



**RESOLUCIÓN NÚM. 032/2025**

**QUE APRUEBA LA SEXTA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 14) – VOLUMEN II, HELIPUERTOS.**

**CONSIDERANDO PRIMERO:** Que el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), es el ente público especializado y técnico, creado mediante la Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, del 28 de diciembre de 2006, modificada, dotado de personalidad jurídica, patrimonio propio y poder de reglamentación, que tiene entre sus funciones principales, el control y la supervisión de la aviación civil en todo el territorio 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, Distrito Nacional, página web <http://www.idac.gob.do>, debidamente representado por su Director General, señor **Igor David Rodríguez Durán**.

**CONSIDERANDO SEGUNDO:** Que la República Dominicana, en su calidad de Estado Contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), está en la obligación de adoptar las normas técnicas y estándares aprobados por el Consejo de esa Organización, denominados Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional, Chicago 1944, de tal forma que la actividad de la aviación civil se desarrolle de forma segura y ordenada.

**CONSIDERANDO TERCERO:** Que según establece la referida Ley Núm. 491-06, en su Artículo 23, el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) *“...será responsable de ejercer las funciones que le son otorgadas por la presente ley, así como de la efectiva aplicación de los reglamentos, órdenes, normas y reglas que sean de su competencia”*.

**CONSIDERANDO CUARTO:** Que el Artículo 26, literales d), g) y h) de la precitada Ley, establece que 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”*. (www)

**CONSIDERANDO QUINTO:** Que los Artículos 34 y 39 literal b) de la misma Ley, disponen que el Director General será responsable de ejercer todos los poderes conferidos por la referida ley y el cumplimiento de todos los deberes y obligaciones del Instituto Dominicano de Aviación Civil; tendrá control sobre todo el personal y las actividades de la institución, y considerará como de interés público *“la reglamentación de la Aviación Civil, de manera tal que promueva la seguridad lo mejor posible”*.

**CONSIDERANDO SEXTO:** Que a los mismos efectos, el Artículo 50 de la citada Ley, dispone que *“.... todas las órdenes, reglas y reglamentos dictados por el Director General surtirán efecto dentro del tiempo razonable que éste prescriba y continuarán en vigencia hasta que se emita una nueva disposición o por el período de vigencia que se haya especificado en dichas órdenes, reglas y reglamentos”*.



**RESOLUCIÓN NÚM. 032/2025**

**QUE APRUEBA LA SEXTA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 14) – VOLUMEN II, HELIPUERTOS.**

**CONSIDERANDO SÉPTIMO:** Que conforme lo dispone el Artículo 112 de dicha Ley, “*El Director General tiene la facultad y el deber de fomentar la seguridad de vuelo de las aeronaves civiles, periódicamente o según sea necesario, mediante la prescripción de: a) reglamentos y reglas razonables, implementando como mínimo las normas de los Anexos al Convenio de Chicago; ...para proveer adecuadamente la seguridad operacional en la aviación civil*”.

**CONSIDERANDO OCTAVO:** Que conforme las necesidades de actualización de los documentos técnicos normativos del ámbito de la aviación civil nacional, se hace necesario actualizar el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 14) – Volumen II, Helipuertos, a los fines de adecuarlo conforme al Anexo 14 – Volumen II, Helipuertos, enmienda 10, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago 1944).

**VISTA:** La Constitución de la República Dominicana, del 27 de octubre de 2024.

**VISTO:** El Convenio de Aviación Civil Internacional, Chicago de 1944.

**VISTA:** La Ley Núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, modificada.

**VISTOS:** La Ley Núm. 200-04, General de Libre Acceso a la Información Pública, de fecha 13 de abril del 2004; y el Decreto. Núm. 130-05, que aprueba el Reglamento de la Ley General de Libre Acceso a la Información Pública, de fecha 23 de febrero de 2005.

**VISTA:** La Ley Núm. 107-13 sobre los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo, G. O. Núm. 10722, del 8 de agosto de 2013.

**VISTO:** El Anexo 14 – Volumen II, Helipuertos, enmienda 10, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago 1944).

