto o elevación inicial de los helicópteros;

C3) con la suficiente fricción para evitar que los helicópteros se deslicen o las personas se resbalen;

D4) resistente a los efectos de la deflexión descendente de la corriente del rotor; y

E5) con drenaje adecuado que no interfiera con el control o la estabilidad del helicóptero durante la toma de contacto o elevación inicial o cuando esté inmóvil; y

ii) estará vinculada a una FATO o puesto de estacionamiento.

2) En los helipuertos se proporcionará tendrán por lo menos una TLOF.

3) El Operador asegurara que habrá una TLOF siempre que se prevea que el tren de aterrizaje del helicóptero tome contacto dentro de una FATO o puesto de estacionamiento, o ejecute la elevación inicial desde una FATO o puesto de estacionamiento.

4) Las dimensiones mínimas de la TLOF serán:



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

i) si está en una FATO destinada a helicópteros que operen en la Clase de performance 1, las dimensiones necesarias para el procedimiento prescrito en los manuales de vuelo de helicóptero (HFM) de los helicópteros a los cuales esté destinada la TLOF; y

ii) si está en una FATO destinada a helicópteros que operen en la Clase de performance 2 ó 3, o en un puesto de estacionamiento:

A) no habiendo limitación en la dirección de la toma de contacto, de un tamaño suficiente para contener un círculo de un diámetro de, como mínimo, 0,83 D de:

A1) en una FATO, el helicóptero de diseño; o

B2) en un puesto de estacionamiento, el helicóptero de mayor tamaño al que esté destinado el puesto;

B) habiendo limitación en la dirección de la toma de contacto, de una anchura suficiente para cumplir el requisito de 3.1.21 a) 1) precedente y que como mínimo equivalga al doble de la anchura del tren de aterrizaje (UCW) de:

B1) en una FATO, el helicóptero de diseño; o

B2) en un puesto de estacionamiento, el helicóptero más exigente al que esté destinado el puesto.

5) En un helipuerto elevado, las dimensiones mínimas de la TLOF, cuando esté en una FATO, deben ser suficientes para contener un círculo de un diámetro como mínimo equivalente a 1 D de diseño.

6) Las pendientes de la TLOF no deberían:

i) Exceder del 2% en ninguna dirección, con excepción de lo previsto en b) y c) a continuación;

ii) exceder del 3% en total ni tener una pendiente local de más del 5% si la TLOF es elongada y está destinada a helicópteros que operan en la Clase de performance 1; y

iii) exceder del 3% en total ni tener una pendiente local de más del 7% si la TLOF es elongada y está destinada exclusivamente a helicópteros que operan en la Clase de performance 2 ó 3.

7) Cuando la TLOF esté dentro de la FATO, debería estar ubicada:



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

i) en el centro de la FATO; o

ii) si la FATO fuera elongada, en el centro del eje longitudinal de la FATO.

8) Una TLOF dentro de un puesto de estacionamiento estará ubicada en el centro del puesto.

9) Las TLOF tendrán señales que indiquen claramente la posición para la toma de contacto y, por su forma, las limitaciones de maniobra que pudiera haber.

10) Se colocarán dispositivos de seguridad, como redes o franjas, alrededor del borde de los helipuertos elevados pero sin que excedan la altura de la TLOF.

f) Calles y rutas de rodaje para helicópteros

1) Calles de rodaje para helicópteros.

El Operador asegurara que las calles de rodaje para helicópteros:

i) proporcionarán:

A) un área libre de obstáculos, de anchura suficiente para contener el tren de aterrizaje del helicóptero de ruedas más exigente al que estén destinadas;

B) una superficie:

A1) con la resistencia suficiente para soportar las cargas de rodaje de los helicópteros a los que estén destinadas;

B2) que no tenga irregularidades que interfieran con el rodaje en tierra de los helicópteros;

C3) resistente a los efectos de la deflexión descendente de la corriente del rotor; y

D4) que tenga drenaje adecuado sin que interfiera con el control o estabilidad de un helicóptero de ruedas al maniobrar con su propia fuerza motriz o estando inmóvil;

ii) estarán vinculadas a una ruta de rodaje.

iii) El Operador asegurara que la anchura mínima de la calle de rodaje para helicópteros tendrá el menor valor entre:

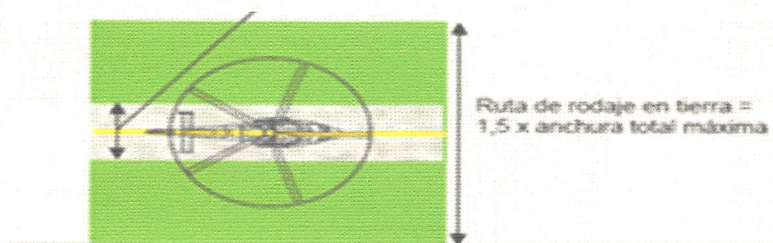
Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

- A) el doble de la anchura del tren de aterrizaje (UCW) del helicóptero más exigente al que esté destinada;
- B) la anchura que reúna los requisitos de la subsección 14.17, f), 1), i), A).

Figura C-3. Calle de rodaje/ruta de rodaje en tierra para helicópteros.



2) Rutas de rodaje para helicópteros.

El Operador de Helipuertos se asegurara de que la ruta de rodaje para helicópteros

i) proporcionará:

A) un área libre de obstáculos, excepto aquellos objetos esenciales que por su función estén allí, destinada al movimiento de helicópteros y con una anchura suficiente para contener el helicóptero de mayor tamaño al que esté destinada la ruta de rodaje;

B) si es sólida, una superficie resistente a los efectos de la deflexión descendente de la corriente del rotor, que:

A1) si está emplazada junto con una calle de rodaje:

AA) es contigua y está al mismo nivel que la calle de rodaje;

BB) no entraña ningún peligro para las operaciones; y

CC) tiene un drenaje adecuado; y



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

B2) si no está emplazada junto con una calle de rodaje:

AA) está desprovista de peligros en el caso de que deba ejecutarse un aterrizaje forzoso.

ii) No se permitirá ningún objeto móvil en una ruta de rodaje durante las operaciones de helicópteros.

3) Rutas de rodaje en tierra para helicópteros

i) Las rutas de rodaje en tierra para helicópteros tendrán una anchura mínima de 1,5 x la anchura total del helicóptero de mayor tamaño al que estén destinadas, y estarán ubicadas en el centro de una calle de rodaje.

ii) Los objetos esenciales emplazados en una ruta de rodaje en tierra para helicópteros:

A) no estarán emplazados a una distancia inferior a 50 cm hacia fuera a partir del borde de la calle de rodaje en tierra para helicópteros; y

B) no sobresaldrán de un plano cuyo origen esté a 50 cm hacia fuera del borde de la calle de rodaje para helicópteros y una altura de 25 cm por encima de la superficie de la calle de rodaje y cuya pendiente ascendente y hacia fuera sea del 5%.

4) Rutas de rodaje aéreo para helicópteros.

i) La anchura mínima de la ruta de rodaje aéreo para helicópteros será el doble de la anchura total del helicóptero de mayor tamaño al que esté destinada.

ii) Si estuviera emplazada junto con una calle de rodaje para posibilitar las operaciones de rodaje tanto en tierra como aéreo (véase la Figura C-4):

A) la ruta de rodaje aéreo para helicópteros estará ubicada en el centro de la calle de rodaje; y

B) los objetos esenciales ubicados en la ruta de rodaje aéreo para helicópteros:

A1) no estarán ubicados a menos de 50 cm hacia fuera del borde de la calle de rodaje para helicópteros; y

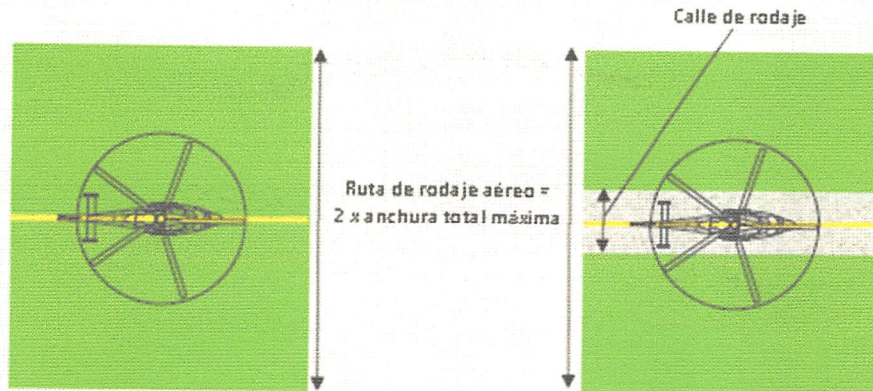
Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

B2) no penetrarán el plano que se inicie a 50 cm hacia fuera del borde de la calle de rodaje para helicópteros y a una altura de 25 cm por encima de la superficie de la calle de rodaje que se incline hacia arriba y hacia fuera con una inclinación del 5%.

Figura C-4. Ruta de rodaje aéreo y ruta /calle combinada de rodaje aéreo para helicópteros



g) Puestos de estacionamiento de helicópteros.

