

SUPLEMENTO DEL
ANEXO 14 — AERÓDROMOS
VOLUMEN I — DISEÑO Y OPERACIONES DE AERÓDROMOS
(Tercera edición)

Diferencias notificadas a la OACI, de conformidad con el Artículo 38 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y la resolución del Consejo del 21 de noviembre de 1950, entre los reglamentos y métodos nacionales de los Estados y las correspondientes normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 14, Volumen I.

FEBRERO DE 2005

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

REGISTRO DE ENMIENDAS AL SUPLEMENTO

<i>Núm.</i>	<i>Fecha</i>	<i>Anotada por</i>	<i>Núm.</i>	<i>Fecha</i>	<i>Anotada por</i>
1	21/6/02				
2	21/2/05				

ENMIENDAS DEL ANEXO 14, VOLUMEN I (TERCERA EDICIÓN)

<i>Núm.</i>	<i>Fecha de adopción o aprobación</i>	<i>Fecha de aplicación</i>	<i>Núm.</i>	<i>Fecha de adopción o aprobación</i>	<i>Fecha de aplicación</i>
4	12/3/01	1/11/01			
5	7/3/03	27/11/03			

1. Estados contratantes que han notificado diferencias a la OACI

Los Estados contratantes que figuran a continuación han notificado a la OACI las diferencias que existen entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 14, Volumen I (tercera edición) incluyendo la Enmienda 5, o han enviado comentarios con respecto a su aplicación.

Los números de páginas indicados para cada Estado y las fechas de publicación de dichas páginas corresponden a las páginas de este Suplemento.

<i>Estado</i>	<i>Páginas del Suplemento</i>	<i>Fecha de publicación</i>
Alemania	1	21/6/02
Argentina	1	21/2/05
Australia	1-23	21/2/05
Austria	1	21/6/02
Bélgica	1	21/2/05
Brasil	1	21/2/05
Canadá	1-6	21/2/05
China (RAE de Hong Kong)	1-2	21/2/05
Cuba	1	21/2/05
Dinamarca	1	21/6/02
Eslovaquia	1	21/2/05
España	1	8/9/00
Estados Unidos	1-14	21/2/05
Federación de Rusia	1-2	21/2/05
Finlandia	1-3	21/2/05
Francia	1-7	21/2/05
Grecia	1-2	21/2/05
Guyana	1	21/2/05
Irán (República Islámica del)	1	21/6/02
Italia	1-3	21/2/05
Japón	1	21/2/05
Kenya	1	21/2/05
Kirguistán	1	8/9/00
Malta	1	21/2/05
Noruega	1-2	21/2/05
Nueva Zelandia	1-2	8/9/00
Omán	1	21/6/02
Países Bajos	1	8/9/00
Panamá	1	21/6/02
Portugal	1-2	21/6/02
Reino Unido	1-5	21/2/05
República de Corea	1	21/2/05
Sudáfrica	1	8/9/00
Suecia	1	21/2/05
Suiza	1	8/9/00
Uganda	1	8/9/00
Uzbekistán	1	21/2/05
Vanuatu	1	21/2/05

2. Estados contratantes que han notificado a la OACI que no existen diferencias

Arabia Saudita	Irlanda	Paraguay
Bahrein	Jordania	Perú
Barbados	La ex República Yugoslava de Macedonia	República de Moldova
Bhután	Letonia	República Unida de Tanzania
Chile	Lituania	Rumania
Colombia	Luxemburgo	Senegal
Estonia	Malasia	Singapur
Egipto	Mauricio	Sri Lanka
El Salvador	Mónaco	Suriname
Eritrea	Namibia	Túnez
Georgia	Pakistán	Turkmenistán
Ghana		

3. Estados contratantes de los cuales no se ha recibido información

Afganistán	Etiopía	México
Albania	Fiji	Micronesia (Estados Federados de)
Andorra	Filipinas	Mongolia
Angola	Gabón	Mozambique
Antigua y Barbuda	Gambia	Myanmar
Argelia	Granada	Nauru
Armenia	Guatemala	Nepal
Azerbaiyán	Guinea	Nicaragua
Bahamas	Guinea-Bissau	Níger
Bangladesh	Guinea Ecuatorial	Nigeria
Belarús	Haití	Palau
Belice	Honduras	Papua Nueva Guinea
Benin	Hungría	Polonia
Bolivia	India	Qatar
Bosnia y Herzegovina	Indonesia	República Árabe Siria
Botswana	Iraq	República Centroafricana
Brunei Darussalam	Islandia	República Checa
Bulgaria	Islas Cook	República Democrática del Congo
Burkina Faso	Islas Marshall	República Dominicana
Burundi	Islas Salomón	República Popular Democrática de Corea
Cabo Verde	Israel	República Popular Democrática Lao
Camboya	Jamahiriyá Árabe Libia	Rwanda
Camerún	Jamaica	Saint Kitts y Nevis
Chad	Kazajstán	Samoa
China	Kiribati	San Marino
Chipre	Kuwait	Santa Lucía
Comoras	Lesotho	Santo Tomé y Príncipe
Congo	Líbano	San Vicente y las Granadinas
Costa Rica	Liberia	Serbia y Montenegro
Côte d'Ivoire	Madagascar	Seychelles
Croacia	Malawi	Sierra Leona
Djibouti	Maldivas	Somalia
Ecuador	Mali	Sudán
Emiratos Árabes Unidos	Marruecos	Swazilandia
Eslovenia	Mauritania	

Tailandia	Turquía	Yemen
Tayikistán	Ucrania	Zambia
Togo	Uruguay	Zimbabwe
Tonga	Venezuela	
Trinidad y Tabago	Viet Nam	

4. Párrafos con respecto a los cuales se han notificado diferencias

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
Capítulo 1 —		2.2.1	Estados Unidos
Generalidades	Nueva Zelanda	2.2.3	Australia
1.1	Austria	2.3	Australia
	China (RAE de Hong Kong)	2.3.1	Países Bajos
	Francia	2.3.2	Países Bajos
	Sudáfrica	2.3.3	Países Bajos
	Vanuatu	2.4	Australia
1.2.1	Estados Unidos	2.5.1	Australia
1.2.2	Finlandia	2.5.2	Australia
1.2.3	Australia		Canadá
1.3	Canadá	2.5.3	Australia
	Reino Unido		Canadá
1.3.1	Bélgica		Países Bajos
	Finlandia	2.5.4	Australia
	Italia		Canadá
	Kenya		Países Bajos
	Eslovaquia	2.6	Argentina
1.3.5	Noruega		Grecia
1.3.6	Eslovaquia		Panamá
1.4	Canadá		Uganda
	Federación de Rusia	2.6.2	Canadá
	Francia		Países Bajos
	Uzbekistán	2.6.5	Países Bajos
1.4.1	Estados Unidos	2.6.6	Australia
	Reino Unido		Países Bajos
1.4.2	Estados Unidos	2.6.7	Noruega
	Reino Unido	2.6.8	Australia
1.4.3	Estados Unidos		Canadá
	Reino Unido		Países Bajos
1.4.4	Estados Unidos	2.7	Canadá
Tabla 1-1	Nueva Zelanda	2.7.2	Noruega
		2.9.3	Australia
2.1	Australia	2.9.4	Australia
2.1.1	Noruega	2.9.5	Australia
2.1.3	Países Bajos	2.9.6	Australia
2.1.5	Alemania		Estados Unidos
	Canadá		Noruega
2.1.6	Alemania	2.9.7	Australia
2.1.7	Australia		Estados Unidos
	Países Bajos		Noruega

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
2.9.8	Australia		Grecia
2.9.9	Australia España		Kirguistán Nueva Zelanda
2.9.10	Australia	3.3.3	Australia
2.9.11	Australia Noruega		Estados Unidos
2.10	Vanuatu	3.3.4	Australia
2.11.3	Estados Unidos		Estados Unidos
2.11.4	Francia		Grecia
2.12	Estados Unidos	3.3.5	Reino Unido
2.13.4	Australia		Australia
Capítulo 3 —		3.3.5	Estados Unidos
Generalidades	Nueva Zelanda	3.3.7	Australia
3.1.1	Australia		Canadá
3.1.2	Australia Estados Unidos Federación de Rusia		Estados Unidos
3.1.3	Australia		Federación de Rusia
3.1.5	Australia	3.3.8	Italia
3.1.9	Australia Estados Unidos	3.3.9	Nueva Zelanda
3.1.10	Australia		Uzbekistán
3.1.11	Australia	3.3.10	Australia
3.1.12	España Estados Unidos	3.3.12	Noruega
3.1.13	Italia	3.3.14	Australia
3.1.14	Reino Unido	3.3.15	Estados Unidos
3.1.16	Reino Unido	3.3.16	Australia
3.1.16	Australia Estados Unidos Federación de Rusia	3.3.17	Estados Unidos
3.1.18	Italia Uzbekistán	3.4	Canadá
3.1.23	Australia Noruega		Federación de Rusia
3.2.1	Vanuatu	3.4.1	Grecia
3.2.2	Australia		Uzbekistán
3.2.3	Estados Unidos Federación de Rusia Uzbekistán		Australia
3.2.4	Vanuatu		Cuba
3.2.5	Australia		Finlandia
3.3.2	España		Francia
			Guyana
			Italia
			Noruega
			Nueva Zelanda
			Portugal
		3.4.2	Australia
			Austria
			Cuba
			Estados Unidos
			Francia
			Italia
			Japón
			Nueva Zelanda
			Portugal

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
3.4.3	Australia España Nueva Zelandia Portugal	3.8.10	Australia Estados Unidos
3.4.4	Australia Finlandia Francia	3.8.11	Australia Estados Unidos
3.4.5	Australia	3.8.12	Australia
3.4.6	Italia	3.8.13	Australia
3.4.7	Italia	3.8.14	Australia
3.5	Guyana	3.8.15	Australia
3.5.3	Australia Grecia Reino Unido	3.8.16	Australia
3.5.4	Reino Unido	3.8.17	Australia
3.5.5	Australia	3.8.18	Australia
3.6	Guyana	3.8.19	Australia Cuba
3.6.4	Estados Unidos Federación de Rusia Uzbekistán	3.8.20	Australia Federación de Rusia Uzbekistán
3.6.5	Australia	3.8.21	Australia China (RAE de Hong Kong)
3.7	España Federación de Rusia Uzbekistán	3.9.1	Australia Estados Unidos Federación de Rusia Uzbekistán
3.7.1	Australia Estados Unidos Francia Noruega	3.10	Federación de Rusia Uzbekistán
3.7.2	Estados Unidos	3.10.2	Australia
3.7.3	Australia Francia	3.10.4	Australia
3.7.4	Francia	3.10.5	Australia Estados Unidos
3.8.1	Australia	3.10.6	Australia
3.8.3	Estados Unidos	3.11	Francia
3.8.4	Australia Estados Unidos Federación de Rusia Uzbekistán	3.11.1	Australia
Tabla 3-1	Reino Unido Uzbekistán	3.11.4	Federación de Rusia Uzbekistán
Tabla 3-2	Estados Unidos Francia	3.11.5	Australia
3.8.5	Estados Unidos	3.11.6	Australia Estados Unidos Francia
3.8.7	Australia Estados Unidos Federación de Rusia Guyana Reino Unido	3.11.7	Australia
3.8.8	Australia Estados Unidos	3.11.8	Australia
3.8.9	Australia	3.11.9	Australia
		3.12.1	Australia
		3.12.2	Australia
		3.12.6	Australia
		3.14	Italia Australia Cuba Federación de Rusia Nueva Zelandia Uzbekistán
		3.14.4	Estados Unidos
		3.14.9	Estados Unidos