**VISTO:** El Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 22) Reglas para el Desarrollo, Aprobación y Enmienda de los RAD, Manuales y otros Documentos Técnicos, de fecha 6 de marzo de 2024.

**VISTA:** La Resolución Núm. 025-2020, de fecha 23 de diciembre de 2020, que enmienda el Reglamento Aeronáutico Dominicano Helipuertos (RAD 14 Vol. II).

**VISTO:** El oficio DRRA/374/25, de fecha 25 de septiembre de 2025, de la Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA), donde se remite el expediente de Propuesta de Desarrollo o Enmienda (PDE) núm. 6 al Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 14) – Volumen II, Helipuertos, indicando dicho oficio, que esta enmienda se sustenta en el Anexo 14 – Volumen II, Helipuertos, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Enmienda 10. La propuesta de modificación estuvo publicada para consulta de los interesados por un período mínimo de 30 días, desde el 21 de agosto de 2025 hasta el 21 de septiembre de 2025.

**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,



RESOLUCIÓN NÚM. 032/2025

QUE APRUEBA LA SEXTA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 14) –  
VOLUMEN II, HELIPUERTOS.

RESUELVE:

**PRIMERO:** Se **ENMIENDA** el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 14) – Volumen II, Helipuertos, para **MODIFICAR**, en el **Índice** la subsección 14.49; en la **Sección “B” – Datos de los Helipuertos** la subsección 14.11(a)(7)(8); 14.15(a)(1); en la **Sección “C”- Características Físicas de los Helipuertos** las subsecciones 14.17(d)(1)(i)(ii), 14.17(d)(2), 14.21(a)(4), 14.23(c)(9), 14.25(a)(1), 14.25(a)(2)(i)(A), 14.25(a)(2)(iii)(A), 14.25(a)(3)(i), 14.25(a)(5)(6)(7), 14.25(a)(Tabla D-1), 14.25(a)(Figura D-1), 14.25(b)(1), 14.25(b)(2)(i)(ii), 14.25(b)(3)(i)(ii), 14.25(c)(1), 14.25(c)(2)(i), 14.25(c)(2)(iii)(A), 14.25(c)(4)(5)(6)(7), 14.25(e)(2), 14.27(a)(1)(2)(3)(4)(5)(6)(7), 14.27(a)(Figura D-2)(D-3)(D-4), 14.27(b)(4)(5), 14.27(c)(2)(iii), 14.27(c)(4), 14.27(b)(Figura D-5)(D-6)(D-7); en la **Sección “E”- Ayudas Visuales** las subsecciones 14.31(n)(2)(i), 14.31(n)(3)(ii), 14.49, 14.49(a)(1)(i)(ii), 14.49(a)(2)(i)(ii), 14.49(a)(3), 14.49(b)(1)(2)(3)(4)(5), 14.49(c)(10)(12)(14); y para **AGREGAR**, en la **Sección “B” – Datos de los Helipuertos** la subsección 14.11(a)(9); en la **Sección “C”- Características Físicas de los Helipuertos** las subsecciones 14.17(d)(1)(iii), 14.17(d)(2)(i)(ii), 14.25(a)(2)(i)(B), 14.25(a)(2)(iii)(B), 14.25(a)(3)(ii), 14.25(b)(2)(i)(ii)(A)(B), 14.25(b)(3)(iii), 14.25(c)(2)(i)(A)(B), 14.25(c)(3)(A)(B); y para **ELIMINAR**, en la **Sección “C”- Características Físicas de los Helipuertos** las subsecciones 14.25(a)(8), 14.25(b)(3)(ii)(Nota 1)(Nota 2), 14.25(c)(8)(9); las Figuras(D-8)(D-9)(D-10)(D-11)(D-12); en la **Sección “E”- Ayudas Visuales** las subsecciones 14.49(a)(1)(iii), 14.49(b)(6)(7)(8), 14.49(c)(15)(16); para que en lo adelante exprese lo siguiente:

**Índice**

...

14.49 Sistema de iluminación de área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF).

*lww?*

...