1) El Operador de Helipuerto se asegurará de que el puesto de estacionamiento para helicópteros:

i) proporcionará:

A) un área libre de obstáculos, de suficiente tamaño y forma para contener todas las partes del helicóptero de mayor tamaño para el que esté destinado cuando el helicóptero esté colocado dentro del puesto;

B) una superficie:

A1) resistente a los efectos de la deflexión descendente de la corriente del rotor;

B2) que no tenga irregularidades que interfieran con las maniobras de los helicópteros;

C3) capaz de soportar las cargas previstas;

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

D4) con suficiente fricción para evitar que los helicópteros se deslicen y las personas se resbalen; y

E5) que tenga un drenaje adecuado que no interfiera con el control o la estabilidad de un helicóptero de ruedas al maniobrar bajo su propia fuerza motriz o al estar inmóvil; y

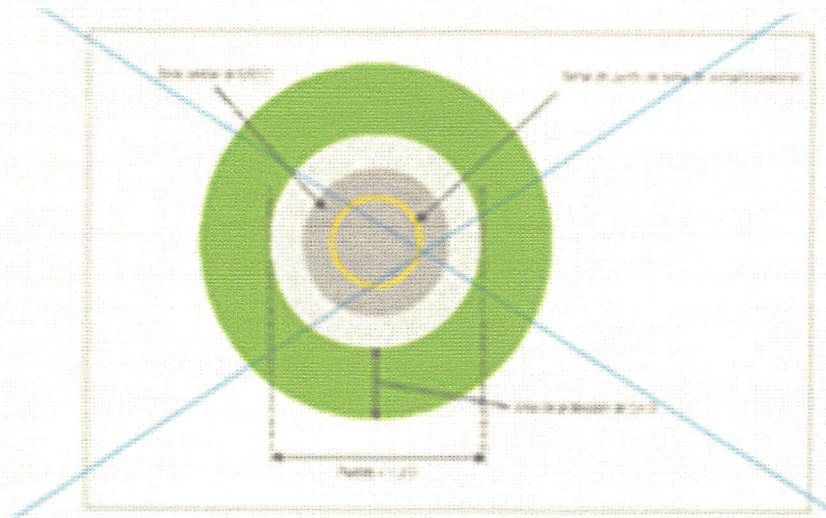
ii) estará vinculado a un área de protección.

2) Las dimensiones mínimas del puesto de estacionamiento de helicópteros serán:

i) un círculo de un diámetro equivalente a 1,2 D del helicóptero de mayor tamaño al que esté destinado; o

ii) cuando exista una limitación de anchura suficiente para las maniobras y el posicionamiento para cumplir el requisito de la Norma 14.17 g), 1), i), A) precedente, pero no inferior a 1,2 veces la anchura total del helicóptero de mayor tamaño para el que esté previsto el puesto de estacionamiento.

3) La pendiente media de un puesto de estacionamiento de helicópteros en cualquier dirección no deberá exceder del 2%.





Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

Figura C-4. Puesto de estacionamiento de helicópteros y zona de protección conexas

4) Cada uno de los puestos de estacionamiento de helicópteros tendrá señales de posicionamiento para indicar claramente dónde debe colocarse el helicóptero y, por su forma, las limitaciones de maniobra que pudiera haber.

5) Los puestos de estacionamiento estarán rodeados de un área de protección que no precisa ser sólida.

6) Áreas de protección

i) El área de protección proporcionará:

A) un área libre de obstáculos, excepto los objetos esenciales que por su función estén allí; y

B) si es sólida, una superficie contigua y al mismo nivel que el puesto de estacionamiento, que sea resistente a los efectos de la deflexión descendente de la corriente del rotor y tenga drenaje adecuado.

ii) Cuando esté vinculada a un puesto de estacionamiento para viraje, el área de protección se extenderá hacia fuera desde la periferia del puesto sobre una distancia de $0,4 D$ (véase la Figura C-55).

iii) Cuando esté vinculada a un puesto de estacionamiento para rodaje, la anchura mínima del puesto de estacionamiento y del área de protección no será menor a la anchura de la ruta de rodaje conexas (véase las Figuras C-6 y C-7).

iv) Cuando esté vinculada a un puesto de estacionamiento para uso no simultáneo (véanse las Figuras C-8 y C-9):

A) el área de protección de los puestos adyacentes podrá superponerse, pero no será inferior al área de protección exigida para los puestos adyacentes más grandes; y

B) el puesto de estacionamiento adyacente inactivo podrá contener un objeto estático que deberá, sin embargo, estar totalmente dentro de los límites del puesto.

v) No se permitirá ningún objeto móvil en el área de protección durante las operaciones de helicópteros.

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

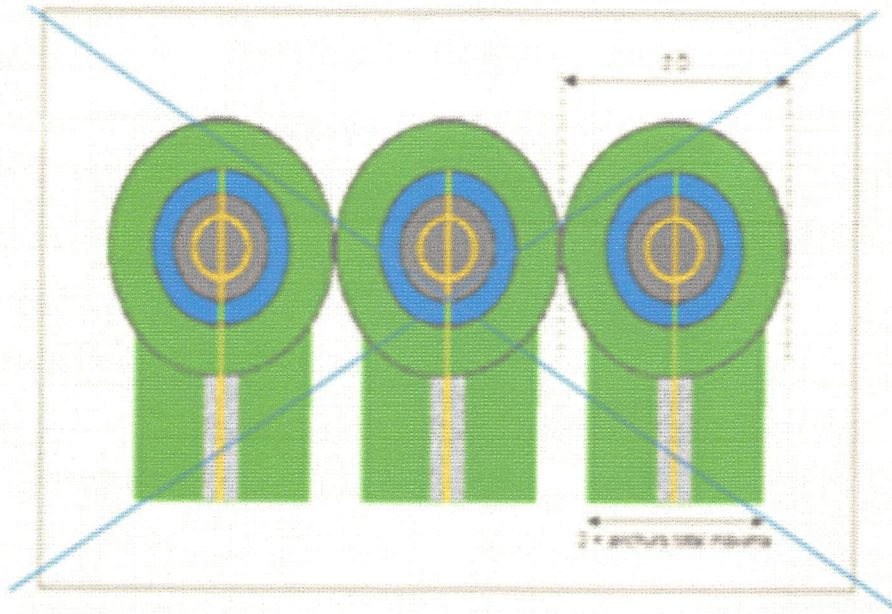
QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

vi) Los objetos esenciales 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%.

Figura C-5. Puestos de estacionamiento viraje de helicópteros diseñados para virajes estacionarios (en rutas/calles de rodaje aéreo) — operaciones simultáneas uso simultáneo.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

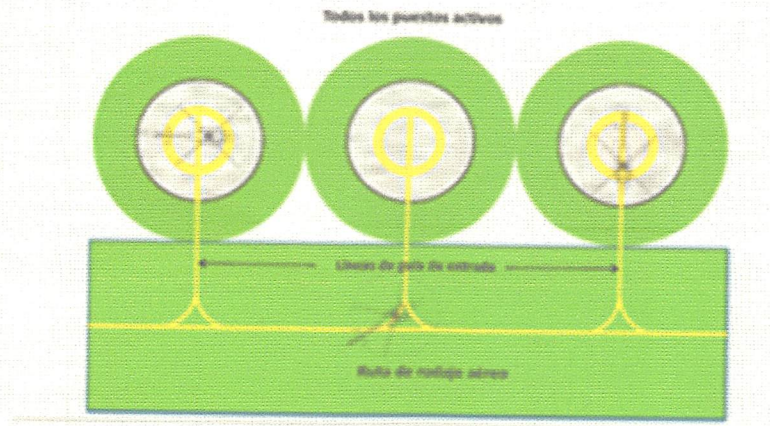


Figura C-6. Puestos de rodaje en tierra (en rutas/calles de rodaje en tierra) en uso simultáneo.