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
3.14.10	Estados Unidos Grecia Nueva Zelanda	5.1.2.1 5.1.3 5.1.3.3 5.1.4.1 5.1.4.2 5.1.4.3	Australia Canadá Australia Australia Australia Australia
4.1	Canadá Estados Unidos	5.2.1.2 5.2.1.4 5.2.1.5	Australia Noruega Austria Francia
4.1.1	República de Corea	5.2.1.6	Canadá
4.1.7	República de Corea	5.2.1.7	Australia
4.1.8	Francia Irán (República Islámica del)	5.2.1.8	Australia Estados Unidos
4.1.9	Francia	5.2.2.2	Estados Unidos
4.1.10	Francia	5.2.2.3	República de Corea
4.1.13	Francia	5.2.2.4	Australia Canadá Estados Unidos
4.1.14	Francia	5.2.2.5	Australia
4.1.15	Francia	5.2.3.1	Australia
4.1.16	Francia	5.2.3.2	Australia
4.1.21	Estados Unidos	5.2.3.3	Francia
4.1.25	Austria Estados Unidos República de Corea	5.2.3.4	Francia
4.1.27	Francia	5.2.4.2	Estados Unidos
4.1.29	Australia	5.2.4.3	Estados Unidos
4.2	Austria Estados Unidos Federación de Rusia Uzbekistán	5.2.4.5	Francia Estados Unidos Estados Unidos
4.2.1	Francia	5.2.4.6	Estados Unidos
4.2.2	Grecia República de Corea	5.2.4.7	Australia
4.2.6	Australia Italia	5.2.4.8	Australia
4.2.8	Australia	5.2.4.9	Australia
4.2.9	Australia Francia	5.2.4.10	Francia Australia Estados Unidos
Tabla 4-1	Canadá	5.2.5	Australia Federación de Rusia Suecia Uzbekistán
4.2.10	Australia	5.2.5.2	Canadá Francia Estados Unidos
4.2.11	Australia	5.2.5.3	Estados Unidos
4.2.12	Australia	5.2.5.4	Canadá Estados Unidos
4.2.16	Australia	5.2.5.5	Francia Reino Unido
4.2.17	Australia Francia	5.2.6	Canadá Suecia
4.2.21	Australia	5.2.6.3	Australia Estados Unidos
4.2.24	Italia		
4.2.25	Italia		
4.2.27	Australia		
4.4.1	Australia		
Capítulo 5	Nueva Zelanda		
5.1.1.3	Australia		
5.1.2	Canadá Grecia		

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
5.2.6.4	Australia Estados Unidos Reino Unido	5.2.15	Australia Canadá España
5.2.6.5	Australia Estados Unidos	5.2.16	Australia
5.2.7.1	Federación de Rusia Uzbekistán	5.2.16.1	Canadá Suecia
5.2.7.2	Francia	5.3.1.1	Australia Estados Unidos
5.2.7.4	Australia Cuba Estados Unidos	5.3.1.2	Argentina Australia Eslovaquia
5.2.8.3	Estados Unidos	5.3.1.4	Australia Estados Unidos
5.2.9	Sudáfrica	5.3.1.5	Estados Unidos
5.2.9.3	Federación de Rusia	5.3.1.9	Grecia
5.2.9.4	Australia Grecia	5.3.1.12	Grecia
5.2.9.6	Australia Estados Unidos	5.3.1.13	Grecia
5.2.9.7	Federación de Rusia Estados Unidos Uzbekistán	5.3.2.1	Australia Estados Unidos
5.2.10	Canadá China (RAE de Hong Kong) Federación de Rusia Uzbekistán	5.3.2.2	Estados Unidos
5.2.10.1	Australia Francia	5.3.2.3	Australia Estados Unidos
5.2.10.2	Australia	5.3.3.1	Australia Estados Unidos
5.2.10.3	Australia	5.3.3.3	Australia Estados Unidos
5.2.10.4	Australia	5.3.3.6	Australia Estados Unidos
5.2.10.5	Australia	5.3.3.7	Australia Grecia
5.2.11	Australia Canadá Federación de Rusia Grecia Uzbekistán	5.3.3.8	Australia Canadá Estados Unidos
5.2.11.3	Francia	5.3.3.9	Australia
5.2.11.4	Estados Unidos	5.3.3.10	Australia
5.2.11.5	Estados Unidos	5.3.3.11	Australia
5.2.11.6	Estados Unidos	5.3.3.12	Australia Francia
5.2.12	Estados Unidos	5.3.3.13	Australia
5.2.12.6	Australia	5.3.3.14	Australia
5.2.12.8	Australia	5.3.4	Australia
5.2.12.9	Australia	5.3.4.1	Canadá Estados Unidos
5.2.13.1	Estados Unidos		Finlandia
5.2.13.4	Australia		Francia
5.2.14	Australia Federación de Rusia Grecia Uzbekistán	5.3.4.2	Guyana Canadá Estados Unidos
5.2.14.1	Estados Unidos	5.3.4.3	Canadá
		5.3.4.4	Canadá

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
5.3.4.5	Canadá		Japón
5.3.4.6	Canadá		Reino Unido
5.3.4.7	Canadá	5.3.5.43	Australia
5.3.4.8	Canadá	5.3.5.44	Australia
5.3.4.9	Canadá	5.3.6	Australia
5.3.4.10	Canadá		Grecia
	Estados Unidos	5.3.7	Australia
	Francia		Grecia
5.3.4.11	Estados Unidos	5.3.8	Canadá
5.3.4.12	Estados Unidos	5.3.8.1	Grecia
5.3.4.13	Estados Unidos	5.3.8.4	Australia
5.3.4.14	Estados Unidos		Estados Unidos
5.3.4.15	Estados Unidos	5.3.9.5	Australia
5.3.4.16	Estados Unidos	5.3.9.7	Canadá
5.3.4.17	Estados Unidos	5.3.10	Australia
	Francia	5.3.10.5	Noruega
5.3.4.18	Estados Unidos	5.3.10.8	Canadá
5.3.4.19	Estados Unidos	5.3.11.3	Noruega
5.3.4.20	Estados Unidos	5.3.12.3	Australia
5.3.4.21	Estados Unidos		Francia
5.3.4.22	Canadá	5.3.12.4	Australia
	Estados Unidos	5.3.12.6	Australia
	Reino Unido	5.3.12.7	Australia
5.3.4.24	Reino Unido	5.3.13.2	Estados Unidos
5.3.4.30	Reino Unido	5.3.14	Cuba
5.3.4.35	Estados Unidos		Estados Unidos
5.3.5	España		Japón
	Suiza		Malta
5.3.5.1	Australia	5.3.15.1	Canadá
	Canadá		Estados Unidos
	Estados Unidos		Francia
	Francia		Reino Unido
5.3.5.2	Australia	5.3.15.2	Francia
	Canadá		Estados Unidos
	Estados Unidos	5.3.15.3	Australia
	Noruega		Francia
5.3.5.3	Australia	5.3.15.4	Australia
	Estados Unidos		Estados Unidos
5.3.5.4	Australia		Francia
	Estados Unidos	5.3.15.5	Australia
5.3.5.5	Australia	5.3.15.7	Reino Unido
5.3.5.9	Australia		Estados Unidos
5.3.5.12	Australia	5.3.15.9	Australia
5.3.5.14	Australia	5.3.15.10	Estados Unidos
5.3.5.24	Australia	5.3.15.11	Reino Unido
5.3.5.26	Australia	5.3.15.13	Reino Unido
5.3.5.27	Estados Unidos	5.3.15.17	Reino Unido
5.3.5.32	Canadá	5.3.15.18	Australia
5.3.5.38	Australia	5.3.16.1	Australia
5.3.5.42	Australia		
	Estados Unidos		

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
5.3.16.2	Australia Estados Unidos Francia	5.3.22.9	Australia
5.3.17	Australia	5.3.22.10	Australia
5.3.17.1	Estados Unidos Francia	5.3.22.11	Australia Reino Unido
5.3.17.2	Canadá Estados Unidos Francia	5.3.22.12	Australia
5.3.17.3	Estados Unidos Francia	5.3.22.13	Australia
5.3.17.4	Australia Estados Unidos	5.3.22.14	Australia Canadá Reino Unido
5.3.17.8	Estados Unidos	5.3.22.15	Australia
5.3.17.9	Austria Estados Unidos Malta	5.3.22.16	Australia Reino Unido
5.3.17.10	España	5.3.22.17	Australia
5.3.17.13	Malta	5.3.22.18	Australia
5.3.18	Francia	5.3.22.19	Australia
5.3.18.1	Canadá Estados Unidos Finlandia	5.3.22.20	Australia
5.3.18.3	Estados Unidos	5.3.23	Australia
5.3.19	Australia	5.3.24	Australia Austria
5.3.20	Cuba	5.3.24.1	Estados Unidos
5.3.20.1	Estados Unidos Finlandia Francia	5.3.24.4	Reino Unido
5.3.20.2	Australia Estados Unidos	5.4	España Grecia
5.3.20.4	Estados Unidos	5.4.1.2	Australia Reino Unido
5.3.20.5	Estados Unidos	5.4.1.3	Estados Unidos
5.3.20.11	Australia	5.4.1.6	Estados Unidos Francia
5.3.20.12	Australia	5.4.1.7	Canadá Estados Unidos Finlandia
5.3.20.14	Australia	5.4.1.9	Australia Canadá Reino Unido
5.3.20.15	Australia	5.4.1.10	Australia Canadá Reino Unido
5.3.20.17	Estados Unidos	5.4.1.11	Australia Reino Unido
5.3.21	Estados Unidos	5.4.2.2	Estados Unidos
5.3.22	Cuba España Estados Unidos	5.4.2.4	Estados Unidos
5.3.22.1	Australia Canadá	5.4.2.7	Estados Unidos
5.3.22.2	Australia	5.4.2.8	Australia Canadá Francia
5.3.22.3	Australia	5.4.2.9	Estados Unidos
5.3.22.4	Australia	5.4.2.10	Australia Estados Unidos
5.3.22.5	Australia	5.4.2.11	Australia
5.3.22.6	Australia		Estados Unidos
5.3.22.7	Australia		Australia
5.3.22.8	Australia		Estados Unidos

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
5.4.2.14	Estados Unidos Francia	5.5.3	Australia Estados Unidos
5.4.2.16	Australia Canadá Estados Unidos	5.5.3.1	Reino Unido
5.4.2.17	Estados Unidos	5.5.3.2	Reino Unido
5.4.3.2	Canadá Francia	5.5.4	Australia
5.4.3.4	Australia Francia Reino Unido	5.5.7.1	Estados Unidos
5.4.3.5	Austria	5.5.7.2	Australia
5.4.3.9	Francia	Tabla 5-4	Reino Unido
5.4.3.12	Australia	Capítulo 6	Suecia
5.4.3.13	Australia	6.1	Estados Unidos
5.4.3.14	Australia	6.1.1	Italia
5.4.3.15	Australia Estados Unidos	6.1.2	Italia
5.4.3.17	Australia Estados Unidos	6.1.3	Canadá Finlandia Italia
5.4.3.18	Australia	6.1.4	Italia
5.4.3.19	Australia	6.1.5	Australia Italia
5.4.3.20	Australia Francia	6.1.8	Australia
5.4.3.26	Estados Unidos	6.2.3	Estados Unidos
5.4.3.28	Australia Estados Unidos	6.2.4	Eslovaquia Federación de Rusia
5.4.3.29	Australia Francia	6.2.9	Suiza
5.4.3.30	China (RAE de Hong Kong)	6.2.11	Australia
5.4.3.33	Australia Estados Unidos	6.2.12	Austria
5.4.3.34	Australia	6.3	Suecia
5.4.4	Australia Canadá	6.3.3	Suiza
5.4.4.4	Estados Unidos	6.3.4	Australia
5.4.5	Australia Grecia	6.3.5	Australia Canadá
5.4.5.1	Estados Unidos	6.3.6	Australia
5.4.6.1	Australia Estados Unidos	6.3.14	Japón
5.4.6.2	Australia	6.3.16	Australia España
5.4.6.3	Australia	6.3.17	Japón
5.4.7	Grecia	Tabla 6-2	Nueva Zelanda
5.4.7.1	Australia	6.3.24	Argentina Australia
5.4.7.2	Australia Estados Unidos	6.3.25	Australia Canadá China (RAE de Hong Kong)
5.4.7.3	Australia	6.3.26	Japón Australia
5.4.7.4	Australia	6.3.27	Canadá Australia Canadá Finlandia
5.4.7.5	Australia	6.3.28	Australia
5.5.2.2	Estados Unidos	6.3.32	Australia
		6.3.33	Estados Unidos