**Sección “B” – Datos de los Helipuertos**

**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:

...

7) superficie de aproximación — cuando es elevada, la altura del borde interior sobre la FATO;

8) Zona libre de obstáculos para helicópteros: longitud, perfil del terreno o, cuando sea elevada, altura por encima de la FATO; y



**RESOLUCIÓN NÚM. 032/2025**

**QUE APRUEBA LA SEXTA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 14) – VOLUMEN II, HELIPUERTOS.**

9) 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.

**14.15 Coordinación entre el IDAC/AIS y el operador del helipuerto.**

a)...

1) Información sobre el estado de certificación del helipuerto e información sobre las condiciones en el helipuerto.

**Sección “C”- Características Físicas de los Helipuertos**

**14.17 Helipuertos en tierra.**

...

d) Zonas libres de obstáculos para helicópteros.

1)...

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 para alcanzar la velocidad segura de ascenso;

ii) si es sólida, una superficie contigua y al mismo nivel que la FATO y que el área de seguridad operacional, 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; o

iii) cuando sea elevada, franqueamiento por encima de todos los obstáculos.

2) Cuando se proporcione una zona libre de obstáculos para helicópteros, el borde interior estará situado:

i) en el borde exterior del área de seguridad operacional; o

ii) cuando sea elevada, directamente por encima o por debajo del borde exterior del área de seguridad operacional.

**14.21 Heliplataformas.**

a)...



**RESOLUCIÓN NÚM. 032/2025**

**QUE APRUEBA LA SEXTA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 14) – VOLUMEN II, HELIPUERTOS.**

4) La TLOF puede ser de cualquier forma, pero, mediando una apropiada evaluación de riesgos, pero su tamaño será suficiente para contener:

un área dentro de la cual quepa un círculo de diámetro no menor de  $0,83 D$  del helicóptero más grande para el cual esté prevista la heliplataforma.

**14.23 Helipuerto a bordo de buques.**

...

c)...

9) No se permitirá ningún objeto fijo alrededor del borde de la TLOF, salvo los objetos que, por su función, deban colocarse ahí.

**Sección “D”- Entorno de Obstáculos**

**14.25 Superficies y sectores limitadores de obstáculos.**

...

a) Superficie de Aproximación.

1) El Operador debe procurar mantener un plano inclinado o combinación de planos o, cuando haya uno o más virajes, una superficie compleja de pendientes ascendentes a partir del borde interior y centrado en una línea que pasa por el centro de la FATO denominado superficie de aproximación.

2) Características. Los límites de la superficie de aproximación sean:

i) Un borde interior, horizontal y perpendicular al eje de la superficie de aproximación, con una anchura mínima igual a la anchura/diámetro especificados de la FATO más el área de seguridad operacional, y emplazado en:

- A) En el borde exterior del área de seguridad operacional;
- B) cuando se utilicen procedimientos verticales, directamente por encima del borde exterior del área de seguridad operacional.

...

iii) Un borde exterior horizontal y perpendicular al eje de la superficie de aproximación:

A) a una altura de 152 m (500 ft) por encima de la elevación de la FATO; o

B) cuando se defina un procedimiento de aproximación a un PinS con instrucción de proseguir en vuelo visual, a una altura especificada por encima de la elevación de la FATO.



**RESOLUCIÓN NÚM. 032/2025**

**QUE APRUEBA LA SEXTA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 14) –  
VOLUMEN II, HELIPUERTOS.**

3) La elevación del borde interior será:

- i) la elevación de la FATO en el punto del borde interior que sea el de intersección con el eje de la superficie de aproximación; o
- ii) cuando se utilicen procedimientos verticales, el nivel en el que se logre el franqueamiento de obstáculos.

...

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

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

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

*eww*



RESOLUCIÓN NÚM. 032/2025

QUE APRUEBA LA SEXTA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 14) –  
VOLUMEN II, HELIPUERTOS.

Tabla D-1. Categorías de diseño de pendientes de aproximación y ascenso en el despegue.