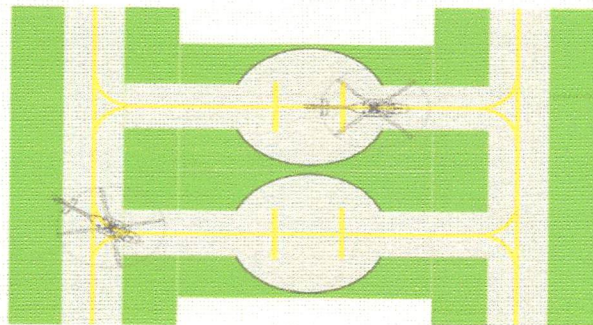


Figura C-7. Puestos de rodaje aéreo (en ruta de rodaje aéreo) en uso simultáneo

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

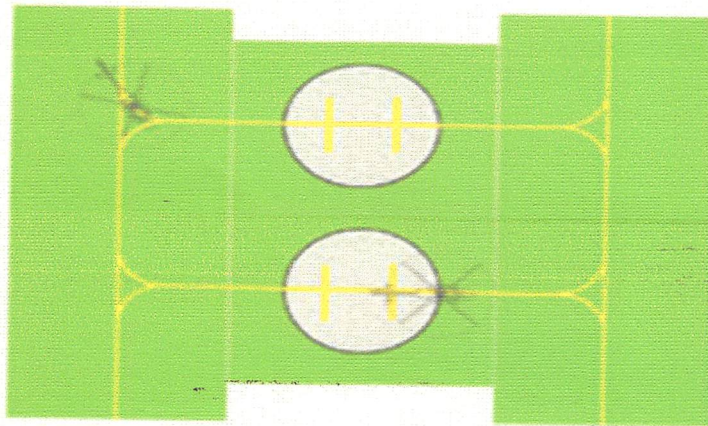
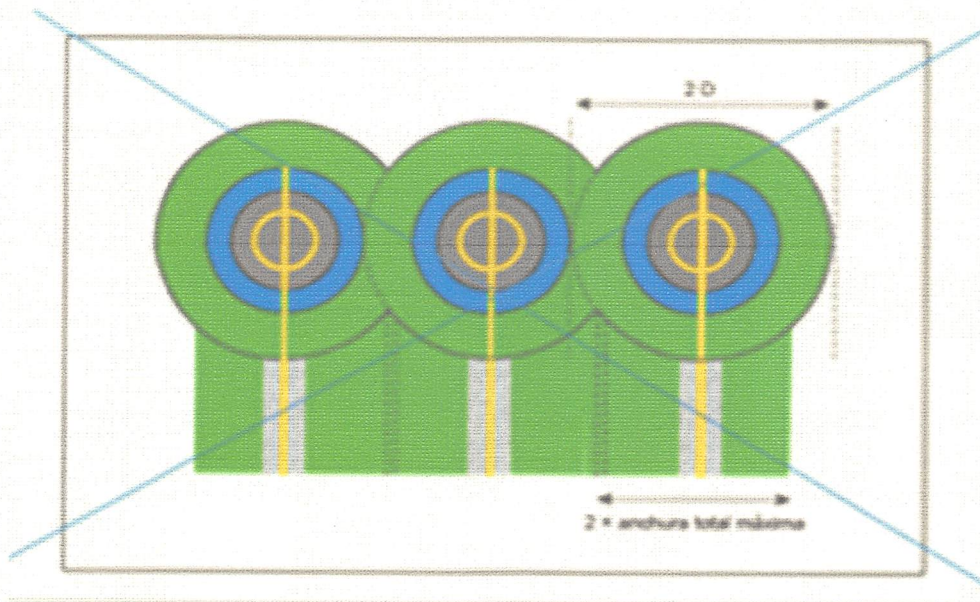


Figura C-68. Puestos de estacionamiento para viraje de helicópteros diseñados para virajes estacionarios (en rutas/calles de rodaje aéreo) — operaciones no simultáneas uso no simultáneo — puestos exteriores activos.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

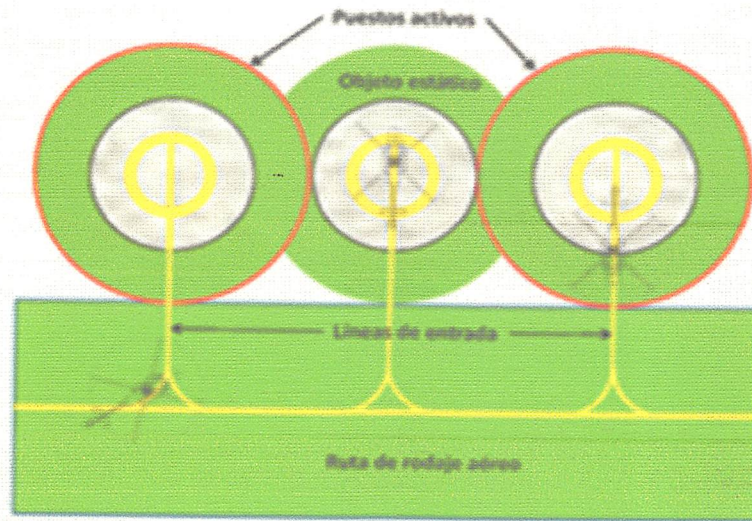
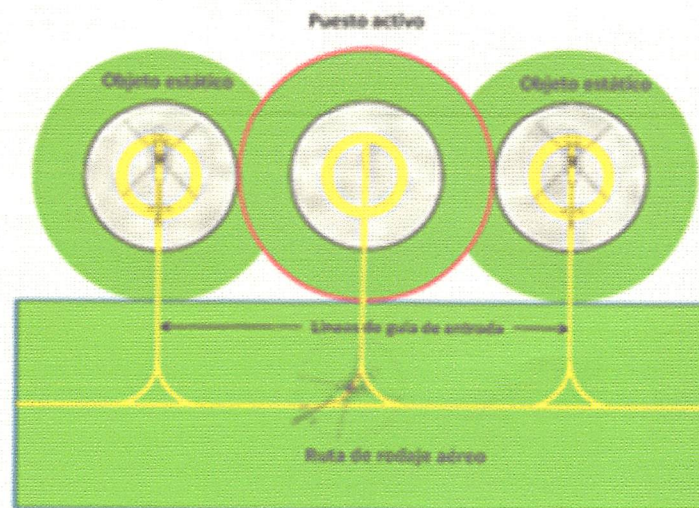


Figura C-9. Puestos para viraje (en ruta de rodaje aéreo) en uso no simultáneo – puesto interior activo.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

h) Emplazamiento de un área de aproximación final y de despegue en relación con una pista o calle de rodaje

1) El IDAC se asegurara de que cuando la FATO esté situada cerca de una pista o de una calle de rodaje y se prevean operaciones simultáneas, 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 C-1.

2) La FATO no deberá emplazarse próxima a:

i) 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.

ii) Zonas en las que sea probable que se genere torbellino de estela de aeronaves.

Tabla C-1. Distancia mínima de separación para la FATO en operaciones simultáneas

Si la masa del avión y/o la masa del 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 100 000 kg o más	250 m

14.19 Helipuertos elevados. Reservado.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

14.23 Helipuerto a bordo de buques.

Figura C-10. Rumbos de aterrizaje permitidos a bordo de un buque para operaciones con rumbos restringidos.

Sección —D- Entorno de Obstáculos

14.27 Requisitos de limitación de obstáculos.

a) Helipuertos de Superficie.

1) Respecto a las FATO en helipuertos con procedimientos de aproximación a un punto en el espacio (PinS) que utilicen una superficie de tramo visual, el IDAC se asegurará de que el Operador establezca las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

i) Superficie de ascenso en el despegue;

ii) Superficie de aproximación; y

iii) Superficies de transición;

7) Los helipuertos de superficie tendrán por lo menos, una superficie de aproximación y ascenso en el despegue. Una autoridad competente emprenderá un estudio aeronáutico cuando sólo se proporcione una única superficie de aproximación y ascenso en el despegue considerando, como mínimo, los factores siguientes:

i) el área/terreno sobre el cual se realiza el vuelo;

ii) el entorno de obstáculos que rodea el helipuerto y la disponibilidad de al menos una pendiente lateral protegida;

iii) las limitaciones de performance y operacionales de los helicópteros que prevén utilizar el helipuerto; y

iv) las condiciones meteorológicas locales incluyendo los vientos predominantes.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

b) Helipuertos elevados.

1) El Operador se asegurará que los requisitos de limitación de obstáculos para helipuertos elevados se ajusten a los correspondientes a los helipuertos de superficie especificados en 14.29 a) 1) hasta 7) del presente Reglamento.

2) Los helipuertos elevados tendrán por lo menos una superficie de aproximación y ascenso en el despegue. Una autoridad competente emprenderá un estudio aeronáutico cuando sólo se proporcione una superficie única de aproximación y ascenso en el despegue considerando, como mínimo, los factores siguientes:

i) el área/terreno sobre el cual se realiza el vuelo;

ii) el entorno de obstáculos que rodea el helipuerto y la disponibilidad de al menos una pendiente lateral protegida;

iii) las limitaciones de performance y operacionales de los helicópteros que prevén utilizar el helipuerto; y

iv) las condiciones meteorológicas locales incluyendo los vientos predominantes.

Sección —E- Ayudas Visuales.

14.31 Señales y balizas.

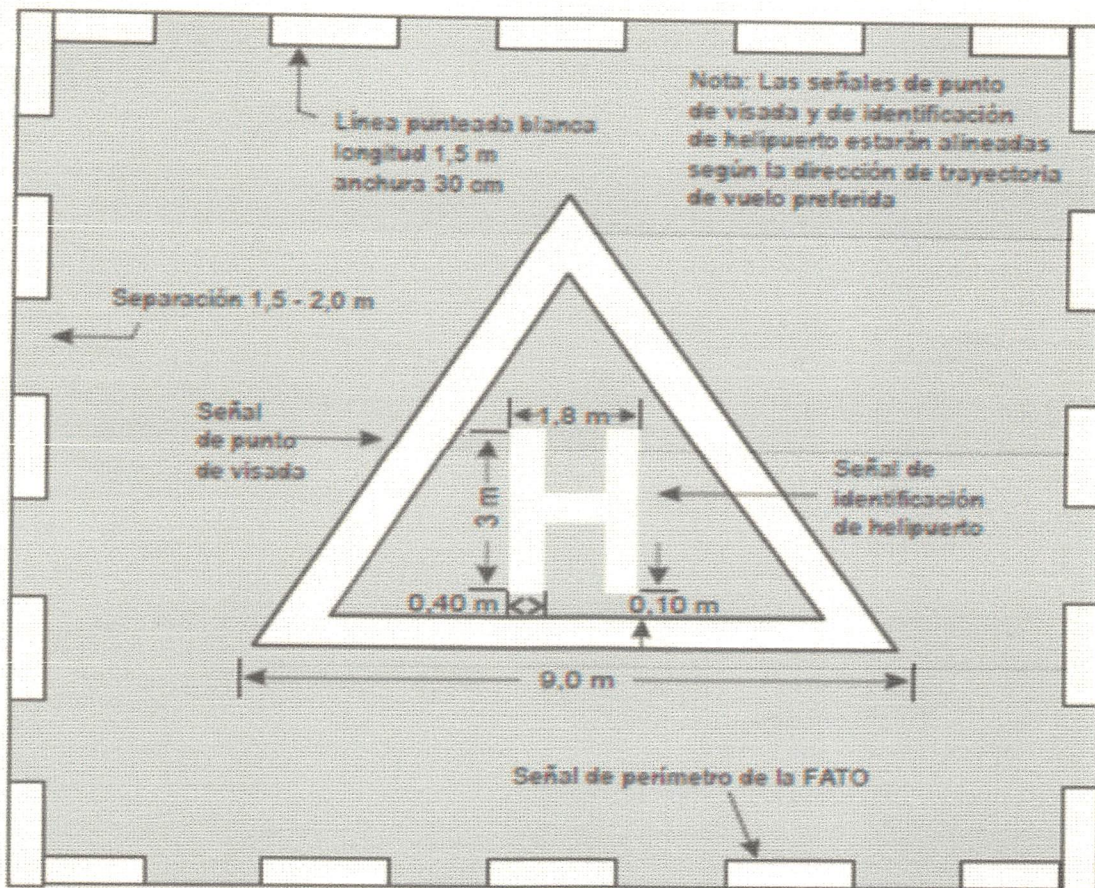
b) Señal de identificación de helipuerto