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
6.3.34	Argentina	8.7.6	Canadá
	Estados Unidos	8.8.5	Finlandia
Tabla 6-3	Argentina	8.9.1	Australia
	Estados Unidos		Canadá
	Finlandia		República de Corea
	Nueva Zelanda	8.9.7	Australia
			Estados Unidos
7.1	Federación de Rusia		Francia
7.1.2	Estados Unidos	8.9.8	Australia
7.1.4	Estados Unidos	Tabla 8-1	Finlandia
	Finlandia		
	Reino Unido	Capítulo 9	Nueva Zelanda
7.1.5	Estados Unidos	9.1.1	Estados Unidos
7.1.6	Australia	9.1.12	Estados Unidos
7.1.7	Australia	9.1.13	Canadá
	Estados Unidos		Dinamarca
7.2.2	Australia		Finlandia
7.3	Federación de Rusia	9.1.14	Estados Unidos
	Uzbekistán		Portugal
7.3.1	Francia	9.1.15	Estados Unidos
7.4.4	Australia		Omán
	Estados Unidos	9.2.1	Australia
7.4.6	Australia		Estados Unidos
7.4.7	Australia	9.2.2	Estados Unidos
			Finlandia
Capítulo 8	Nueva Zelanda	9.2.3	Estados Unidos
8.1.4	Australia		Finlandia
8.1.6	Estados Unidos		Francia
8.1.7	Australia		Irán (República Islámica del)
	Estados Unidos	9.2.4	Estados Unidos
8.1.8	Canadá		Finlandia
	Estados Unidos		Francia
8.1.9	Australia	9.2.5	Estados Unidos
	Canadá		Finlandia
	Estados Unidos		Francia
	Finlandia	9.2.6	Estados Unidos
8.2.1	Australia		Finlandia
	Estados Unidos	9.2.7	Finlandia
8.2.3	Australia	9.2.8	Finlandia
	Estados Unidos	9.2.9	Finlandia
8.3.3	Australia	9.2.10	Estados Unidos
8.3.4	Australia		Finlandia
	Reino Unido		Francia
8.6	Canadá	9.2.11	Estados Unidos
8.7.1	Guyana		Reino Unido
8.7.2	Canadá	9.2.12	Finlandia
	Estados Unidos	9.2.13	Finlandia
8.7.3	Estados Unidos	9.2.14	Finlandia
8.7.4	Estados Unidos	9.2.15	Finlandia
8.7.5	Canadá		Reino Unido
	Francia	9.2.16	Finlandia

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
9.2.17	Finlandia	9.4.11	Australia
9.2.18	Finlandia	9.4.12	Australia
9.2.19	Finlandia	9.4.13	Australia
9.2.20	Estados Unidos	9.4.14	Australia
	Finlandia	9.4.15	Australia
9.2.21	Canadá	9.4.16	Canadá
	Estados Unidos		Estados Unidos
	Finlandia	9.4.19	Finlandia
	Francia	9.4.20	Canadá
	Irán (República Islámica del)		Estados Unidos
9.2.22	Finlandia		Finlandia
	Francia	9.4.21	Australia
9.2.23	Finlandia	9.4.22	Australia
	Francia	9.4.23	Australia
9.2.24	Finlandia	9.4.24	Australia
	Francia	9.4.25	Australia
9.2.25	Finlandia	9.4.26	Australia
9.2.26	Finlandia		Canadá
9.2.27	Finlandia	9.4.27	Australia
9.2.28	Finlandia		Canadá
9.2.29	Finlandia	9.4.28	Australia
9.2.30	Finlandia		Canadá
9.2.31	Finlandia	9.4.29	Australia
9.2.32	Finlandia		Canadá
9.2.33	Estados Unidos	9.4.30	Australia
	Finlandia		Canadá
9.2.34	Finlandia	9.4.31	Australia
9.2.38	Francia		Canadá
9.4.1	Australia	9.4.32	Australia
9.4.2	Australia	9.5	Canadá
9.4.5	Australia	9.5.1	Australia
	Canadá		Estados Unidos
	Dinamarca	9.5.3	Brasil
	Estados Unidos		Estados Unidos
	Noruega	9.5.4	Brasil
9.4.6	Australia		Francia
	Noruega	9.6	Australia
9.4.7	Australia	9.7	Panamá
9.4.8	Australia		
9.4.9	Australia	Apéndice 5	Alemania
9.4.10	Australia		
	Canadá	Adjunto A	Grecia

CAPÍTULO 2

2.6 No se proporciona el número de clasificación de pavimentos en valores de PCN.

Observación: La resistencia de los pavimentos se mide en AUW (peso total de la aeronave).

CAPÍTULO 5

5.3.1.2* No se incluyen especificaciones sobre zonas de vuelo libres, críticas o sensibles de rayos láser en el Anexo 14, Capítulo 5 — Ayudas visuales para la navegación.

Observación: Aunque se consideran adecuadas para la seguridad de vuelo, su inclusión en el Anexo 14 no se considera la más adecuada.

CAPÍTULO 6

6.3.24 Las luces de obstáculos de baja intensidad en ningún caso tendrán una intensidad menor a 32,5 cd de luz roja.

Observación: Se pretende unificar la intensidad de las luces.

6.3.34 Las luces de obstáculos de alta intensidad pueden ser de 20 000 cd de día y 4 000 cd de noche.
Tabla 6-3

Comentarios sobre la aplicación:

<i>Disposición del Anexo</i>	<i>Fecha prevista de aplicación</i>
------------------------------	-------------------------------------

Capítulo 2	
------------	--

2.6	Permanente. Se publicó en la AIP.
-----	-----------------------------------

Capítulo 6	
------------	--

6.3.24	Permanente. Se publicó en la AIP.
--------	-----------------------------------

6.3.34	Permanente. Se publicó en la AIP.
--------	-----------------------------------

* Método recomendado

CAPÍTULO 1

- 1.2.3 Para las señales y balizas se especifica la norma de color australiana AS2700-1985.

CAPÍTULO 2

- 2.1 Los datos aeronáuticos son suministrados por el explotador y se incluyen en la AIP. Australia no tiene aeródromos de Categoría III y por consiguiente no requiere el grado de exactitud especificado en el Apéndice 5, Tablas 1 a 5 para los datos que no sean las distancias de las pistas.

Observación: Se publican cartas de aeródromo ilustradas con suficiente detalle para satisfacer las necesidades operacionales en relación con pistas, calles de rodaje, plataformas, emplazamiento de las ayudas para la navegación, etc.

- 2.1.7 Australia no mide la ondulación geoidal por lo que respecta a las elevaciones del aeródromo y de la pista.

Observación: Este grado de exactitud no se requiere actualmente para las condiciones de operación australianas.

- 2.2.3 El punto de referencia del aeródromo se muestra en grados, minutos y décimas de minuto.

Observación: Este método se adoptó para asegurar consecuencia por lo que respecta a requisitos de entrada de datos para los sistemas de gestión de vuelo.

- 2.3 Australia no mide la ondulación geoidal por lo que respecta a las elevaciones del aeródromo y de la pista.

Observación: Este grado de exactitud no se requiere actualmente para las condiciones de operación australianas.

- 2.4 Se considera que la temperatura de referencia nominal del aeródromo no tiene relevancia, y no se utiliza en Australia.

- 2.5.1 La marcación de la pista se publica en grados magnéticos, redondeada al grado más próximo. Se proporciona el número de designación de la pista. La longitud y anchura de la pista y los umbrales desplazados se indican en metros enteros. Se publica toda la información relativa a ayudas visuales. No se suministran los puntos de verificación del VOR, ni las rutas normalizadas para el rodaje, ni las distancias con relación al ILS.

- 2.5.2 No se publican las coordenadas geográficas de los umbrales ni de los ejes de calle de rodaje.

2.5.3

Observación: El nivel de exactitud especificado en el Anexo no se requiere para las condiciones de operación australianas.

- 2.5.4 Las coordenadas geográficas de los puestos de estacionamiento de aeronave se publican en grados, minutos y décimas de minuto hasta un lugar después de la coma decimal.

Observación: Este método se adoptó para asegurar la consecuencia con los requisitos de entrada de datos para los sistemas de gestión de vuelo.

- 2.6.6 Se emplean las presiones máximas permisibles reales de los neumáticos en lugar de letras de clave para indicar las categorías de presión de los neumáticos.
- Observación:* En la legislación que se está elaborando se propondrá el cumplimiento.
- 2.6.8 Actualmente las presiones de los neumáticos se indican en kilopascal en lugar de megapascal.
- Observación:* En la legislación que se está elaborando se propondrá el cumplimiento.
- 2.9.3* No se exige la inspección diaria de las superficies del pavimento. No existe la exigencia de realizar inspecciones como mínimo dos veces diarias para las pistas con números de clave 3 y 4.
- Observación:* Antes del inicio de las operaciones normales se lleva a cabo una inspección de rutina. Los informes de los pilotos o del ATC determinarían si se requieren más inspecciones durante ese día.
- 2.9.4* a
2.9.8* Se exige que el explotador del aeródromo vigile la superficie de la pista, y mantenga características satisfactorias de rozamiento en la superficie de las pistas.
- Observación:* La legislación que se está elaborando propondrá la introducción del dispositivo de medición continua del rozamiento.
- 2.9.9* a
2.9.11 La nieve, la nieve fundente y el hielo no constituyen características de la aviación australiana.
- 2.13.4 Los datos aeronáuticos son suministrados por el explotador y se incluyen en la AIP. Australia no tiene aeródromos de Categoría III y por consiguiente no requiere el grado de exactitud especificado en el Apéndice 5, Tablas 1 a 5 para los datos que no sean las distancias de las pistas.
- Observación:* Se publican cartas de aeródromo ilustradas con suficiente detalle para satisfacer las necesidades operacionales en relación con pistas, calles de rodaje, plataformas, emplazamiento de las ayudas para la navegación, etc.

CAPÍTULO 3

- 3.1.1* Australia sugiere un coeficiente de utilización del 99,8% para los aeródromos de la ciudad capital, y de 99,5% para otros aeródromos.
- Observación:* La selección de la utilización apropiada es un asunto económico, cuya decisión incumbe al explotador del aeródromo. La práctica en Australia tiene su origen en las distancias relativamente grandes entre aeródromos, y las consiguientes mayores sanciones relacionadas con los aeródromos cerrados. La seguridad operacional se reglamenta mediante normas de operación separadas para los aviones.
- 3.1.2* En el caso de longitud de campo de referencia de 1 500 m o más, no se recomienda la excepción para pistas con coeficiente de fricción longitudinal insuficiente.
- Observación:* Australia recomienda la utilización de la componente transversal del viento que limita a la aeronave crítica, cuando se conoce la aeronave crítica.
- 3.1.3* Cuando se dispone de ellos, se utilizan los datos de la Dirección de meteorología. Cuando los datos procesados no están disponibles, se aceptan observaciones a lo largo de un período de un año, utilizando un anemómetro.