Superficie y dimensiones	Categorías de diseño de pendiente		
	A	B	C
<b>Superficie de aproximación y ascenso en el despegue:</b>			
Anchura del borde interior	Anchura del área de seguridad operacional	Anchura del área de seguridad operacional	Anchura del área de seguridad operacional
Ubicación del borde interior	Límite del área de seguridad operacional (Límite de la zona libre de obstáculos para helicópteros, si se proporciona)	Límite del área de seguridad operacional	Límite del área de seguridad operacional
<b>Divergencia: (1ª y 2ª sección)</b>			
Uso diurno solamente	10%	10%	10%
Uso nocturno	15%	15%	15%
<b>Primera sección:</b>			
Longitud	3 386 m	245 m	1 220 m
Pendiente	4,5% (1:22.2)	8% (1:12.5)	12.5% (1:8)
Anchura exterior	(b)	N/A	(b)
<b>Segunda sección:</b>			
Longitud	N/A	830 m	N/A
Pendiente	N/A	16% (1:6.25)	N/A
Anchura exterior	N/A	(b)	N/A
Longitud total a partir del borde interior (a)	3 386 m <sup>c</sup>	1 075 m <sup>c</sup>	1 220 m <sup>c</sup>
<b>Superficie de transición (FATO con procedimiento de aproximación PinS y VSS)</b>			
Pendiente	50% (1:2)	50% (1:2)	50% (1:2)
Altura	45 m <sup>d</sup>	45 m <sup>d</sup>	45 m <sup>d</sup>
<p>a) Las longitudes de las superficies de aproximación y ascenso en el despegue de 3 386 m, 1 075 m y 1 220 m relacionadas con las respectivas pendientes lleva al helicóptero hasta 152 m (500 ft) por encima de la elevación de la FATO.</p> <p>b) Anchura total de 7 diámetros del rotor en el caso de operaciones diurnas o anchura total de 10 diámetros del rotor en operaciones nocturnas.</p> <p>c) Esta longitud puede reducirse si se han adoptado procedimientos verticales, o aumentarse/reducirse si se extiende/reduce la superficie de aproximación o ascenso de despegue para alcanzar la OCS del procedimiento PinS de aproximación o salida.</p> <p>d) Véase 4.1.9 b).</p> <p>Nota.— En el Manual de helipuertos (Doc 9261) se proporcionan orientaciones sobre la aplicación de las categorías de pendiente.</p>			