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

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



RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

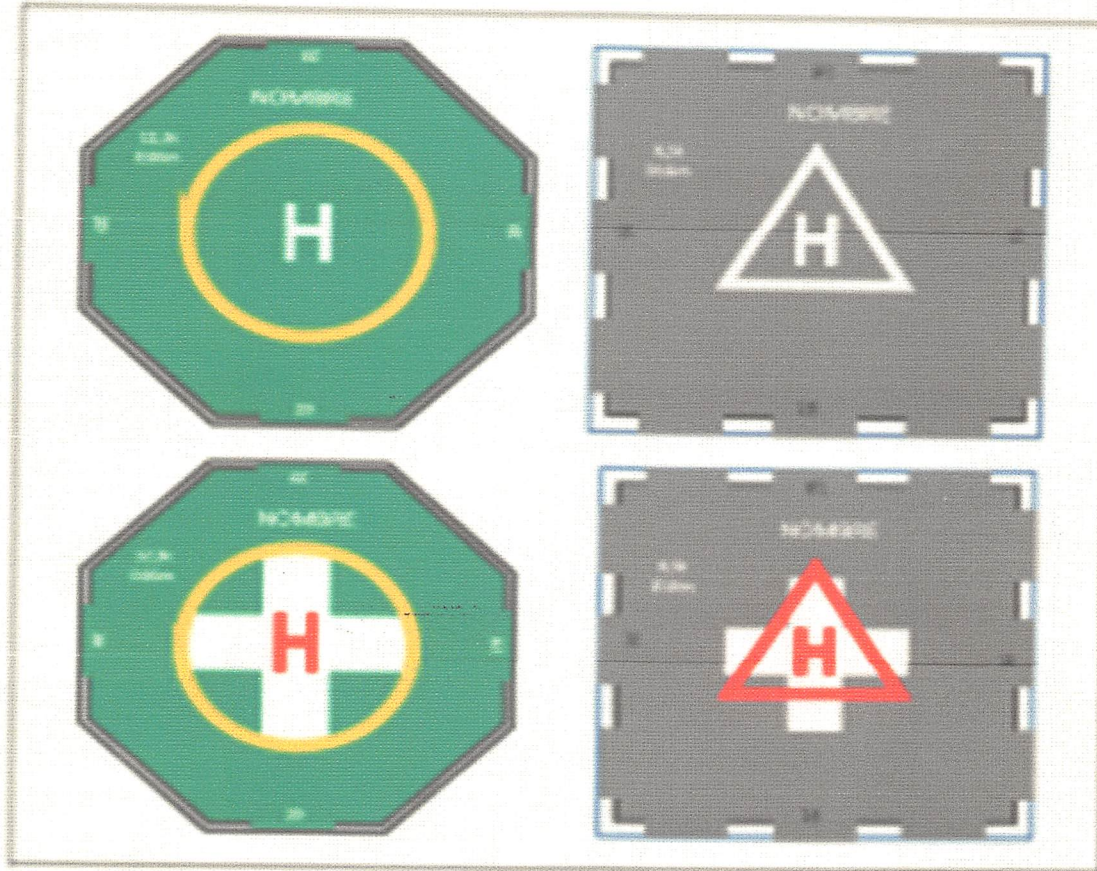


Figura E-1A. Señales de identificación de helipuerto con TLOF y señales de punto de visada para helipuerto y helipuerto de hospital.

c) Señal de masa máxima admisible.

3) Características.

vi) Todas las FATO excepto FATO de tipo pista de aterrizaje

Los números y la letra de la señal deben ser de un color que contraste con el fondo y tener la forma y las proporciones que se indican en la Figura E-4, para un valor D de más de 30 m. Para un valor D entre 15 m y 30 m la altura de los números y la letra de la señal debe ser como

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

mínimo de 90 cm, y para un valor D inferior a 15 m la altura de los números y la letra de la señal debe ser como mínimo de 60 cm, cada una con una reducción proporcional en anchura y espesor.

vii) FATO de tipo pista de aterrizaje

Los números y la letra de la señal deberían ser de un color que contraste con el fondo y deberían tener la forma y proporciones indicadas en la Figura E-4.

d) Señal de valor D

1) Aplicación

ii) FATO de tipo pista de aterrizaje

Deberá exhibirse la señal de valor D en los helipuertos de superficie y elevados.

3) Características

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

ii) Los números de la señal deben ser de un color que contraste con el fondo y tener las formas y proporciones que se indican en la Figura E-4 para un valor D de más de 30 m. Para un valor D entre 15 m y 30 m, la altura de los números de la señal debería ser como mínimo de 90 cm, y para un valor D inferior a 15 m, la altura de los números de la señal debe ser como mínimo de 60 cm, cada una con una reducción proporcional en anchura y espesor.

e) Señal o balizas de perímetro de área de aproximación final y de despegue para helipuertos de superficie.

El IDAC se asegurará de que el Operador cumpla con los siguientes requisitos:

1) Aplicación.

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

Figura E-5. Baliza de borde de FATO de tipo pista de aterrizaje.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

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

El IDAC se asegurará de que el Operador cumpla con los siguientes requisitos:

1) Aplicación.

Deberá exhibirse una señal de designación de área de aproximación final y de despegue en helipuertos en que sea necesario indicar claramente dicha área al piloto.

2) Emplazamiento.

Emplazará una señal de designación de área de aproximación final y de despegue al principio de dicha área, tal como se indica en la Figura E-3.

3) Características.

La señal de FATO consistirá en un número de cifras. Este número de dos cifras será el número entero más cercano a un décimo del norte magnético visto desde la dirección de aproximación. Cuando la aplicación de esta regla de como resultado un numero de una cifra, esta ira precedida por un cero. La señal será la presentada en la figura E-3 a la que se agregará una señal de identificación de helipuerto.

g) Señal de punto de visada.

El IDAC se asegurará de que el Operador cumpla con los siguientes requisitos:

1) Aplicación.

Debe proporcionar una señal de punto de visada en un helipuerto cuando sea necesario para que el piloto efectúe una aproximación hacia un punto determinado por encima de la FATO antes de dirigirse al área de toma de contacto y de elevación inicial.

2) Emplazamiento.

i) FATO de tipo de pista de aterrizaje.

La señal de punto de visada estará emplazada dentro del área de aproximación final y de despegue.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

ii) Todas las FATO excepto FATO de tipo pista de aterrizaje.

La señal de punto de visada estará emplazada en el centro de la FATO según se indica en la Figura E-1.

3) Características. 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 que contrasten con el color de fondo y las dimensiones de la señal serán conformes a las indicadas en la Figura E-6. Revestidas con materiales retro reflectantes.

h) Señal de perímetro de área de toma de contacto y de elevación inicial.

El IDAC se asegurará de que el Operador cumpla con los siguientes requisitos:

1) Aplicación.

i) Se proporcionará una señal de perímetro de TLOF en las TLOF emplazadas en FATO en helipuertos de superficie si el perímetro de la TLOF no resulta obvio.

ii) Se proporcionará una señal de perímetro de TLOF en helipuertos elevados, heliplataformas y helipuertos a bordo de buques.

2) Emplazamiento.

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

3) Características.

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

i) Señal de punto de toma de contacto y posicionamiento.

El IDAC se asegurará de que el Operador cumpla con los siguientes requisitos:

1) Aplicación

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

i) Se dispondrá una señal de toma de contacto/posicionamiento para que el helicóptero pueda tomar contacto o colocarse con precisión en una posición específica.

ii) La señal de toma de contacto/posicionamiento será:

A) una señal de círculo de toma de contacto/posicionamiento (TDPC) cuando no haya limitaciones respecto a la dirección de toma de contacto/posicionamiento; y

B) cuando haya limitaciones respecto a la dirección de toma de contacto/posicionamiento:

A1) para aplicaciones unidireccionales, una línea lateral con su correspondiente eje; o

B2) para aplicaciones multidireccionales, una señal de TDPC donde esté marcado el sector de aterrizaje prohibido.