* Método recomendado

- 3.1.5* Australia recomienda que se provean 60 m entre el final de la superficie de aproximación libre de obstáculos y el umbral desplazado, con la excepción de que, para las pistas de número de clave 1, se permite una distancia de 30 m.
- Observación:* Australia pone de relieve el desplazamiento debido a obstáculos así como a condiciones de pista inutilizable.
- 3.1.9* Australia especifica una anchura de pista para la clave 2D, pero no para la clave 4F.
- Observación:* La legislación que se está elaborando propondrá la eliminación de la especificación para las pistas de clave 2D. Se aconsejará a los explotadores de aeródromos que deseen construir instalaciones que admitan aviones de muy gran tamaño, que adopten los criterios de la OACI.
- 3.1.10* Además de lo especificado en el Anexo, Australia tiene una separación recomendada de 213 m para aquellos aeródromos en los que se aplican los procedimientos de aproximación de la aviación general (GAAP).
- Observación:* Los GAAP están restringidos a los aviones de 5 700 kg o menos de peso, en VMC. Aumentan la capacidad disponible a partir de las pistas paralelas mediante circuitos contrarrotativos desplazados en ambas direcciones, uno para cada una de las pistas paralelas.
- 3.1.11* Todavía no se han elaborado normas internacionales apropiadas para la separación de pistas paralelas con operaciones IFR simultáneas.
- 3.1.16* Las normas que se aplican en Australia sólo toman en cuenta los puntos por encima del eje de pista.
- Observación:* Teniendo en cuenta los límites de la pendiente transversal de la pista y el hecho de que es poco probable que el avión se desvíe significativamente del eje de pista, se especifican distancias mínimas de alcance óptico a lo largo del eje de pista.
- 3.1.18* La preferencia de Australia es contar con un perfil abovedado, en el cual la pendiente transversal es igual a cada lado. No se recomienda una pendiente transversal única.
- Observación:* La opinión de Australia es que el control del avión es mejor cuando las pistas tienen perfil abovedado central.
- 3.1.23* No se exige la utilización de dispositivos de medición del rozamiento.
- Observación:* La legislación que se está elaborando propondrá la utilización de dispositivos de medición del rozamiento para las pistas de número de clave 4 como parte del ciclo de mantenimiento. Los requisitos mínimos relativos a la textura superficial seguirán aplicándose para todas las pistas utilizadas por aviones que realizan operaciones de transporte aéreo comercial.
- 3.2.2* No hay especificaciones relativas a las pistas de letra de clave F.
- Observación:* Se aconsejará a los operadores de aeródromo que deseen construir instalaciones que admitan aviones de muy gran tamaño, que adopten los criterios de la OACI.
- 3.2.4* Se admite un desnivel que no supere los 25 mm. Para las letras de clave D, E y algunas C, se acepta una pendiente transversal de hasta 2,5%, pero para otras claves se acepta en determinadas circunstancias una pendiente de hasta 4%.
- Observación:* Las pendientes transversales que exceden del 2,5% reflejan los requisitos menos exigentes para los aviones más pequeños.

* Método recomendado

- 3.3.2 No existen especificaciones relativas a la longitud de las franjas de pista para las pistas de vuelo por instrumentos de número de clave 1.
- Observación:* La legislación que se está elaborando propondrá el cumplimiento.
- 3.3.3 En determinadas circunstancias se admite que las franjas de aterrizaje sean más angostas, a condición de que se ajusten los mínimos de aterrizaje.
- 3.3.4*
- 3.3.5*
- Observación:* El ajuste de los mínimos de aterrizaje concuerda con el Modelo de riesgo de colisión de la OACI.
- 3.3.7 La totalidad de la franja de pista nivelada debe estar libre de todo objeto salvo aquellos requeridos para fines de navegación aérea.
- Observación:* La legislación que se está elaborando propondrá el cumplimiento de las normas de la OACI por lo que respecta a objetos fijos. Se considera que el control de los objetos móviles es un asunto operacional en lugar de ser un asunto relativo a las normas de aeródromo.
- 3.3.8* Con excepción de las pistas para aproximaciones de precisión de números de clave 3 y 4, la anchura nivelada para las pistas de vuelo por instrumentos es igual a la de las pistas de vuelo visual.
- Observación:* En relación con las pistas para aproximaciones de precisión de números de clave 3 y 4, se han adoptado los textos de orientación del Adjunto A al Anexo 14.
- 3.3.9* Para las pistas de número de clave 3 en las que la anchura es de 30 m, sólo se requiere una franja nivelada de 45 m desde el eje de pista.
- Observación:* Australia acepta algunas variaciones de la anchura de pista requerida, de conformidad con las normas promulgadas por una autoridad de certificación de aeronaves reconocida.
- 3.3.10 Se acepta un desnivel que no exceda los 25 mm.
- Observación:* Si bien se recomienda que la parte de la franja lindante con la pista, margen o zona de parada esté al mismo nivel que la superficie de la pista, margen o zona de parada, en la práctica esto no siempre es posible.
- 3.3.16* Las especificaciones contenidas en 3.3.17 se aplican a las franjas de pista de vuelo por instrumentos y de vuelo visual.
- Observación:* Se considera que la diferencia entre las franjas relacionadas con pistas de números de clave 1 y 2 es marginal y no merece diferenciación en las normas.
- 3.4.1 La práctica australiana es que el área de seguridad de extremo de pista comience en el extremo de la pista, en lugar de en el extremo de la franja de pista.
- Observación:* La legislación que se está elaborando propondrá el cumplimiento.
- 3.4.2 El área de seguridad de extremo de pista comienza desde el extremo de la pista en lugar del de la franja de pista, y debe extenderse hasta una distancia mínima de 90 m.
- 3.4.3*
- Observación:* La legislación que se está elaborando propondrá que la longitud mínima del área de seguridad de extremo de pista sea de 90 m para los números de clave 3 y 4, cuando la pista es utilizada por aeronaves de reacción de transporte comercial. En otros casos, se propondrá una longitud mínima de 60 m. Cuando esto no sea posible en la práctica, se considerarán otras posibilidades técnicas.

* Método recomendado

- 3.4.4 Actualmente, Australia no exige esta norma.
Observación: La legislación que se está elaborando propondrá el cumplimiento.
- 3.4.5* Australia no lleva a la práctica esta recomendación.
Observación: Se considera que la anchura mínima exigida, tal como figura en 3.4.4, es suficiente.
- 3.5.3* Para las pistas de número de clave 1, la anchura de la zona libre de obstáculos debería extenderse por lo menos 30 m a cada lado del eje de la pista, y para las pistas de número de clave 2, 40 m a cada lado.
Observación: No es posible cumplir con las recomendaciones de la OACI en el caso de algunos aeródromos más pequeños.
- 3.5.5* La parte de la zona libre de obstáculos en el extremo de una pista, dentro de la franja, se prepara de conformidad con las normas relativas a franjas niveladas.
Observación: Australia aplica un requisito claro en el que se tienen debidamente en cuenta las consideraciones relacionadas con la seguridad operacional.
- 3.6.5* Se fijan algunos límites en relación con el uso de zonas de parada en cuanto al cálculo de la distancia de parada acelerada disponible. Se requiere que las zonas de parada asociadas con pistas de números de clave 3 y 4 estén pavimentadas.
Observación: Se da efecto a la recomendación a través de los requisitos que se imponen.
- 3.7.1* Se requiere área de funcionamiento de radioaltímetro únicamente para las pistas de aproximación de precisión de Categorías II y III.
Observación: La opinión de Australia es que es innecesario el suministro de áreas de funcionamiento de radioaltímetro para las pistas de aproximación de precisión de Categoría I.
- 3.7.3* Se requiere que el área alrededor del eje de pista sea simétrica, hasta una distancia de 30 m a cada lado del eje de pista. Esto se aplica a las pistas de Categorías II y III únicamente.
Observación: Véase el comentario en 3.7.1.
- 3.8.1* La decisión relativa al suministro de calles de rodaje, el momento de dicho suministro y la complejidad del sistema de calles de rodaje son asuntos que incumben al explotador del aeródromo.
Observación: Se requiere que el explotador del aeródromo cumpla con las normas de seguridad pertinentes por lo que respecta a la construcción y el mantenimiento de las calles de rodaje.
- 3.8.4* Australia no especifica valores para la letra de Clave F.
- 3.8.7* a
- 3.8.11 *Observación:* Se aconsejaría a los explotadores de aeródromo que deseen construir instalaciones para aviones de muy gran tamaño, que adopten los criterios de la OACI.
- 3.8.12* No existen requisitos obligatorios en relación con la resistencia de las calles de rodaje, pero debe ser adecuada para sustentar el tránsito esperado.

* Método recomendado

Observación: Existe un requisito en el sentido de que la resistencia de las calles de rodaje debe ser adecuada para sustentar el tránsito esperado. No obstante, Australia no considera que exista un nexo directo entre la resistencia de las pistas y la de las calles de rodaje.

3.8.13* No se especifican normas cuantitativas por lo que respecta a la superficie de las calles de rodaje.

Observación: Los métodos técnicos normales darán por resultado la limitación de las irregularidades de la superficie.

3.8.14* No se especifican normas cuantitativas para el tratamiento relativo al rozamiento de las calles de rodaje.

Observación: En vista de las velocidades relativamente lentas de las aeronaves en rodaje y las condiciones meteorológicas relativamente templadas en Australia, la recomendación no se lleva a la práctica.

3.8.15* Se requiere que los explotadores de aeródromos cuenten con el asesoramiento de especialistas para el diseño geométrico de las calles de salida rápida.

Observación: Los valores especificados son del mismo orden que los especificados por la OACI. Otros criterios, tales como el espacio disponible entre pavimentos, podrían determinar cuál es el radio de rodaje posible, lo cual a su vez podría limitar la velocidad de rodaje.

3.8.16* El radio de la superficie de enlace se determina tomando en cuenta la velocidad de rodaje y la necesidad de contar con un margen libre adecuado entre las ruedas y el borde de la calle de rodaje.

Observación: El reconocimiento temprano de una calle de salida rápida debería ser proporcionado mediante ayudas visuales tales como: señal y luces de eje de calle de rodaje, letreros de guía para el rodaje.

3.8.17* No existe ningún requisito relativo al suministro de calles de salida rápida por parte de los explotadores de
3.8.18* aeródromo.

Observación: Se requiere que los explotadores de aeródromo cuenten con el asesoramiento de especialistas por lo que respecta al diseño, si se proporcionan calles de salida rápidas.

3.8.19 Australia no permite la alternativa sugerida por esta norma en relación con el suministro de contención lateral.

Observación: La legislación que se está elaborando propondrá el cumplimiento.

3.8.20* Australia no requiere el suministro de este tipo de acceso.

Observación: Si el tamaño físico del puente de la calle de rodaje crea un impedimento para el acceso de vehículos de emergencia, este hecho se toma en cuenta cuando se elaboran los procedimientos de salvamento y extinción de incendios.

3.8.21* La legislación australiana no incluye estas características de diseño.

Observación: Australia considera que un requisito de este estilo es demasiado restrictivo para la aplicación general. En cada diseño de puente deberían tomarse en cuenta todos los factores pertinentes a ese puente en particular, comprendida su alineación.