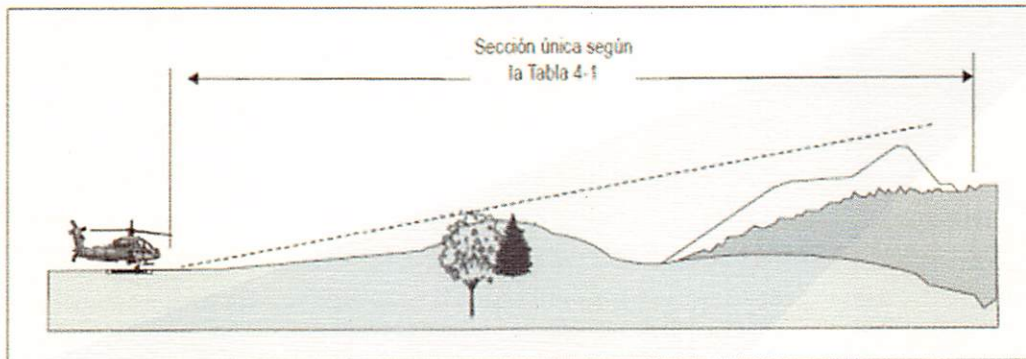
lwhj



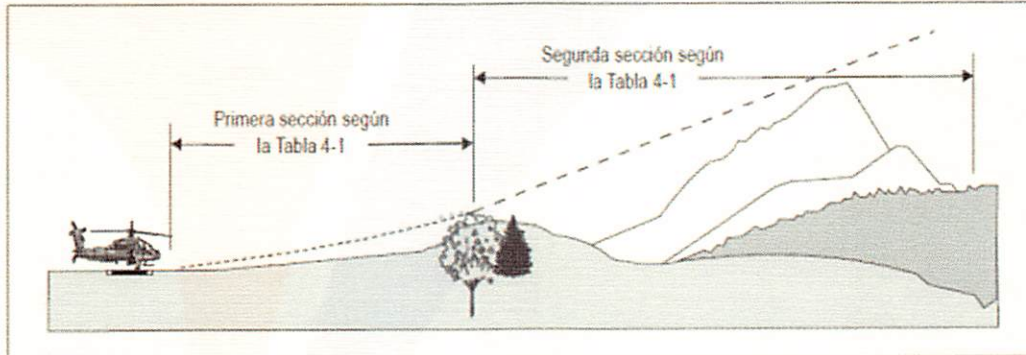
RESOLUCIÓN NÚM. 032/2025

QUE APRUEBA LA SEXTA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 14) –  
VOLUMEN II, HELIPUERTOS.

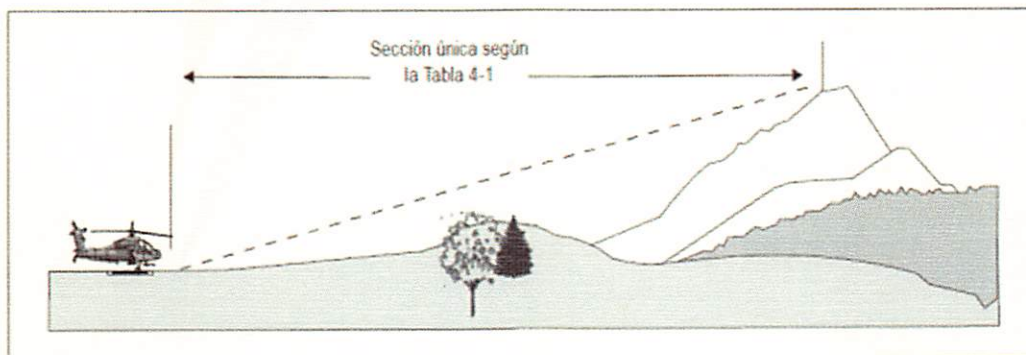
Figura D-1. Superficie de aproximación y ascenso en el despegue en curva para todas las FATO.



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



b) Superficies de aproximación y ascenso en el despegue - perfil de pendiente "B" - diseño para 6% y 16%



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

*l w d w*



**RESOLUCIÓN NÚM. 032/2025**

**QUE APRUEBA LA SEXTA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 14) – VOLUMEN II, HELIPUERTOS.**

b) Superficie de Transición. Nota. — Para una FATO en helipuertos sin aproximación PinS que incorpore una superficie de tramo visual (VSS) no es necesario proporcionar superficies de transición.

1) El IDAC se asegurará de que el Operador provea una superficie de transición, la cual consiste en una superficie compleja que se extiende a lo largo del borde del área de seguridad operacional y de la zona libre de obstáculos para helicópteros, cuando la hay, y parte del borde de la superficie de aproximación o ascenso en el despegue, de pendiente ascendente y hacia fuera o hasta una altura predeterminada de 45 m (150 ft).

2) Características. Los límites de la superficie de transición sean:

i) Un borde inferior que comienza en un punto situado en el borde de la superficie de aproximación o ascenso en el despegue a una altura especificada que se extiende siguiendo el borde de la superficie de aproximación o ascenso en el despegue hasta el borde interior y desde allí, por toda la longitud del borde de la zona libre de obstáculos para helicópteros, cuando la hay, y del área de seguridad operacional, paralelamente al eje de la FATO; y

ii) Un borde superior: situado:

A) a 45 m (150 ft) por encima de la FATO, o

B) cuando se utilicen procedimientos verticales, a 15 m (50 ft) por encima de la elevación del borde superior de la superficie de ascenso/descenso.

3) La elevación de un punto en el borde inferior cumplirá con ser:

i) A lo largo del borde de la superficie de aproximación o ascenso en el despegue; igual a la elevación de la superficie de aproximación o ascenso en el despegue en dicho punto; luego

ii) a lo largo de la zona libre de obstáculos para helicópteros, si la hay — igual a la elevación de la zona libre de obstáculos para helicópteros; y

iii) A lo largo del área de seguridad operacional, igual a la elevación. De la FATO.