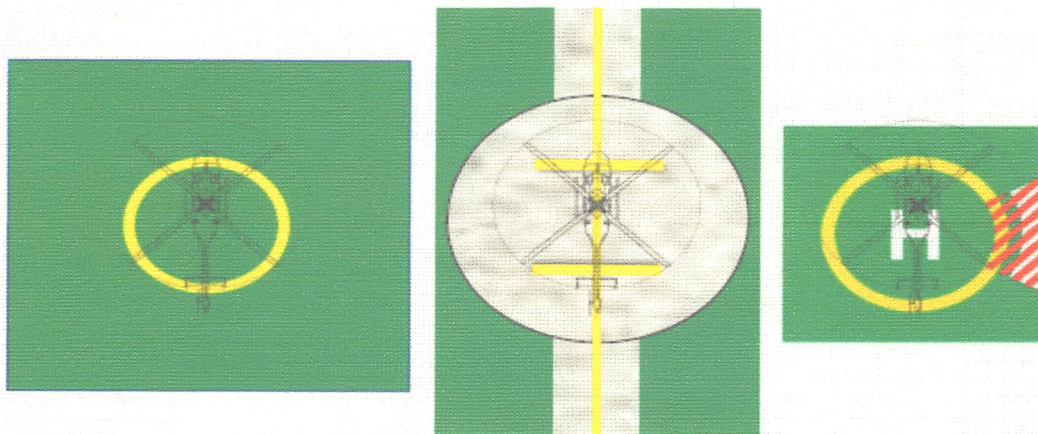


Figura E-7. (Izq.) TDPC multidireccional sin limitaciones; (centro) señal unidireccional en forma de línea lateral con su eje; (der.) TDPC multidireccional con señal de sector de aterrizaje prohibido.

2) Emplazamiento

i) El borde interior/circunferencia interna de la señal de toma de contacto/posicionamiento estará a una distancia de 0,25 D del centro del área donde deba posicionarse el helicóptero.

ii) En una heliplataforma, el centro de la señal de TDPC estará emplazada en el centro de la FATO, si bien la señal podrá alejarse del inicio del sector libre de obstáculos no más de 0,1 D



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

cuando un estudio aeronáutico determine que tal desplazamiento es necesario y no compromete la seguridad operacional.

iii) Si se disponen señales de sector de aterrizaje prohibido, estarán emplazadas sobre la señal de toma de contacto/posicionamiento, dentro de los rumbos que correspondan, y se extenderán hasta el borde interior de la señal de perímetro de TLOF.

3) Características

i) El diámetro interior del TDPC será equivalente a 0,5 D del helicóptero de mayor tamaño al que esté destinada el área.

ii) Las líneas de la señal de toma de contacto/posicionamiento tendrán una anchura mínima de 0,5 m. En el caso de las heliplataformas y helipuertos construidos ex profeso a bordo de buques, la anchura mínima de las líneas será de 1 m.

iii) La línea lateral tendrá una longitud equivalente a 0,5 D del helicóptero de mayor tamaño al que esté destinada el área.

iv) Las señales de sector de aterrizaje prohibido que se dispongan estarán indicadas con señales sombreadas en blanco y rojo, como se muestra en la Figura E-7.

v) La TDPM tendrá prioridad cuando se use conjuntamente con otras señales en la TLOF, con excepción de la señal de sector de aterrizaje prohibido.

j) Señal de nombre de helipuerto.

El IDAC se asegurará de que el Operador cumpla con los siguientes requisitos:

1) Aplicación

Deberá proporcionar una señal de nombre de helipuerto y heliplataformas en aquellos helipuertos en los que no hayan otros medios que basten para la identificación visual.

2) Emplazamiento.

Cuando exista un sector de obstáculos restringidos (LOS) en una heliplataforma, la señal debe emplazarse en ese lado de la "señal de identificación de helipuerto". Para helipuertos no construidos ex profeso en el costado de un barco la señal debería emplazarse en el lado interno



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

de la señal de identificación de helipuerto en el área entre la señal de perímetro de la TLOF y el límite de las LOS.

3) Características.

i) La señal de nombre de helipuerto consistirá en el nombre del helipuerto o en el designador alfanumérico del helipuerto que se utiliza en las radio comunicaciones.

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

iii) FATO de tipo pista de aterrizaje.

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

iv) Todas las FATO excepto FATO de tipo pista de aterrizaje.

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

k) Señal de sector despejado de obstáculos de en la heliplataformas (punta de flecha).

El IDAC se asegurará de que el Operador cumpla con los siguientes requisitos:

1) Aplicación.

Las heliplataformas con obstáculos adyacentes que sobresalgan por encima del nivel de las mismas tendrán una señal de sector despejado de obstáculos.

2) Emplazamiento.

La señal de sector despejado de obstáculos de heliplataforma deberá emplazarse cuando sea posible, a una distancia del centro de la TLOF igual al radio del mayor círculo que pueda dibujarse en la TLOF o a 0,5 D, tomándose la mayor de ambas dimensiones.

3) Características.

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

i) La señal de sector despejado de obstáculos de heliplataforma indicará el origen del sector despejado de obstáculos, y las direcciones de los límites del sector.

Nota. — El Manual de helipuertos contiene figuras con ejemplos.

ii) La altura de la señal en punta de flecha será igual a la anchura de la señal de área de toma de contacto y de elevación inicial pero no será menor de 30 cm. Además la señal en punta de flecha será de color negro y se marcara con un color que resalte.

l) Señal de superficie de heliplataforma y helipuerto a bordo de un buque

1) Aplicación.

Se proporcionará una señal de superficie para ayudar al piloto a identificar el emplazamiento de la heliplataforma o helipuerto a bordo de un buque durante una aproximación diurna.

2) Emplazamiento.

Se proporcionará una señal de superficie para indicar el área de soporte de carga dinámica limitada por la señal de perímetro de TLOF.

3) Características.

La superficie de heliplataforma o helipuerto a bordo de un buque delimitado por la señal de perímetro de la TLOF, debe ser verde oscuro con un revestimiento de alta fricción.

m) Señales y balizas de calle de rodaje para helicópteros

Nota 1. — Las especificaciones relativas a las señales de punto de espera en rodaje del RAD 14, Volumen I, Sección E, sub sección 14.83, literal l) se aplican igualmente a las calles de rodaje destinadas al rodaje en tierra de los helicópteros.

Nota 2. — No se exige señalar las rutas de rodaje en tierra ni las rutas de rodaje aéreo sobre una calle de rodaje.

1) Aplicación.

i) El eje de la calle de rodaje para helicópteros se identificará con una señal.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

ii) bordes de la calle de rodaje para helicópteros, si no son evidentes, deberán identificarse por medio de balizas o señales.

2) Emplazamiento.

i) 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 para helicópteros.

ii) Las balizas de borde de calle de rodaje en tierra para helicópteros se emplazarán a una distancia de 0,5 m a 3 m más allá del borde de la calle de rodaje para helicópteros.

iii) Las balizas de borde de calle de rodaje para helicópteros, estarán separadas a intervalos de no más de 15 m a cada lado de las secciones rectilíneas y de 7,5 m a cada lado de las secciones curvas con un mínimo de cuatro balizas igualmente espaciadas por sección.

3) Características

i) En una calle de rodaje pavimentada, la señal de eje de calle de rodaje para helicópteros consistirá en una línea amarilla continua de 15 cm de anchura.

ii) En una calle de rodaje para helicópteros sin pavimentar y cuando no pueden pintarse en ella las señales, el eje de la calle de rodaje se señalizará con balizas amarillas empotradas de 15 cm de anchura y aproximadamente 1,5 m de longitud, separadas no más de 30 m unas de otras en los tramos rectos y no más de 15 m en las curvas, con un número mínimo de cuatro balizas equidistantes por tramo.

iii) Las señales de borde de calle de rodaje para helicópteros consistirán en dos líneas amarillas continuas paralelas de 15 cm de anchura y separadas 15 cm (del borde más cercano al borde más cercano).

iv) Las balizas de borde de calle de rodaje para helicópteros serán frangibles para el tren de aterrizaje con ruedas de un helicóptero.

v) Las balizas de borde de calle de rodaje en tierra 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 en tierra para helicópteros, a una distancia de 0,5 m del borde de la misma y con una pendiente ascendente y hacia fuera del 5% a una distancia de 3 m más allá del borde de la calle de rodaje en tierra para helicópteros.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

vi) Las balizas de borde de calle de rodaje para helicópteros serán de color azul.

vii) Si la calle de rodaje para helicópteros se ha de utilizar por la noche, las balizas de borde tendrán iluminación interna o serán retrorreflectantes.

n) Señales y balizas de ruta de rodaje aéreo para helicópteros

El IDAC se asegurará de que el Operador cumpla con los siguientes requisitos:

1) Aplicación.

El eje de las rutas de rodaje aéreo para helicópteros se identificará con balizas o señales.

2) Emplazamiento.

i) Las señales de eje de ruta de rodaje aéreo para helicópteros o balizas de eje empotradas estarán emplazadas a lo largo del eje de la ruta de rodaje aéreo para helicópteros.

3) Características.

i) El eje de la ruta de rodaje aéreo para helicópteros, sobre una superficie pavimentada, se señalará con una línea amarilla continua de 15 cm de anchura.

ii) El eje de la ruta 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 1,5 m de longitud, separadas a intervalos de no más de 30 m en las secciones rectilíneas y de no más de 15 m en las curvas, con un mínimo de cuatro balizas igualmente espaciadas por sección.

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

o) Señales de puestos de estacionamiento de helicópteros

1) Aplicación.

i) Se proporcionará una señal de perímetro de puesto de estacionamiento de helicóptero.

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

ii) Los puestos de estacionamiento de helicópteros tendrán TDPM adecuadas. Véase la Figura E-7.

iii) Deben proporcionarse en los puestos de estacionamiento de helicópteros líneas de alineación y líneas de guía de entrada/salida.