3.9.1* La exigencia obligatoria se refiere a la anchura de los márgenes a ambos lados de la calle de rodaje para las pistas de letras de clave C, D y E, en lugar de referirse a la anchura total.

* Método recomendado

Observación: La especificación de la anchura de los márgenes automáticamente asegura que la anchura de los márgenes en las curvas, empalmes, curvas de enlace e intersecciones no sea inferior a la de los tramos rectilíneos adyacentes de la calle de rodaje.

3.10.2* La legislación australiana no se ocupa de las pistas de letra de clave F.

3.10.4*

Observación: Se aconsejará a los explotadores de aeródromos que deseen construir instalaciones para aviones de muy gran tamaño, que adopten los criterios de la OACI.

3.10.5* Se acepta una discontinuidad que no exceda de los 25 mm, y no se hace ninguna indicación con respecto a las pistas de letra de clave F.

Observación: La aceptación de una discontinuidad de hasta 25 mm refleja la realidad.

3.10.6* Los requisitos australianos no se ocupan de la pendiente descendente del 5%, y se permiten alcantarillas y cunetas en la zona más allá de la franja nivelada.

Observación: Se considera que la especificación relativa a la pendiente descendente no constituye una cuestión significativa por lo que respecta a la seguridad operacional.

3.11.1* No se exige el suministro de apartaderos de espera.

Observación: Se considera que el suministro de apartaderos de espera es una decisión de orden financiero que incumbe al exportador del aeródromo.

3.11.5 No se exige el establecimiento de un punto de espera en la vía de vehículos en la intersección de una vía de vehículos con una pista.

Observación: La legislación que se está elaborando propondrá el cumplimiento.

3.11.6 Los apartaderos de espera deben estar emplazados de manera tal que los aviones que utilicen estos puntos no penetren la superficie de transición interna. Las distancias correspondientes a los puntos de espera están de acuerdo con las especificadas por la OACI o son ligeramente mayores.

Observación: El método empleado por Australia para el emplazamiento de los apartaderos de espera ofrece mayor flexibilidad, pero sigue protegiendo al mismo tiempo las superficies limitadoras de obstáculos.

3.11.7* Australia no lleva a la práctica este requisito.

Observación: La geografía y la distribución de la población en Australia son tales que el emplazamiento de una pista para aproximaciones de precisión de número de clave 4 a elevaciones superiores a los 2 300 ft sobre el nivel del mar es sumamente improbable.

3.11.8* Australia aplica una distancia de 105 m en lugar de la distancia de 90 m incluida en la recomendación. No hay ninguna especificación por lo que respecta a las pistas de letra de clave F.

Observación: La distancia de 105 m está de acuerdo con el Modelo de riesgo de colisión, de la OACI.

3.11.9 Los mismos criterios se aplican para la identificación de todos los puntos de espera.

Observación: No se hace ninguna distinción entre los puntos de espera establecidos de conformidad con la Norma 3.11.3 y otros puntos de espera.

* Método recomendado

- 3.12.1* No se exige el suministro de plataformas.
3.12.2* *Observación:* Se considera que el suministro de plataformas es una decisión que incumbe al explotador del aeródromo.
- 3.12.6* La legislación de Australia no se ocupa de las pistas de clave F.
Observación: Se aconsejará a los explotadores de aeródromos que deseen construir instalaciones para aviones de muy gran tamaño, que adopten los criterios de la OACI.
- 3.14 No se exigen estas disposiciones.
Observación: El clima de Australia es tal que estas instalaciones no se requieren.

CAPÍTULO 4

- 4.1.29 Australia no promulga una norma general para las superficies limitadoras de obstáculos por lo que respecta a las superficies de ascenso en el despegue.
Observación: Los pedidos relativos a la aprobación para procedimientos de despegue con viraje se tratan caso por caso.
- 4.2.6* El explotador de aeródromo es responsable de vigilar las posibles penetraciones de las superficies limitadoras de obstáculos (OLS).
- 4.2.8 La longitud del borde interior de la superficie de aproximación en las pistas que no sean para aproximaciones de precisión de números de clave 1, 2 y 3 difiere de los requisitos de la norma y la parte horizontal comienza después de una longitud especificada, 3 600 m, de una pendiente de 2,5%.
4.2.9 *Observación:* Australia considera que la longitud del borde interior de la superficie de aproximación debería ser igual a la anchura de la franja para todas las categorías de pistas.
- 4.2.10 En Australia no se prohíbe la presencia de nuevos objetos o el agrandamiento de los existentes dentro de cualquier OLS, hasta que no se haya hecho una evaluación de la seguridad operacional.
4.2.11*
4.2.12* *Observación:* La evaluación de la seguridad operacional podría sugerir varias opciones para mantener la seguridad operacional de las operaciones en el aeródromo.
- 4.2.16 La legislación australiana no se ocupa de las pistas de letra de clave F ni de la excepción en el caso de la sección horizontal de la superficie de aproximación.
Observación: Véanse las observaciones en 4.2.8 y 4.2.9.
- 4.2.17 La parte horizontal de la superficie de aproximación comienza después de una longitud especificada de la pendiente de 2,5%.
Observación: Véanse las observaciones en 4.2.8 y 4.2.9.
- 4.2.21* y Véase la diferencia notificada en 4.2.10.
4.2.27*

* Método recomendado

- 4.4.1* El efecto de estos objetos debe evaluarse, especialmente si están dentro de un área crítica o sensible para los sistemas ILS/MLS.

CAPÍTULO 5

- 5.1.1.3* La legislación australiana exige que el indicador de dirección del viento (WDI) sea blanco; que los WDI adicionales para los cuales no se haya dispuesto la iluminación nocturna, sean amarillos; y que los WDI adicionales cuya iluminación nocturna se haya dispuesto, sean blancos o de otro color que pueda verse claramente cuando esté iluminado.

Observación: Australia escogió utilizar colores solos únicamente. La experiencia ha demostrado que esto es lo más satisfactorio desde el punto de vista de la seguridad operacional.

- 5.1.2.1 No se requieren indicadores de la dirección de aterrizaje.

Observación: Se requieren los WDI. Los pilotos usan la información sobre la dirección del viento al decidir la dirección de aterrizaje apropiada, cuando no se cuenta con instrucción por parte del control de tránsito aéreo.

- 5.1.3.3* No se especifica ninguna norma con respecto a la abertura del haz ni la intensidad de la luz.

Observación: Se confía en que los proveedores comerciales suministran el equipo apropiado.

- 5.1.4.1* El área de señales no debe estar a más de 15 m del WDI o, si corresponde, del indicador del viento primario.

Observación: El emplazamiento del área de señales cerca del WDI ayuda a asegurar que los pilotos puedan observarla cuando verifican el WDI para obtener información sobre el viento.

- 5.1.4.2 Se requiere que el área de señales sea circular con un diámetro de 9 m.

Observación: Ésta es una práctica de larga data, y no hay ninguna evidencia de que la norma no sea apropiada.

- 5.1.4.3* El área de señales debe ser negra, y rodeada por un borde blanco de 1 m de ancho o 6 balizas blancas espaciadas a intervalos iguales, cada una con una base de no menos de 0,75 m de diámetro.

Observación: Ésta es una práctica de larga data, y no hay ninguna evidencia de que la norma no sea apropiada.

- 5.2.1.2* No existen normas aplicables al orden de importancia a efectos de conservar las señales de la pista.

Observación: Ambas pistas son a menudo para aproximaciones de precisión, y habitualmente es evidente cuál de las dos es la más importante. La longitud, los vientos que prevalecen, etc., son a menudo los factores predominantes.

- 5.2.1.7* No existen requisitos relativos al uso de materiales reflectantes en las señales de las superficies de los pavimentos.

Observación: Antes de exigir su utilización, Australia requiere más evidencia del valor en materia de seguridad operacional ofrecido por las señales reflectantes.

* Método recomendado

- 5.2.1.8* En una superficie sin pavimentar deben utilizarse conos o caballetes, en lugar de señales.
- Observación:* En una superficie sin pavimentar las balizas son más efectivas, más perceptibles y de más fácil mantenimiento que las señales.
- 5.2.2.4 La legislación de Australia no se ocupa del caso de cuatro o más pistas paralelas.
- 5.2.2.5
- Observación:* El encargado de la reglamentación de seguridad operacional de Australia determinará el designador que debe utilizarse cuando uno o más extremos de pista tienen designadores que pueden ser confusos. Para pistas paralelas se añaden al número de dos cifras las letras correspondientes, L (izquierda), C (centro), o R (derecha).
- 5.2.3.1 La señal de eje de pista podrá omitirse en las pistas de 18 m de anchura, si se proporciona señal de faja lateral.
- Observación:* La señal de eje de pista se considera innecesaria en las pistas de esta anchura. La señal de faja lateral proporciona suficiente guía lateral.
- 5.2.3.2 La legislación no incluye esta especificación.
- Observación:* Australia no requiere que el primer trazo comience a 12 m del número designador de pista, de conformidad con la Figura 5-2 del Anexo.
- 5.2.4.7* La faja transversal se exige para todos los umbrales.
- Observación:* La presencia de la faja transversal en todos los umbrales proporciona a los pilotos una indicación más clara del emplazamiento real del umbral.
- 5.2.4.8 Se exige que la faja transversal sea de 1,2 m de anchura.
- Observación:* La experiencia ha demostrado que una faja de 1,2 m es satisfactoria, ya que forma parte integral de la señal de umbral general.
- 5.2.4.9 No se exige que se proporcionen flechas, pero ello se deduce de la figura que acompaña.
- Observación:* La legislación que se está elaborando aclarará los requisitos.
- 5.2.4.10 Para desplazamientos temporales de 30 días o menos, se requieren señales de umbral menos onerosas.
- Observación:* Cuando el período de desplazamiento es mayor de 30 días, los requisitos son consecuentes con la norma del Anexo.
- 5.2.5 Australia exige señal de distancia fija, en lugar de señal de punto de visada, que debe iniciarse 300 m antes del umbral. Se requiere señal de distancia fija en ambos extremos de todas las pistas selladas, de concreto o de asfalto, de 30 m de anchura o más, y 1 500 m de longitud o más.
- Observación:* La experiencia relacionada con la señal de distancia fija ha sido satisfactoria, y no existen beneficios tangibles por lo que respecta a la seguridad operacional que justifiquen una modificación de los arreglos actuales.