...

c) Superficie de ascenso en el despegue.

1) El IDAC se asegurará de que el Operador provea una superficie de ascenso en el despegue, la cual consiste en un plano inclinado, una combinación de planos o, cuando se incluye uno o más virajes, una superficie compleja ascendente a partir del extremo del área de seguridad operacional o la zona libre de obstáculos para helicópteros, si la hay, y con el centro en una línea que pasa por el centro de la FATO.

*lww*



**RESOLUCIÓN NÚM. 032/2025**

**QUE APRUEBA LA SEXTA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 14) – VOLUMEN II, HELIPUERTOS.**

2) Características. El IDAC se asegurará de que los límites de la superficie de ascenso en el despegue previstas por el Operador sean de acuerdo a lo siguiente:

i) Un borde interior, horizontal y perpendicular al eje de la superficie de ascenso en el despegue, con una anchura mínima igual a la anchura o diámetro de:

A) la FATO más el área de seguridad operacional, cuando el borde interior esté ubicado en el borde exterior del área de seguridad operacional o de la zona libre de obstáculos para helicópteros; o

B) la zona libre de obstáculos para helicópteros elevada cuando el borde interior esté ubicado en el borde exterior de dicha zona.

...

iii) Un borde exterior horizontal y perpendicular al eje de la superficie de ascenso en el despegue:

A) a una altura de 152 m (500 ft) por encima de la elevación de la FATO; o

B) cuando se defina un procedimiento de salida a un PinS con una instrucción de proseguir en vuelo visual, a una altura especificada por encima de la elevación de la FATO.

3) La elevación del borde interior será igual a:

A) la elevación de la FATO en el punto en el que el borde interior intercepta al eje de la superficie de ascenso en el despegue; o

B) cuando el borde interior esté ubicado en el borde exterior de la zona libre de obstáculos para helicópteros, la elevación de dicha zona.

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

5) En el caso de una superficie de ascenso en el despegue con uno o más virajes, será una superficie compleja que contenga las normales horizontales a su eje, y la pendiente del eje será la misma que para una superficie de ascenso en el despegue en línea recta.

6) Cuando se proporcione una parte en curva de una superficie de ascenso en el despegue que no tenga el borde interior en el borde exterior de la zona libre de obstáculos, si la hay, la suma del radio del arco que define el eje de la superficie de ascenso en el despegue y la longitud de la parte rectilínea con origen en el borde interior no será inferior a 575 m.



**RESOLUCIÓN NÚM. 032/2025**

**QUE APRUEBA LA SEXTA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 14) – VOLUMEN II, HELIPUERTOS.**

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

...

e) Superficie con obstáculos sujetos a restricciones en heliplataformas.

...

2) Características. Un sector con obstáculos sujetos a restricciones no subtenderá un arco mayor de 150°. Sus dimensiones y ubicación serán las indicadas en la Figura D-3 para una FATO de 1D con una TLOF coincidente, y en la Figura 4-4 para una TLOF de 0,83 D.

**14.27 Requisitos de limitación de obstáculos.**

a) Helipuertos en tierra.

1) Respecto a las FATO en helipuertos con procedimientos de aproximación o salida a un punto en el espacio (PinS) con instrucción de proseguir en vuelo 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;

2) El IDAC se asegurará de que el Operador establezca las siguientes superficies limitadoras de obstáculos para FATO en helipuertos, diferentes de las especificadas en 14.27/a/1, incluyendo helipuertos con procedimientos de aproximación o salida PinS sin instrucción de proseguir en vuelo visual:

- i) Superficie de ascenso en el despegue;
- ii) Superficie de aproximación.

3) Las pendientes de las superficies limitadoras de obstáculos no serán superiores, ni sus otras dimensiones inferiores, a las que se especifican en las Tablas D-1 a D-4.