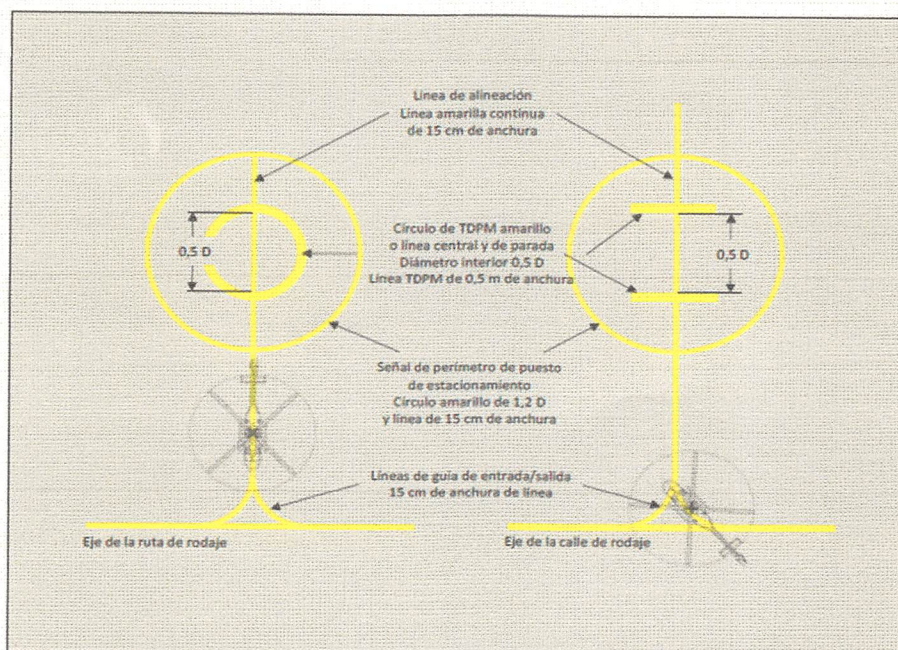
2) Emplazamiento

i) La señal de TDPM, las líneas de alineación y las líneas de guía de entrada y salida estarán emplazadas de modo que cada una de las partes del helicóptero quede contenida dentro del puesto de estacionamiento de helicópteros durante el posicionamiento y las maniobras permitidas.

ii) Las líneas de alineación y de guía de entrada y salida se emplazarán como se indica en la Figura E-8.

Nota editorial: Cambiar Figura E-8 actual por la siguiente:

Figura E-8. Señales de puestos de estacionamiento de helicópteros.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

3) Características

i) Las señales de perímetro de puesto de estacionamiento de helicópteros consistirán en una línea continua de color amarillo con una anchura de línea de 15 cm.

ii) Las características de la TDPM serán las descritas en la subsección 14.31, i) precedente.

iii) 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.

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

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

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 E-8. En las Figuras C-5 a C-9 de la Sección C se muestran ejemplos de puestos de estacionamiento con sus señales.

p) Señales de guía de alineación de la trayectoria de vuelo.

1) Aplicación

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

2) Emplazamiento

La señal de guía de alineación de la trayectoria de vuelo se emplazará en una línea recta a lo largo de la dirección de la trayectoria de aproximación y/o de salida en una o más de las TLOF,



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

las FATO, el área de seguridad operacional o cualquier superficie adecuada en las inmediaciones de la FATO o área de seguridad operacional.

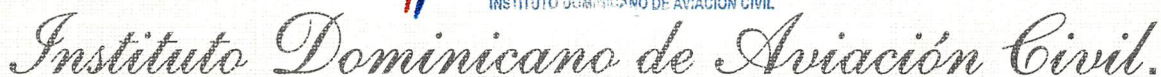
3) Características

i) La señal de guía de alineación de la trayectoria de vuelo 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 E-9. 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 indica en la Figura E-9 que incluye un esquema para señalar las "puntas de las flechas" que son constantes independientemente de la longitud del trazo.

ii) Las señales deberían ser de un color que proporcione buen contraste con el color de fondo de la superficie sobre la cual están pintadas, de preferencia de color blanco.

14.33 Luces.

Figura E-11. Diagramas de isocandelas



QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

Eliminados de la Sección “E” Ayudas Visuales, subsección 14.41. Sistema de guía de alineación visual, los Ordinales (c)(d)(e) y (f).

Ave. México, Esq. 30 de Marzo, Santo Domingo, República Dominicana • Tel.: (809) 274-4322 • Fax: (809) 221-8616 • Web Site: www.idac.gov.do



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

El IDAC se asegurará de que el Operador cumpla con los siguientes requisitos:

a) Aplicación.

Debe proporcionar 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 o por ayudas no visuales, cuando exista una más de las siguientes condiciones, especialmente por la noche:

- 1) Los procedimientos de franqueamiento de obstáculos, de atenuación del ruido o de control de tránsito exigen que se siga una determinada pendiente.
- 2) El medio en que se encuentra el helipuerto proporciona pocas referencias visuales de superficie; y
- 3) Las características del helipuerto exigen una aproximación estabilizada.

14.45 Sistemas de iluminación de área de aproximación final y de despegue para helipuertos de superficie en tierra.

El IDAC se asegurará de que el Operador cumpla con los siguientes requisitos:

- a) Aplicación.** Cuando en un helipuerto de superficie destinado al uso nocturno se establezca una FATO con una superficie sólida, 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.
- c) Características.** Las luces de la FATO serán luces omnidireccionales fijas de color blanco. Cuando deba variarse la intensidad, las luces serán de color blanco variable.
- 1) La distribución de las luces del área de aproximación final y de despegue debe ser la indicada en la Figura E-11, Ilustración 4.

14.49 Sistema de iluminación de área de toma de contacto y de elevación inicial.

El IDAC se asegurará de que el Operador cumpla con los siguientes requisitos:

- a) Aplicación.** En un helipuerto destinado a uso nocturno se proporcionará un sistema de iluminación de área de toma de contacto y de elevación inicial.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

1) El sistema de iluminación de TLOF de un helipuerto de superficie consistirá en uno o varios de los siguientes elementos:

i) Luces de perímetro;

ii) proyectores;

iii) Conjuntos de luces puntuales segmentadas (ASPSL) o tableros luminiscentes (LP) para identificar la TLOF cuando 1) y 2) no sean viables y se hayan instalado luces de FATO.

2) En un helipuerto elevado, helipuerto a bordo de un buque o heliplataforma, la iluminación de la TLOF en una FATO consistirá en:

i) Luces de perímetro; y

ii) ASPSL y/o LP para identificar la TPDM y/o proyectores para alumbrar la TLOF.

3) En los helipuertos de superficie destinados a uso nocturno, debería proporcionarse iluminación de la TLOF mediante ASPSL y/o LP, para identificar la TDPM y/o proyectores, cuando es necesario realzar las referencias de la textura de la superficie.

b) Emplazamiento.

1) 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:

i) Las luces se emplazarán en líneas rectas, en una configuración que proporcione al piloto una indicación de la deriva; y

ii) Cuando

1) 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.

4) Las luces de perímetro de la TLOF se instalarán en las heliplataformas móviles o helipuertos a bordo de buques de modo que los pilotos no puedan discernir su configuración a alturas



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

inferiores a las de la TLOF cuando la heliplataforma o el helipuerto a bordo esté en posición horizontal.

7) Cuando se utilicen LP en un helipuerto elevado o en una heliplataforma para realzar las referencias de la superficie, estos no deben ser adyacentes a las luces de perímetro. Se deben colocar alrededor de la señal de punto de toma de contacto, o deben ser coincidentes con la señal de identificación de helipuerto.

8) Los proyectores 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 proyectores será tal que se produzca un mínimo de sombras.

c) Características.

1) Las luces de perímetro de la TLOF serán luces omnidireccionales fijas de color verde.

6) En un helipuerto de superficie o elevado la altura de las luces de perímetro de la TLOF emplazada en una FATO no excederá de 5 cm y éstos estarán empotrados si al sobresalir de la superficie pusieran en peligro las operaciones de los helicópteros.

7) En una heliplataforma o helipuerto a bordo de un buque, la altura de las luces de perímetro de la TLOF no excederá los 5 cm, o 15 cm en el caso de una FATO/TLOF.

8) Cuando los proyectores de la TLOF estén colocados dentro del área de seguridad de un helipuerto de superficie o elevado, su altura no debe exceder de 25 cm.

9) En una heliplataforma o helipuerto a bordo de un buque, los proyectores de la TLOF no tendrán más de 5 cm de altura, o 15 cm en el caso de una FATO/TLOF.

10) Los LP no sobresaldrán más de 2.5 cm de la superficie.

11) La distribución de las luces de perímetro debe ser la indicada en la Figura E-11, Ilustración 5.

12) La distribución de la luz de los tableros luminiscentes debe ser la indicada en la Figura E-11, Ilustración 6.

13) La distribución espectral de las luces de los proyectores de la TLOF será tal que las señales de superficie y de obstáculos puedan identificarse correctamente.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

14) La iluminancia horizontal media de los proyectores debe ser por lo menos de 10 lux, con una relación de uniformidad (promedio a mínimo) no superior a 8:1, medidos en la superficie de la TLOF.

15) La iluminación utilizada para identificar el TDPC debe constar de un círculo segmentado de franjas de ASPSL omnidireccionales de color amarillo. Los segmentos deben estar formados de franjas de ASPSL y la longitud total de las franjas de ASPSL no deberá ser inferior al 50% de la circunferencia del círculo.

16) Si se utiliza, la señal de identificación del helipuerto debe iluminarse con luces omnidireccionales de color verde.