* Método recomendado

- 5.2.6.3 La señal de zona de toma de contacto consistirá en dos pares de señales rectangulares, dispuestas simétricamente con respecto al eje de la pista. El número de pares de señales no se relaciona con la distancia de aterrizaje disponible, excepto cuando ésta es inferior a 1 500 m en cuyo caso se omiten los pares que están más lejos del umbral. La señal debe colocarse en ambos sentidos de aproximación de una pista. Los extremos más cercanos al umbral de cada par de fajas están a 150 m y 450 m respectivamente de la línea del umbral.
- Observación:* El método adoptado en Australia ofrece la ventaja de que es simple, y al mismo tiempo proporciona al piloto información suficiente para fomentar operaciones seguras. El método adoptado también reduce los costos de mantenimiento. Una parte inherente del sistema es la normalización de las dimensiones de las señales de la zona de toma de contacto.
- 5.2.6.4 Se requiere que la señal de la zona de toma de contacto tenga 30 m de largo y 3 m de ancho. El espaciado lateral entre los lados internos de los rectángulos debe ser de 17 m para las pistas de 30 m de anchura, y de 23 m para las pistas de 45 m o más de anchura.
- 5.2.6.5*
- Observación:* Véanse las observaciones correspondientes a 5.2.6.3.
- 5.2.7.4* Australia exige que la anchura de la señal de faja lateral sea igual a la de la señal de eje de pista. La excepción a esto es que en las pistas de 18 m de anchura sin señal de eje de pista, la faja lateral debe tener 0,3 m de anchura.
- Observación:* Las normas especificadas para las anchuras de las fajas son de 0,3 m, 0,45 m, y 0,9 m, dependiendo de la categoría de la pista.
- 5.2.9.4 Se aplican los mismos criterios para la identificación de todos los puntos de espera.
- Observación:* No se hace ninguna distinción entre un punto de espera establecido con la Norma 3.11.3 y otros puntos de espera.
- 5.2.9.6* No existe ninguna legislación sobre este asunto.
- Observación:* Actualmente Australia no cuenta con operaciones de Categoría II o III. Se considera que es remota la probabilidad de que sea preciso que una señal de punto de espera de la pista de configuración B exceda los 60 m de longitud. Sin embargo, si así fuera, se evaluarían los casos individuales, y la necesidad de contar con señales adicionales se decidiría sobre una base de caso por caso.
- 5.2.10.1* El concepto de puntos de espera intermedios todavía no se ha incorporado a la legislación australiana.
- Observación:* La legislación que se está elaborando propondrá el cumplimiento.
- 5.2.10.2* Australia no cuenta con instalaciones de deshielo/antihielo y, por consiguiente, esta recomendación no tiene relevancia.
- 5.2.10.3 En la actualidad la señal de punto de espera intermedio se denomina actualmente señal de intersección de calles de rodaje. Se prescriben distancias específicas para el emplazamiento de dichas señales, que son consecuentes con las distancias prescritas en la Tabla 3-1, columna 11.
- Observación:* La legislación que se está elaborando propondrá la modificación de introducir la terminología relativa a señal de “punto de espera intermedio”. La identificación de distancias específicas para el emplazamiento de las señales disipa cualquier duda que pudiera surgir con respecto a la interpretación de qué es lo que constituye una distancia suficiente.

* Método recomendado

- 5.2.10.4 Véase la diferencia notificada en 5.2.10.2.
- 5.2.10.5 El requisito consiste en líneas y espacios de 1 m de longitud, con un ancho de línea de 0,15 m.
- Observación:* La experiencia ha demostrado que los requisitos actuales son adecuados, y que no se requiere mayor grosor de línea.
- 5.2.11 No existe ningún requisito respecto al suministro de puntos de verificación del VOR en los aeródromos civiles.
- Observación:* Se considera que la fiabilidad de la tecnología actual es suficiente para eliminar el requisito de puntos de verificación del VOR.
- 5.2.12.6* Las líneas de salida deben ser una línea discontinua. Las líneas de entrada deben ser continuas, y las líneas de entrada secundarias deben ser una serie de puntos sólidos.
- Observación:* Este enfoque ha sido adoptado para diferenciar entre ambas, asistiendo así a los pilotos a maniobrar sus aeronaves.
- 5.2.12.8* No existen disposiciones relativas a las flechas que señalan la dirección a seguir en las líneas de entrada, pero están permitidas en las líneas de salida.
- Observación:* Véase la observación 5.2.12.6.
- 5.2.12.9* Cuando el puesto de estacionamiento es utilizado por más de un tipo de aeronave, no existe el requisito de contar con una línea de viraje para el piloto a fin de indicar dónde deben virar las aeronaves, que no sean las aeronaves críticas, para hacer el rodaje hasta el puesto de estacionamiento. Se requiere una línea de entrada de 0,3 m de anchura. No existe el requisito de contar con una flecha para indicar la dirección del viraje.
- Observación:* El grosor adicional de la línea hace que la línea sea más conspicua.
- 5.2.13.4* Se exige que las líneas de margen para los equipos sean líneas discontinuas, rojas, de 0,15 m de anchura, de 1 m de longitud, con espacios de 1 m.
- Observación:* Se considera que este método reduce la posibilidad de confusión con las líneas de seguridad para el estacionamiento.
- 5.2.14 No existen especificaciones con respecto a las señales de punto de espera en la vía de vehículos.
- Observación:* La legislación que se está elaborando propondrá el cumplimiento.
- 5.2.15 Australia no exige señales con instrucciones obligatorias ni señales de información.
- 5.2.16
- Observación:* Se requieren señales con instrucciones obligatorias, y hasta la fecha no se han encontrado problemas significativos con respecto a su instalación. Como principio general, Australia prefiere reducir al mínimo la cantidad de pintura requerida en el pavimento, lo cual es consecuente con las necesidades operacionales. Intervienen consideraciones relativas al rozamiento en la superficie y el mantenimiento.
- 5.3.1.1 Todas las luces no aeronáuticas de superficie situadas cerca de un aeródromo son objeto de evaluaciones
- 5.3.1.2* de seguridad operacional a fin de determinar si constituyen un peligro para la navegación aérea.

* Método recomendado

Observación: Sólo se requiere que se extingan, apantallen o modifiquen, a fin de suprimir la causa del peligro, aquellas luces que según el resultado de la evaluación ponen en peligro la seguridad operacional de las aeronaves.

5.3.1.4 Se permite que permanezcan los sistemas de luces actuales tal como están, hasta el próximo remplazo o mejoramiento, en cuyo momento se exigirá la norma del Anexo.

Observación: La legislación que se está elaborando exigirá que los explotadores de aeródromos incorporen las fechas previstas de cumplimiento en sus manuales de aeródromo.

5.3.2.1* No existe la exigencia de proporcionar iluminación de emergencia en los aeródromos sin fuente secundaria de energía eléctrica.

Observación: Corresponde al explotador de aeródromo decidir si tales luces han de proporcionarse. La falta de luces de emergencia podría dar lugar a sanciones operacionales en términos de que se exija la denominación de aeródromos de alternativa y el transporte de reservas de combustible adicionales.

5.3.2.3* Se permite el uso de luces o lámparas que funcionan quemando combustible líquido.

Observación: En vista de esto, no es realista estipular el color de la luz.

5.3.3.1 Los faros de aeródromo sólo se proporcionan en unos pocos aeródromos australianos.

5.3.3.3 La necesidad operacional es lo que determina si es preciso proporcionar un faro de aeródromo.

Observación: Los factores que figuran en la norma del Anexo no exigen automáticamente por sí solos el suministro de un faro. Las evaluaciones operacionales se llevan a cabo sobre una base de caso por caso.

5.3.3.6 Se permite una frecuencia de destellos de 12-30 por minuto, pero de preferencia no inferior a 20 por minuto.

Observación: La frecuencia de destellos preferida es la de la norma del Anexo. No obstante, de la experiencia se desprende que la frecuencia menor de destellos no ha sido insatisfactoria.

5.3.3.7 Australia continua utilizando la norma especificada en la edición de julio de 1990 del Anexo 14.

Observación: Hasta que no se publiquen normas fotométricas nuevas y específicas, Australia no tiene la intención de remplazar sus requisitos actuales. La experiencia ha demostrado que estos requisitos son satisfactorios.

5.3.3.8 a Australia no exige el uso de faros de identificación de los aeródromos.

5.3.3.14*

Observación: La utilización de faros de aeródromos y otras ayudas para la navegación han demostrado ser suficiente.

5.3.4 No se especifican requisitos relativos a sistemas sencillos de iluminación de aproximación.

Observación: Las luces de borde de pista y las luces de umbral, complementadas por un sistema visual indicador de pendiente de aproximación han resultado ser suficientes para las pistas de vuelo visual y para las pistas de aproximaciones que no son de precisión.

* Método recomendado

- 5.3.5.1 Se requiere un sistema visual indicador de pendiente de aproximación (VASIS) cuando el aeródromo es utilizado por turbo reactores o por aviones con exigencias semejantes en cuanto a guía para los pilotos.
- Observación:* En otras circunstancias se requiere una evaluación de la seguridad operacional. En dicha evaluación se tendrán en cuenta otros elementos de la norma del Anexo — b) a e) inclusive.
- 5.3.5.2 Se requerirán T-VASIS, AT-VASIS, o PAPI, sea cual fuere la clave de las pistas, para los aterrizajes de turbo reactores o según lo indicado para todas las otras pistas.
- 5.3.5.3
- 5.3.5.4
- Observación:* No se apoya el APAPI por varios motivos. El mismo proporciona indicaciones visuales mínimas y el costo total de dicho sistema es sólo marginalmente inferior al del PAPI completo.
- 5.3.5.5* No existe un requisito legislativo específico en el sentido de que debe utilizarse un PAPI en un umbral desplazado temporalmente.
- Observación:* Cuando sea necesario desde el punto de vista de las operaciones, se podría indicar que se utilice un VASIS en estas circunstancias.
- 5.3.5.9 Las tolerancias de instalación no se ajustan a las especificaciones de la OACI.
- Observación:* La legislación que se está elaborando propondrá el cumplimiento.
- 5.3.5.12 Este requisito no está especificado en la legislación.
- Observación:* La legislación que se está preparando propondrá el cumplimiento.
- 5.3.5.14 Se aceptan los límites normales para el rojo, de conformidad con el Anexo 14, Volumen I, Apéndice 1, Sección 2. Allí se especifica el valor máximo de “Y” como 0,335.
- Observación:* La experiencia con el T-VASIS no ha demostrado ningún problema de seguridad operacional. Este sistema identifica satisfactoriamente la señal roja.
- 5.3.5.24 El APAPI no está aprobado para su utilización en Australia.
- 5.3.5.26
- 5.3.5.38
- Observación:* A raíz de su eficacia limitada, la utilización del APAPI no se acepta para las operaciones australianas.
- 5.3.5.42 Las características de la superficie de protección contra obstáculos son iguales para el T-VASIS y el PAPI, sin importar cuál sea la clave de la pista ni si la pista tiene aproximación visual/por instrumentos.
- Observación:* Las razones que se dan para las zonas de distinto tamaño no son enteramente convincentes. Un piloto que vuela una aproximación visual utilizando el VASIS no vuela de manera significativamente diferente en el caso de una pista de vuelo visual o de vuelo por instrumentos, o de pistas con diferentes números de clave.
- 5.3.5.43 Deben notificarse todas las penetraciones o disposiciones muy cercanas, las cuales son objeto de un estudio aeronáutico para determinar si hay posibilidad de que influyan adversamente en la seguridad de las operaciones. En dichos casos tal vez sería preciso imponer limitaciones operacionales.
- 5.3.5.44
- Observación:* Los controles no son automáticos y pueden llevarse a cabo a través de legislación federal, estatal o del gobierno local.