4) Excepto en los helipuertos que faciliten las operaciones de clase de performance 1, que tienen una superficie de aproximación/ascenso en el despegue con un diseño de pendiente de 4,5%, se permitirá que los objetos penetren en la superficie limitadora de obstáculos, si los resultados de un estudio aeronáutico aprobado por una autoridad competente han revisado los riesgos conexos y las medidas de mitigación.

*www*



**RESOLUCIÓN NÚM. 032/2025**

**QUE APRUEBA LA SEXTA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 14) – VOLUMEN II, HELIPUERTOS.**

5) El Operador no permitirá nuevos objetos ni ampliaciones de los existentes por encima de cualquiera de las superficies indicadas en 14.29 a) y d), excepto cuando, el objeto esté apantallado por un objeto existente e inamovible. Para lo anterior el Operador notificará oportunamente al IDAC sobre cualquier elemento que vulnere tales superficies.

6) El IDAC se asegurará de que los propietarios de objetos eliminen los que sobresalgan por encima de cualesquiera de las superficies mencionadas en 14.29 a) y d), excepto cuando, el objeto esté apantallado por un objeto existente e inamovible.

7) Los helipuertos deberían tener por lo menos, dos superficies de aproximación y ascenso en el despegue, separadas por no menos de 135°.

...

**Figura D-2. Sector despejado de obstáculos de una heliplataforma.**

**Figura D-3. Sectores y superficies limitadores de obstáculos en heliplataformas para una FATO y una TLOF coincidente de 1 D y mayor**

**Figura D-4. Sectores y superficies limitadores de obstáculos en heliplataformas para una TLOF de 0,83 D y mayor**

...

b) Heliplataformas.

...

4) Para TLOF de 1D y mayores, dentro de la superficie/sector de 150° con obstáculos sujetos a restricciones hasta una distancia de 0,12 D medida desde el origen del sector con obstáculos sujetos a restricciones, el Operador se asegurará que los objetos no excederán de una altura de 25 cm por encima de la TLOF. Más allá de ese arco y hasta una distancia total de otro 0,21 D desde el extremo del primer sector, la superficie con obstáculos sujetos a restricciones aumenta una unidad en sentido vertical por cada dos unidades en sentido horizontal con origen en una altura de 0,05 D por encima del nivel de la TLOF (véase la Figura D-3).

5) Para una TLOF de dimensión inferior a 1D, dentro de la superficie/sector de 150° con obstáculos sujetos a restricciones hasta una distancia de 0,62 D y comenzando desde una distancia de 0,5 D, ambas medidas a partir del centro de la TLOF, los objetos no tendrán una altura superior a 5 cm por encima de la TLOF. Más allá de ese arco, y hasta una distancia total de 0,83 D del centro de la TLOF, la superficie con obstáculos sujetos a restricciones aumenta una unidad en sentido vertical por cada dos unidades en sentido horizontal a partir de una altura de 0,05 D por encima del nivel de la TLOF (véase la Figura D-4).

*www*



**RESOLUCIÓN NÚM. 032/2025**

**QUE APRUEBA LA SEXTA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 14) – VOLUMEN II, HELIPUERTOS.**

c) Helipuerto a bordo de buques.

Las especificaciones de y se aplicarán a los helipuertos a bordo de buques terminados el 1 de enero de 2012 o después.

...

2)...

iii) Para proporcionar mayor protección con respecto a los obstáculos antes y después de la TLOF, las superficies elevadas con pendientes de una unidad en sentido vertical y cinco unidades en sentido horizontal, se extenderán desde la longitud total de los bordes de los dos sectores de 150°. Estas superficies se extenderán una distancia horizontal por lo menos igual a 1 D del helicóptero más grande para el cual esté prevista la TLOF y, ningún obstáculo las penetrará. (Véase la Figura D-5).

...

4) Áreas de carga y descarga con malacate i) Las áreas designadas para carga y descarga con malacate a bordo de buques constarán de una zona despejada circular de 5 m de diámetro, y una zona de maniobra concéntrica de 2 D de diámetro que se extienda desde el perímetro de la zona despejada. (Véase la Figura D-7).