14.50 Proyectores de puesto de estacionamiento de helicópteros.

Nota. — El propósito de los proyectores del puesto de estacionamiento de helicópteros es iluminar la superficie del puesto y las correspondientes señales para ayudar en las maniobras y el posicionamiento del helicóptero y facilitar las operaciones esenciales a su alrededor.

El IDAC se asegurará de que el Operador cumpla con los siguientes requisitos:

a) Aplicación.

1) Los puestos de estacionamiento de helicópteros para uso nocturno deberán estar dotados de proyectores.

b) Emplazamiento.

1) Los proyectores que iluminen los puestos de estacionamiento de helicópteros deberán estar emplazados de modo de iluminar correctamente sin deslumbrar a los pilotos de los helicópteros en vuelo y en tierra y al personal del puesto. Los proyectores deberían disponerse y apuntarse de forma que el puesto de estacionamiento reciba iluminación de dos o más direcciones para minimizar las sombras.

c) Características



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

- 1) La distribución espectral de los proyectores en los puestos de estacionamiento será tal que se identifiquen correctamente los colores utilizados en la señalización de las superficies y los obstáculos.
- 2) La iluminación horizontal y vertical será suficiente para que las referencias visuales puedan discernirse para las maniobras y el posicionamiento y para que puedan ejecutarse con celeridad las operaciones esenciales alrededor del helicóptero sin riesgo para el personal y el equipo.

14.51 Proyectores de área de carga y descarga con malacate.

Nota.— El propósito de los proyectores del área de carga y descarga con malacate es iluminar la superficie, los obstáculos y las referencias visuales para que el helicóptero pueda posicionarse y mantenerse dentro de un área desde la cual puedan subirse y bajarse pasajeros o equipo.

El IDAC se asegurará de que el Operador cumpla con los siguientes requisitos:

a) Aplicación.

En un área de carga y descarga con malacate destinada a uso nocturno se suministrarán reflectores proyectores de área de carga y descarga con malacate.

b) Emplazamiento.

Los reflectores proyectores de área de carga y descarga con malacate se emplazarán de modo que no deslumbren los pilotos en vuelo o al personal que trabaje en el área. La disposición y orientación de los reflectores proyectores será tal que se produzca un mínimo de sombras.

c) Características.

- 1) La distribución espectral de los reflectores proyectores de área de carga y descarga con malacate será tal que las señales de superficie y de obstáculos puedan identificarse correctamente.

14.55 Ayudas visuales para señalar los obstáculos fuera y debajo de las superficies limitadoras de obstáculos.

- a) El IDAC se asegurará de que el Operador cumpla con los requisitos establecidos para ayudas visuales para señalar obstáculos, expresados en el RAD 14, Vol. I, —Sección FI.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

b) Si un estudio aeronáutico indica que hay obstáculos en áreas fuera y debajo de los límites de la OLS establecida para el helipuerto, que constituyen un peligro para los helicópteros, se deberán señalizar e iluminar, aunque podrá omitirse la señalización cuando el obstáculo esté iluminado con luces de alta intensidad para obstáculos durante el día.

c) Si un estudio aeronáutico indica que los cables aéreos o que atraviesan un río, curso de agua, valle o autopista constituyen un peligro para los helicópteros, deberán señalizarse junto con las torres que los sostengan e iluminarse.

14.57 Iluminación de obstáculos mediante proyectores.

El IDAC se asegurará de que el Operador cumpla con los siguientes requisitos:

a) Aplicación.

En los helipuertos destinados a operaciones nocturnas, los obstáculos se iluminarán mediante proyectores si no es posible instalar luces de obstáculos.

b) Emplazamiento.

Los proyectores 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.

c) Características.

La iluminación de obstáculos mediante proyectores deberá producir una luminancia mínima de 10 cd/m².

Sección — “F” - Respuesta de Emergencia en los Helipuertos.

14.81 Salvamento y extinción de incendios.

a) Generalidades.

1) Las disposiciones descritas en la presente subsección tienen por objeto abordar los incidentes o accidentes producidos exclusivamente en el área de respuesta del helipuerto. No se incluyen disposiciones específicas para la extinción de incendios en el caso de accidentes o incidentes de



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

helicóptero que puedan producirse fuera del área de respuesta, como en un techo adyacente a un helipuerto elevado.

2) El IDAC vigilará que el Operador cumpla con los siguientes requisitos:

i) Los agentes complementarios se aplican preferiblemente desde uno o dos extintores (aunque puede permitirse el uso de más en el caso de que se especifiquen volúmenes elevados de un agente, p. ej. para operaciones de categoría H3). Ha de seleccionarse el régimen de descarga de los agentes complementarios que conduzca a la eficacia óptima del agente utilizado. Al seleccionar productos químicos secos en polvo para uso con espuma, deben tomarse precauciones para asegurarse de que sean compatibles. Los agentes complementarios han de cumplir las especificaciones pertinentes de la Organización Internacional de Normalización (ISO).

ii) Cuando se instale un sistema monitor fijo (FMS) y se disponga de operadores del sistema capacitados, éstos deberán situarse, por lo menos, en dirección contraria a la propagación del incendio, cuando así se disponga, a fin de garantizar que los medios primarios se dirijan al foco del incendio. En el caso de los sistemas de canalización circular (RMS), los ensayos prácticos han mostrado que la plena eficacia de estas soluciones sólo puede garantizarse para áreas de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF) de hasta 20 m de diámetro. Si la TLOF es mayor de 20 m, no debería considerarse la posibilidad de instalar un RMS, a menos que se complemente con otros instrumentos para distribuir medios primarios (como boquillas “pop up” adicionales instaladas en el centro de la TLOF).

b) Aplicación

El IDAC vigilará que el Operador cumpla con los siguientes requisitos:

1) Se aplicarán las siguientes especificaciones a las nuevas estructuras o sustituciones totales o parciales de sistemas existentes a partir del 1 de enero de 2023: 14.81) c) 1), 14.81) d) 3) i), 14.81) d) 3) ii), 14.81) d) 4) i), 14.81) d) 4) ii), 14.81) d) 5) i), 14.81) d) 5) ii), 14.81) d) 6) i), 14.81) d) 6) ii), y 14.81) d) 7).

2) Se dotará de equipo y servicios de salvamento y extinción de incendios a las heliplataformas y a los helipuertos elevados que estén situados encima de estructuras ocupadas.

3) Deberá efectuarse una evaluación de riesgos de seguridad operacional para determinar la necesidad de utilizar equipo y servicios de salvamento y extinción de incendios en helipuertos de superficie y en helipuertos elevados situados encima de estructuras desocupadas.

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

c) Nivel de protección que ha de proporcionarse

1) Para la aplicación de medios primarios, el régimen de descarga (en litros/minuto) aplicado en un área crítica práctica (en m²) determinada se basará en el cumplimiento del requisito de controlar en un minuto cualquier incendio que pueda producirse en el helipuerto, desde el momento en que se active el sistema al régimen de descarga adecuado.

2) Cálculo del área crítica práctica en la que los medios primarios se aplican en forma de chorro pleno

Nota. — Esta sección no se aplica a las heliplataformas, independientemente del modo en que se estén descargando los medios primarios.

i) El área crítica práctica deberá calcularse multiplicando la longitud del fuselaje del helicóptero (m) por la anchura del fuselaje del helicóptero (m) más un factor de anchura adicional (W1) de 4 m. La categorización de H0 a H3 deberá determinarse sobre la base de las dimensiones del fuselaje que figuran en la Tabla F-1.

Tabla F-1. Categoría de helipuerto para fines de extinción de incendios

Categoría	Longitud máxima de fuselaje	Anchura máxima de fuselaje
(1)	(2)	(3)
H0	hasta 8 m exclusive	1,5 m
H1	a partir de 8 m hasta 12 m exclusive	2 m
H2	a partir de 12 m hasta 16 m exclusive	2,5 m
H3	a partir de 16 m hasta 20 m	3 m

Nota 1.— Para los helicópteros que excedan una o ambas dimensiones correspondientes a un helipuerto de categoría H3, será necesario volver a calcular el nivel de protección mediante áreas



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

críticas prácticas hipotéticas basadas en la longitud y anchura reales del fuselaje del helicóptero más un factor de anchura adicional (W1) de 6 m.

Nota 2. — El área crítica práctica puede considerarse sobre la base de un tipo de helicóptero específico utilizando la fórmula del párrafo 14.81,c), 2), i). En el Manual de helipuertos (Doc. 9261) figura orientación acerca del área crítica práctica en relación con la categoría de servicios de extinción de incendios en helipuertos, en cuyo caso se aplica una tolerancia discrecional del 10% a los “límites superiores” de las dimensiones del fuselaje.

3) Cálculo del área crítica práctica en la que se aplican medios primarios en forma de chorro disperso

i) En el caso de los helipuertos, excepto las heliplataformas, el área crítica práctica debería basarse en un área comprendida en el perímetro del helipuerto, que siempre incluya la TLOF y, en la medida en que soporte cargas, también la FATO.

ii) En el caso de las heliplataformas, el área crítica práctica debería basarse en el mayor círculo que pueda contener el perímetro de la TLOF.

Nota. — La subsección 14.81, c), 3), ii), se aplica para calcular el área crítica práctica en el caso de heliplataformas independientemente del modo en que se estén descargando los medios primarios.

d) Agentes extintores

1) Helipuertos de superficie con medios primarios aplicados en forma de chorro pleno utilizando un sistema portátil de aplicación de espuma (PFAS)

i) Cuando se proporcionen servicios de salvamento y extinción de incendios (RFFS) en un helipuerto de superficie, la cantidad de medios primarios y de agentes complementarios deberá ajustarse a lo indicado en la Tabla F-2.