* Método recomendado

- 5.3.6 Las luces de guía para el vuelo en circuito no están aprobadas para su utilización en Australia.
- Observación:* Las disposiciones del Anexo no son lo suficientemente detalladas para incorporarlas en una legislación. Cuando las aproximaciones en circuito han de llevarse a cabo en la noche, deben proporcionarse luces de pista con plenas características omnidireccionales.
- 5.3.7 Los sistemas de luces de entrada a la pista no están aprobados para su utilización en Australia.
- Observación:* Las disposiciones del Anexo no son lo suficientemente detalladas para su incorporación en una legislación. Si surgiera la necesidad de contar con tal sistema, el hecho se trataría como un caso especial basado en las consideraciones operacionales particulares en cuestión.
- 5.3.8.4 Las disposiciones del Anexo no son lo suficientemente detalladas como para su incorporación en una legislación. En caso de que surgiera la necesidad de contar con tal sistema, el hecho se trataría como un caso especial basado en las consideraciones operacionales particulares en cuestión.
- Observación:* Se aprueban los textos de orientación de la FAA de los Estados Unidos sobre luces unidireccionales.
- 5.3.9.5* Australia no aprueba las pistas con una anchura de más de 60 m.
- Observación:* El caso que se describe en el Anexo no ocurre en Australia.
- 5.3.10* No se exigen letreros de emplazamiento en los puntos de espera intermedios.
- Observación:* El suministro de un punto de espera intermedio se establecería en consulta con el ATC, y su requisito relativo a un letrero como complemento del mismo sería una parte integral del proceso.
- 5.3.12.3 No existe ningún requisito legislativo relativo al suministro de luces de eje de pista en estas circunstancias.
- 5.3.12.4* *Observación:* En la AIP, Suplemento En ruta, y Mínimas de despegue normalizadas, figura que la provisión de luces de eje de pista es uno de los requisitos para el despegue en visibilidad de 500 m.
- 5.3.12.6* Australia no tiene ningún requisito relativo a el suministro de iluminación especial.
- Observación:* La señal de eje de pista en flecha, junto con la configuración total de iluminación de pista en primer plano, proporcionan guía suficiente. Sólo hay una corta distancia entre el principio de la pista y el umbral desplazado, y al iniciarse el recorrido de despegue la aeronave va a una velocidad relativamente lenta.
- 5.3.12.7 Desde 900 m hasta 300 m las luces de eje de pista serán luces alternadas rojo/rojo/blanco variable/blanco variable.
- Observación:* Cuando se utilizan circuitos interfoliados, la falla de un circuito no dará señales visuales equívocas.
- 5.3.15.3* Australia no tiene un sistema avanzado de guía y control del movimiento en la superficie.
- Observación:* El entorno de explotación en Australia es tal que en estos momentos no se requiere un sistema avanzado.

* Método recomendado

- 5.3.15.4 Las luces de eje de calle de rodaje en las pistas que forman parte de rutas normalizadas para el rodaje se instalan de conformidad con los requisitos normales relativos a la iluminación de calles de rodaje.
- Observación:* Esta norma se adopta sean cuales fueran las condiciones que se aplican.
- 5.3.15.5*
5.3.15.9 Australia no tiene un sistema avanzado de guía y control del movimiento en la superficie.
- Observación:* El entorno de explotación en Australia es tal que en estos momentos no se requiere un sistema avanzado.
- 5.3.15.18* Las luces de eje de calle de rodaje en las pistas que forman parte de rutas normalizadas para el rodaje se instalan de conformidad con los requisitos normales relativos a la iluminación de calles de rodaje.
- Observación:* Esta norma se adopta sean cuales fueran las condiciones que se aplican.
- 5.3.16.1 Las luces de borde de calle de rodaje se exigen únicamente en los apartaderos de espera y en las calles de rodaje que no dispongan de luces de eje de calle de rodaje y que estén destinadas a ser utilizadas de noche.
- Observación:* Las instalaciones de deshielo/antihielo no se utilizan en Australia. Las luces de borde de calle de rodaje no se exigen en las plataformas porque se considera que puede obtenerse una guía adecuada mediante iluminación de superficie o por otros medios.
- 5.3.16.2 No existe el requisito de proveer luces de borde de calle de rodaje en estas circunstancias.
- Observación:* Si la pista forma parte de una ruta normalizada para el rodaje, se consideraría que es una calle de rodaje, y estaría cubierta por los requisitos normales para calles de rodaje.
- 5.3.17 Actualmente, las barras de parada no se utilizan en Australia. No obstante, las normas aplicables se publican para permitir que los explotadores de aeródromos evalúen los requisitos futuros.
- 5.3.17.4* Las barras de parada no se requieren en estas circunstancias.
- Observación:* Se considera que las luces de punto de espera intermedio, combinadas con las instrucciones R/T del ATC, son suficientes.
- 5.3.19 Estas instalaciones no se exigen en Australia.
- 5.3.20.2* Las luces de protección de pista no se exigen en estas circunstancias.
- Observación:* Se propone esperar hasta que se hayan hecho algunas instalaciones de barras de parada en Australia antes de determinar si es preciso complementarlas con luces de protección de pista.
- 5.3.20.11*
5.3.20.12* Se considera que la intensidad de luz especificada en la Figura 2-24 es suficiente.
- Observación:* Las posturas de Australia se basa en diversos factores: en las configuraciones típicas de las calles de rodaje, la distancia relativamente corta a la que estas luces deben ser vistas; la velocidad relativamente lenta de las aeronaves que se aproximan a los puntos de espera; y la baja incidencia de condiciones de muy poca visibilidad.

* Método recomendado

- 5.3.20.14* La intensidad de la luz especificada en la Figura 2-12 se considera suficiente.
- 5.3.20.15* *Observación:* La postura de Australia se basa en los siguientes factores: el contraste del fondo proporcionado por el pavimento en el cual están instaladas las luces es bueno; en las configuraciones típicas de las calles de rodaje, la distancia relativamente corta a la que estas luces deben ser vistas; la velocidad relativamente lenta de las aeronaves que se aproximan a los puntos de espera; y la baja incidencia de condiciones de muy poca visibilidad.
- 5.3.22.1 Cuando se contempla el atraque de una aeronave en una pasarela de embarque, se requiere un sistema de guía visual.
- 5.3.22.2 a Se permite que las instalaciones existentes permanezcan como están hasta el próximo remplazo o
5.3.22.8* actualización, en cuyo momento se exigirá la norma del Anexo.
5.3.22.9 a
5.3.22.16* *Observación:* La legislación que se está preparando requerirá que los explotadores de aeródromos
5.3.22.17 a incorporen las fechas previstas de cumplimiento en sus manuales de aeródromo.
5.3.22.19*
5.3.22.20
- 5.3.23 En Australia no se apoya la utilización de luces de guía para maniobras en los puestos de estacionamiento de aeronaves.
- Observación:* Australia considera que el señalamiento de la plataforma y la iluminación de plataforma con proyectores junto con un sistema de guía visual para el atraque es suficiente para las maniobras más críticas de estacionamiento en la plataforma.
- 5.3.24 No se exigen las luces de punto de espera en la vía de vehículos.
- Observación:* La legislación que se está preparando introducirá un requisito para establecer luces de punto de espera en la vía de vehículos en la intersección de una vía de vehículos con una pista, pero no incluirá un requisito relativo a una luz de punto de espera en la vía de vehículos.
- 5.4.1.2* Todavía no se ha aprobado el concepto de letreros de mensaje variable.
5.4.1.9
5.4.1.10 *Observación:* Antes de aceptar este tipo de letrero, Australia preferiría poder observar que la tecnología ha
5.4.1.11* alcanzado el grado de madurez necesario y que las ventajas operacionales han quedado demostradas más extensamente.
- 5.4.2.8 No se exigen letreros a cada lado de la calle de rodaje en todas las circunstancias.
5.4.2.10
5.4.2.11 *Observación:* Se exigen letreros a la izquierda de la calle de rodaje, pero a la derecha de la calle de rodaje solamente cuando sea posible en la práctica.
- 5.4.2.16 Los mismos criterios se aplican en cuanto a la señalización de todos los puntos de espera.
- Observación:* No se hace distinción alguna entre un punto de espera establecido de conformidad con la Norma 3.11.3 y otros puntos de espera.
- 5.4.3.4 Los letreros de pista libre no se han adoptado.
- Observación:* Se aplica la norma sobre la clave de colores para las luces de salida de calle de rodaje.

* Método recomendado

- 5.4.3.12*
5.4.3.13*
5.4.3.14
- Estos requisitos no se especifican en la legislación. No se alienta la señalización excesiva en los aeródromos.
- Observación:* Cuando se identifica que es preciso desde el punto de vista de las operaciones, la necesidad de contar con letreros se tratará sobre una base de caso por caso.
- 5.4.3.15
- En la actualidad, no se exigen letreros de información cuando hay una intersección de calle de rodaje. En esos casos se exige una señal.
- Observación:* En la legislación que se está preparando se propondrá el cumplimiento.
- 5.4.3.17
- El emplazamiento de los letreros instalados antes del lugar de salida de pista está vinculado con la letra de clave de la calle de rodaje más que con el número de clave de la pista.
- Observación:* Es muy poco probable que las pistas de números de clave 1 y 2 estén equipadas con letreros de guía. Cuando una mezcla de aeronaves grandes y pequeñas utilizan una pista en particular, se requiere que las aeronaves pequeñas se retiren de la pista tan pronto como sea posible cuando se proporciona una pista adecuada.
- 5.4.3.18
5.4.3.19
- Los letreros de pista libre no se han adoptado.
- Observación:* Se aplica la norma sobre la clave de colores para las luces de salida de calle de rodaje.
- 5.4.3.20
- Se requiere que los letreros de despegue estén directamente al través del punto de espera.
- Observación:* Australia considera que la coincidencia del letrero y la señal de punto de espera es importante.
- 5.4.3.28
- Los letreros de pista libre no se han adoptado.
- Observación:* Se aplica la norma sobre la clave de colores para las luces de salida de calle de rodaje.
- 5.4.3.29
- Los letreros de recorrido de despegue disponible utilizan el designador de pista junto con la longitud del recorrido de despegue disponible.
- Observación:* La legislación que se está preparando propondrá el cumplimiento.
- 5.4.3.33*
- Este requisito no se especifica en la legislación. Es muy poco probable que un caso de este tipo exista en Australia.
- Observación:* Los requisitos relativos a un letrero de este tipo se tratarían sobre una base de caso por caso. Se consultaría al control de tránsito aéreo al elaborar tales requisitos.
- 5.4.3.34
- Si bien no se especifica en la legislación, esta recomendación se aplica en la práctica.
- Observación:* La legislación que se está preparando propondrá el cumplimiento.
- 5.4.4
- Véase la diferencia notificada en 5.2.11.
- 5.4.5
- No se requieren los letreros de identificación de aeródromo.
- Observación:* Australia considera que este método de identificar aeródromos es innecesario. No se considera que sea un asunto de seguridad aeronáutica.

* Método recomendado

- 5.4.6.1* En la actualidad no existe un requisito en la legislación que exija que la señal de puesto de estacionamiento de aeronaves esté complementada con un letrero de identificación de puesto de estacionamiento de aeronaves. En la práctica esto ocurre efectivamente en los puestos dotados de sistemas de guía visual para el atraque.
- Observación:* La legislación que se está preparando propondrá esto como norma para los puestos de estacionamiento equipados con sistemas de guía visual para el atraque.
- 5.4.6.2* No existe ninguna especificación relativa al emplazamiento del letrero de identificación de puestos de estacionamiento.
- Observación:* La legislación que se está preparando propondrá el cumplimiento.
- 5.4.6.3* El número del puesto de atraque consiste en números blancos sobre fondo negro, con números delineados en tubería de neón verde por las noches.
- Observación:* Estos letreros han demostrado ser satisfactorios durante muchos años. No se considera que revisten importancia suficientemente crítica desde el punto de vista de la seguridad operacional para merecer ser cambiados de acuerdo con la norma del Anexo.
- 5.4.7.1 a
5.4.7.5 No se requieren letreros de espera en la vía de vehículos.
- Observación:* En la legislación que se está preparando, se proponen letreros para detener vehículos. Estos letreros pueden proporcionarse en las intersecciones de vías de vehículos/calles de rodaje, los puntos de espera en la vía de vehículos, o la entrada a zonas sensibles del ILS. La legislación propondrá que los letreros sean iguales a los letreros de tráfico de carretera locales.
- 5.5.3 No se requieren balizas de borde de zona de parada.
- Observación:* Australia no ve la necesidad de contar con tales balizas. En el caso de una zona de parada pavimentada, el borde del pavimento será evidente. Las zonas de parada sin pavimentar están completamente contenidas dentro de la franja de pista total, y no necesitan de ningún otro tipo de definición.
- 5.5.4 Estos requisitos no se aplican al caso de Australia.
- Observación:* Las pistas cubiertas de nieve no son una característica de la aviación australiana.
- 5.5.7.2* No existe el requisito de incorporar balizas en los dispositivos luminosos de las calles de rodaje.
- Observación:* Si se proporcionan luces para una calle de rodaje sin pavimentar, de hecho las luces definirían el borde de la calle de rodaje.