**Figura D-5. Emplazamiento en medio del buque — Superficies limitadoras de obstáculos en helipuertos a bordo de buques**

*lwllw*

**Figura D-6. Sectores y superficies limitadoras de obstáculos en helipuertos no construidos exprofeso en un costado del buque**

**Figura D-7. Área de carga y descarga con malacate a bordo de un buque**

**Sección “E”- Ayudas Visuales**

...

**14.31 Señales y balizas.**

...

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

...



**RESOLUCIÓN NÚM. 032/2025**

**QUE APRUEBA LA SEXTA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 14) – VOLUMEN II, HELIPUERTOS.**

2) Emplazamiento.

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

3) Características.

ii) El eje de la ruta de rodaje aéreo para helicópteros que no admita señales pintadas, se indicará con balizas, 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.

**14.49 Sistema de iluminación de área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF)**

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.

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

i) Luces de perímetro;

ii) Conjuntos de luces puntuales segmentadas (ASPSL) o tableros luminiscentes (LP) para identificar el perímetro de la TLOF cuando 1) no sea viables y se hayan instalado luces perímetro de la 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 TPDC y/o proyectores para alumbrar la TLOF.

3) Cuando sea necesario realzar las referencias de la textura de la superficie en la TLOF en los helipuertos de superficie destinados a uso nocturno, debería proporcionarse iluminación de la TLOF mediante ASPSL y/o LP, para identificar la señal del punto de toma de contacto y/o reflectores.



**RESOLUCIÓN NÚM. 032/2025**

**QUE APRUEBA LA SEXTA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 14) – VOLUMEN II, HELIPUERTOS.**

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 exterior menor a 1.5 m. Se espaciarán a intervalos de no más de 3 m en helipuertos elevados, heliplataformas y helipuertos a bordo de buques, y de no más de 5 m en helipuertos de superficie.

2) Las luces de perímetro de la TLOF de un helipuerto elevado o de una heliplataforma fija se instalarán de modo que los pilotos no puedan discernir su configuración a alturas inferiores a la de la TLOF.

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

4) En los helipuertos de superficie si se utilizan ASPSL o LP, para identificar la TLOF, se colocarán a lo largo de la señal que delimite el borde de esa área. Cuando la TLOF sea un círculo, los tableros luminiscentes se colocarán formando líneas rectas que circunscriban el área.

5) Donde haya proyectores de la TLOF, se dispondrán de modo que no deslumbren a los pilotos/ pilotos/las pilotas en vuelo ni al personal que trabaje en el área.

...

c) Características.

...

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

...

12) La distribución de la luz de los ASPSL y/o LP utilizados para iluminar las señales de identificación del helipuerto y la TDPC o marcas en cruz (punta de flecha) en un hospital se indica en detalle en el Manual de helipuertos (Doc 9261).

...

14) Si se utiliza, la señal de identificación del helipuerto o la cruz en un hospital debe iluminarse con luces omnidireccionales de color verde.

...

*lww*



GOBIERNO DE LA  
REPÚBLICA DOMINICANA



INSTITUTO DOMINICANO  
DE AVIACIÓN CIVIL

**RESOLUCIÓN NÚM. 032/2025**

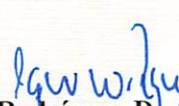
**QUE APRUEBA LA SEXTA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 14) – VOLUMEN II, HELIPUERTOS.**

**SEGUNDO: INSTRUIR**, a la Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA), realizar las inserciones establecidas en la presente Resolución, en el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 14) – Volumen II, Helipuertos, Enmienda 6.

**TERCERO: DISPONER**, que la presente Resolución sea de efectivo cumplimiento, una vez que la Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves realice la publicación del Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 14) – Volumen II, Helipuertos, Enmienda 6, en la página web del IDAC, y la envíe al Proceso SIG-001 “Información Documentada” del SIAGA.

**CUARTO: INSTRUIR**, 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 dieciséis (16) días del mes de octubre del año dos mil veinticinco (2025).

  
**Igor Rodríguez Durán**  
Director General



IRD/YPP/prv