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

Tabla F-2. Cantidades mínimas utilizables de agentes extintores para helipuertos de superficie.

Categoría	Espuma de eficacia de nivel B		Espuma de eficacia de nivel C		Agentes complementarios	
	Agua (L)	Régimen de descarga de la solución de espuma (L/min)	Agua (L)	Régimen de descarga de la solución de espuma (L/min)	Productos químicos secos en polvo (kg)	Medios gaseosos (kg)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
H0	500	250	330	165	23	9
H1	800	400	540	270	23	9
H2	1 200	600	800	400	45	18
H3	1 600	800	1 100	550	90	36

2) Helipuertos elevados con medios primarios aplicados en forma de chorro pleno utilizando un sistema fijo de aplicación de espuma (FFAS)

i) Cuando se proporcionen servicios RFFS en un helipuerto elevado, la cantidad de medios espumosos y de agentes complementarios debería ajustarse a lo indicado en la Tabla F-3.

Nota. — Se supone que la duración mínima de descarga que figura en la Tabla F-3 es de cinco minutos.

Tabla F-3. Cantidades mínimas utilizables de agentes extintores para helipuertos elevados.

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

para complementar la norma

Categoría	Espuma de eficacia de nivel B		Espuma de eficacia de nivel C		Agentes complementarios	
	Agua (L)	Régimen de descarga de la solución de espuma (L/min)	Agua (L)	Régimen de descarga de la solución de espuma (L/min)	Productos químicos secos en polvo (kg)	Medios gaseosos (kg)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
H0	1 250	250	825	165	23	9
H1	2 000	400	1 350	270	45	18
H2	3 000	600	2 000	400	45	18
H3	4 000	800	2 750	550	90	36

Nota. — En el Manual de helipuertos (Doc. 9261) figura orientación acerca de la provisión de boquillas de espuma adicionales controladas manualmente para la aplicación de espuma aspirada.

3) Helipuertos elevados/helipuertos de superficie de tamaño reducido con medios primarios aplicados en forma de chorro disperso mediante un sistema fijo de aplicación de espuma (FFAS): helipuertos de laminado sólido.

i) El volumen de agua necesario para la producción de espuma deberá basarse en el área crítica práctica (m²) multiplicada por el régimen de aplicación correspondiente (L/min/m²), lo que dará como resultado el régimen de descarga de la solución de espuma (en L/min). El régimen de descarga deberá multiplicarse por la duración de la descarga para calcular el volumen de agua necesario para la producción de espuma.

ii) La duración de la descarga deberá ser de tres minutos como mínimo.

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

iii) En el caso de las operaciones H2, los medios complementarios deberán ajustarse a lo indicado en la Tabla F-3.

4) Helipuertos elevados contruidos ex profeso/helipuertos de superficie de tamaño reducido con medios primarios aplicados en forma de chorro disperso mediante un sistema de aplicación fijo (FAS): superficie ignífuga pasiva con DIFFS que funcionan solamente con agua.

i) El volumen de agua necesario deberá basarse en el área crítica práctica (m²) multiplicada por el régimen de aplicación correspondiente (3,75 L/min/m²), lo que dará como resultado el régimen de descarga de agua (en L/min). El régimen de descarga deberá multiplicarse por la duración de la descarga para determinar el volumen total de agua necesario.

ii) La descarga deberá durar dos minutos como mínimo.

iii) En el caso de las operaciones H2, los medios complementarios deberán ajustarse a lo indicado en la Tabla F-3.

5) Heliplataformas contruidas ex profeso con medios primarios aplicados en forma de chorro pleno o de chorro disperso mediante un sistema fijo de aplicación de espuma (FFAS): helipuertos de laminado sólido

i) El volumen de agua necesario para la producción de medios espumosos deberá basarse en el área crítica práctica (m²) multiplicada por el régimen de aplicación (L/min/m²), lo que dará como resultado el régimen de descarga de la solución de espuma (en L/min).

El régimen de descarga deberá multiplicarse por la duración de la descarga para calcular el volumen de agua necesario para la producción de espuma

ii) La descarga deberá durar cinco minutos como mínimo.

iii) Los medios complementarios deberían ajustarse a lo indicado en la Tabla F-3, es decir, niveles H0 para las heliplataformas de hasta 16,0 m inclusive y niveles H1/H2 para las heliplataformas superiores a 16,0 m. Las heliplataformas superiores a 24 m deberían adoptar niveles H3.

Nota. — En el Manual de helipuertos (Doc. 9261) figura orientación acerca de la provisión de boquillas de espuma adicionales controladas manualmente para la aplicación de espuma aspirada.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

6) Heliplataformas construidas ex profeso con medios primarios aplicados en forma de chorro disperso mediante un sistema de aplicación fijo (FAS):

superficie ignífuga pasiva con DIFFS que funcionen solamente con agua

i) El volumen de agua necesario deberá basarse en el área crítica práctica (m^2) multiplicada por el régimen de aplicación correspondiente ($3,75 \text{ L/min/m}^2$), lo que dará como resultado el régimen de descarga de agua (en L/min). El régimen de descarga deberá multiplicarse por la duración de la descarga para calcular el volumen total de agua necesario.

Nota. — Puede utilizarse agua de mar.

ii) La descarga deberá durar tres minutos como mínimo.

iii) Los medios complementarios deberán ajustarse a lo indicado en la Tabla F-3, es decir, niveles H0 para las heliplataformas de hasta 16,0 m inclusive y niveles H1/H2 para las heliplataformas superiores a 16,0 m. Las heliplataformas superiores a 24 m deberán adoptar niveles H3.

7) Tiempo de respuesta

i) El objetivo operacional de la respuesta de salvamento y extinción de incendios en los helipuertos de superficie deberá consistir en lograr tiempos de respuesta que no excedan de dos minutos en condiciones óptimas de visibilidad y de estado de la superficie.

Nota.— Se considera que el tiempo de respuesta es el que transcurre entre la llamada inicial al servicio de salvamento y extinción de incendios y el momento en que los primeros vehículos del servicio están en situación de aplicar la espuma a un régimen por lo menos igual al 50% del régimen de descarga especificado en la Tabla F-2.

ii) En helipuertos elevados, helipuertos de superficie de tamaño reducido y heliplataformas, el tiempo de respuesta para la descarga de medios primarios al régimen de aplicación requerido deberá ser de 15 segundos, a partir del momento en que se active el sistema. Si se necesita personal de salvamento y extinción de incendios, dicho personal deberá estar disponible en todo momento en el mismo helipuerto o en las proximidades cuando haya movimientos de helicópteros.

8) Arreglos de salvamento



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

i) Deberán proporcionarse en el helipuerto arreglos de salvamento acordes con el riesgo global de las operaciones de helicópteros.

Nota. — En el Manual de helipuertos (Doc. 9261) figura orientación acerca de los arreglos de salvamento, p. ej., opciones en materia de salvamento y equipo de protección personal, que han de proporcionarse en los helipuertos.

9) Sistema de comunicación y alerta

i) Deberá proporcionarse un sistema apropiado de alerta y/o de comunicación de conformidad con el plan de respuesta de emergencia.

10) Personal

Nota. — El suministro de personal de salvamento y extinción de incendios puede determinarse mediante un análisis de tareas y recursos. En el Manual de helipuertos (Doc 9261) figura orientación al respecto.

i) Cuando se suministre personal de salvamento y extinción de incendios, su número será suficiente para la tarea requerida.

ii) Cuando se suministre, el personal de salvamento y extinción de incendios recibirá instrucción para realizar sus tareas y mantener su competencia.

iii) Se proporcionará equipo de protección al personal de salvamento y extinción de incendios.

11) Medios de evacuación

i) En los helipuertos elevados y las plataformas se proporcionará un acceso principal y al menos un medio de evacuación adicional.

ii) Los puntos de acceso deberán emplazarse lo más lejos posible uno de otro.

Nota. — A fin de facilitar la evacuación y permitir el acceso del personal de salvamento y extinción de incendios es necesario proporcionar medios alternativos de evacuación. Las dimensiones de las rutas de acceso/salida de emergencia podrían exigir que se considere el número de pasajeros y el volumen de operaciones especiales, como los servicios de emergencia médica por helicóptero (HEMS) que requieren el transporte de pasajeros en camilla o camilla rodante.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION Núm. 025/2020

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO HELIPUERTOS (RAD 14 Vol. II)

SEGUNDO: ORDENAR, a la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves (DRRNA), para que proceda a realizar la inserción de las enmiendas y modificaciones dispuestas en el Ordinal Primero de la presente Resolución en el Reglamento Aeronáutico Dominicano Helipuertos (RAD 14) Vol. II.

TERCERO: DISPONER, que la presente Resolución entre en vigencia, luego que la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves inserte las enmiendas y modificaciones dispuestas mediante la misma en el Reglamento Aeronáutico Dominicano Helipuertos (RAD 14) Vol. II, y se realice la publicación de lugar en la página web del IDAC y posterior remisión al Proceso SIG-001 "Información Documentada".

CUARTO: INSTRUIR, como al efecto **INSTRUYE** a la Dirección Legal para que proceda a comunicar la presente Resolución a las Direcciones de áreas correspondientes de este Instituto.

DADA, FIRMADA Y SELLADA, en la ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los veintitrés (23) días del mes de diciembre de (2020).



REC/BFC/prp.