CAPÍTULO 6

- 6.1.5 No se exige el señalamiento de los obstáculos fijos.
- 6.1.8
- Observación:* Para las pistas que se utilizan de noche, generalmente se requiere la iluminación de obstáculos.

* Método recomendado

- 6.2.11 Existe el requisito de que las banderas delinee la forma y el tamaño del obstáculo de modo que sea claramente visible.
Observación: Se considera que la especificación detallada contenida en el Anexo es innecesaria.
- 6.3.4 En Australia se requiere el uso de luces de destello o rotativas ámbar/amarillas/anaranjadas del tipo estándar disponible como accesorio para automóviles.
Observación: No se apoya el uso de luces de obstáculos de baja intensidad de Tipos C y D. La experiencia ha demostrado que las luces estándar para automóviles son satisfactorias.
- 6.3.5 En los aeródromos civiles de Australia no se utilizan los vehículos que han de seguir las aeronaves.
Observación: Véase el comentario en 6.3.4.
- 6.3.6* Las luces de obstáculos de baja intensidad pueden utilizarse solas o en combinación con luces de mediana intensidad, o viceversa. No se especifica el tipo de luz.
- 6.3.16 No se aprueban las luces de obstáculos de destello blancas de Tipo A a raíz de que afectan al medio ambiente.
Observación: La legislación que se está preparando propondrá que estas luces se utilicen en circunstancias limitadas.
- 6.3.24 Las normas australianas exigen niveles de intensidad más altos que los mínimos mencionados en el Anexo.
Observación: A juicio de Australia, la norma del Anexo no prevé perceptibilidad suficiente.
- 6.3.25 Los vehículos de extinción de incendios tienen luces rojas rotatorias. Las luces de advertencia de vehículos deben ser ámbar/amarillas/anaranjadas. Otros vehículos de emergencia que funcionan en el aeródromo y fuera de él tienen luces acordes con los requisitos de la municipalidad en la que funcionan.
- 6.3.26 Las luces de Tipo D no se emplean en Australia porque los vehículos que han de seguir las aeronaves no se utilizan en los aeródromos civiles.
- 6.3.27 Se requiere que las luces de Tipo C sean ámbar/amarillas/anaranjadas, y de destellos o rotativas.
- 6.3.28 Los objetos de movilidad limitada tales como las pasarelas de embarque se consideran como parte del edificio terminal, y se requiere que la iluminación sea consecuente con las normas usuales de iluminación de obstáculos.
- 6.3.32 Para las luces de Tipo B sobre obstáculos significativos, tales como grupos de árboles o edificios, no es necesario que los destellos sean simultáneos.
Observación: No se alienta el uso generalizado de luces de mediana intensidad de Tipo A, por motivos relacionados con el medio ambiente.

CAPÍTULO 7

- 7.1.6 Estos requisitos no se especifican en la legislación. No obstante, la legislación actual exige que se lleven a
7.1.7 cabo obras de construcción/mantenimiento en el marco de un plan aprobado sobre método de trabajo.

Observación: La legislación que se está preparando propondrá el cumplimiento.

* Método recomendado

- 7.2.2* Las señales de faja lateral de calle de rodaje deben colocarse a lo largo de ambos bordes de la calle de rodaje cuando el borde no sea claramente identificable.
- 7.4.4 Estos requisitos no se especifican en la legislación. No obstante, la legislación actual exige que se lleven a cabo obras de construcción/mantenimiento en el marco de un plan aprobado sobre método de trabajo.
- Observación:* La legislación que se está preparando propondrá el cumplimiento.
- 7.4.6* No se emplean las banderas ni los tableros de áreas fuera de servicio.
- 7.4.7* *Observación:* Australia exige el uso de conos para señalar las áreas fuera de servicio.

CAPÍTULO 8

- 8.1.4 Los sistemas actuales pueden permanecer como están hasta el próximo replazo o actualización.
- Observación:* La legislación que se está preparando exigirá que los explotadores de aeródromos incorporen las fechas previstas de cumplimiento en sus manuales de aeródromo.
- 8.1.7* No existe el requisito de que estos aeródromos proporcionen una fuente secundaria de energía eléctrica.
- Observación:* Se cuenta con procedimientos operacionales que exigen que los pilotos que tengan la intención de volar durante la noche a aeródromos que no cuentan con fuentes de energía eléctrica de reserva, designen alternativas apropiadas en sus planes de vuelo.
- 8.1.9 En el marco de los procedimientos operacionales actuales, los despegues con mala visibilidad se permiten desde los aeródromos de Categoría I que cuentan con fuentes de energía eléctrica de reserva.
- Observación:* La legislación que se está preparando propondrá el cumplimiento.
- 8.2.1 Los circuitos entrelazados se recomiendan pero no se exigen. En los aeródromos en los que esta instalación no se proporciona, los requisitos operacionales darían por resultado el cierre del aeródromo en el caso de falla del equipo.
- 8.2.3 La legislación actual no se ocupa de esto, sin embargo las circunstancias previstas por esta norma son poco comunes en el contexto australiano.
- Observación:* La legislación que se está preparando propondrá el cumplimiento.
- 8.3.3* En estos momentos Australia no cuenta con aeródromos de Categorías II ni III.
- 8.3.4* *Observación:* El uso de pistas en RVR inferiores a los 550 m es poco común en Australia. Los procedimientos locales podrían dar cabida a estas operaciones poco frecuentes mediante, por ejemplo, la inspección visual de la pista y la iluminación con anterioridad a una operación.
- 8.9.1 Australia no exige que se proporcione un sistema de guía y control del movimiento en la superficie.
- Observación:* Los explotadores de aeródromos poseen libertad para decidir esto sobre una base de caso por caso. Podrían recibirse de los usuarios de los aeródromos pedidos en relación con el suministro de tal sistema.

* Método recomendado

8.9.7* No es obligatorio el suministro de radar de movimiento de superficie en el área de maniobras.
8.9.8*

Observación: El suministro, o no, de tal radar se trataría sobre una base de caso por caso. Ello supondría un estudio de caso por lo que respecta a la seguridad operacional.

CAPÍTULO 9

9.2.1 En algunos aeropuertos internacionales y aeropuertos internacionales de alternativa no se cuenta con servicios de salvamento y extinción de incendios que cumplan con las normas del Anexo. Para más detalles los explotadores deberían consultar la AIP En Route Supplement Australia (ERSA).

Observación: Actualmente se utiliza un aeródromo con capacidad para 350 000 pasajeros por año como base de comparación para el suministro de un servicio de salvamento y extinción de incendios (RFFS) acorde con las normas del Anexo.

9.4.1* Los programas de mantenimiento de aeródromo quedan a discreción del explotador del aeródromo.
9.4.2*

Observación: La cantidad de mantenimiento varía de acuerdo al uso y el entorno. El encargado de la reglamentación de la seguridad operacional en Australia adoptaría las medidas que correspondan si la seguridad de las operaciones se viera afectada como resultado de malos programas de mantenimiento.

9.4.5 Australia se concentra en la textura de la superficie de la pista, en lugar de la medición de las características
9.4.6 de rozamiento de la pista.
9.4.7*

Observación: La legislación que se está preparando propondrá la introducción del concepto de medición del rozamiento.

9.4.8* Se exige que los explotadores de aeródromos, como parte de las inspecciones de las características del estado de funcionamiento de los aeródromos, evalúen la condición de la superficie del área de movimiento.

Observación: La legislación que se está preparando propondrá la introducción del concepto de medición del rozamiento.

9.4.9* Se exige la inmediata remoción, una vez detectada su presencia, de material suelto del pavimento utilizado por aeronaves RPT de turboreactor y de turbohélice. Dicho pavimento comprende los márgenes sellados de las calles de rodaje.

9.4.10 Existe un requisito general relativo a mantener limpio el pavimento utilizado por aeronaves RPT de
9.4.11* turboreactor y turbohélice. La nieve, la nieve fundente y el hielo no son una característica de los
9.4.12* aeródromos australianos.

9.4.13*
9.4.14*
9.4.15

9.4.21 El mantenimiento preventivo no es obligatorio.

Observación: Se requiere que los explotadores de aeródromos vigilen las luces durante las inspecciones del estado de funcionamiento.

9.4.22* Se considera que las inspecciones visuales combinadas con los informes de los pilotos son suficientes.

* Método recomendado

- Observación:* La medición de la intensidad de la apertura de haz especialmente por lo que respecta a las luces de aproximación, no sería posible en la práctica en este momento. Actualmente, la disponibilidad de equipo de ensayo sobre el terreno es limitada.
- 9.4.23* Estas recomendaciones y esta norma no se han aprobado debido a la ausencia de operaciones de Categorías II y III en Australia en estos momentos.
- 9.4.24*
9.4.25*
9.4.26 *Observación:* Véase el comentario en 9.4.22. Todavía no se dispone de equipo satisfactorio de medición para luces elevadas de aproximación.
- 9.4.27 Actualmente las barras de parada no se utilizan en Australia.
- 9.4.28 Esta norma se aplica, sea cual fuere la visibilidad.
- 9.4.29 a
9.4.31 Australia ha establecido criterios que se utilizan para provocar que se realice el mantenimiento. Estos criterios se aplican en todos los casos, y son similares a los criterios de la OACI.
- Observación:* Dado que no hay operaciones de Categorías II y III en Australia, los criterios se han simplificado sin anular la seguridad operacional.
- 9.4.32* Si bien no se especifica en la legislación, este método se lleva a la práctica.
- Observación:* La legislación que se está preparando propondrá el cumplimiento.
- 9.5.1* La implantación de medidas eficaces de control del peligro aviario es responsabilidad del explotador del aeródromo. No se cuenta con ningún sistema nacional para la recopilación y difusión de información.
- Observación:* Este requisito se incluye en el manual de aeródromos que, en el caso de los aeródromos matriculados, debe ser aprobado.
- 9.6 Australia no exige el establecimiento de un servicio de dirección en la plataforma. Los señaleros para las aeronaves en la plataforma son responsabilidad de los transportistas.
- Observación:* Este sistema funciona satisfactoriamente en los aeródromos internacionales de Australia.

* Método recomendado

CAPÍTULO 1

1.3.1 Los aeródromos no se certificarán al 27 de noviembre de 2003.

Observación: El retraso obedece a asuntos de orden jurídico.

Comentarios sobre la implantación: A partir de una fecha que se publicará más adelante, los aeródromos utilizados para las operaciones internacionales, que tengan por lo menos una pista con una longitud mínima de 1 200 m, se certificarán de acuerdo con las especificaciones contenidas en este Anexo, así como otras especificaciones pertinentes de la OACI, por conducto de un marco de reglamentación apropiado.

CAPÍTULO 9

9.5.3 Esta norma se considera únicamente como una recomendación.

Observación: El control aviario en los aeropuertos no está totalmente bajo la responsabilidad de las autoridades aeronáuticas o las administraciones de aeropuertos. En muchos casos, las zonas fuera de los límites del aeropuerto son entornos naturales, tales como mangles, pantanos, ríos o lagos en los que pueden proliferar las especies indígenas de aves. La legislación brasilera protege estas zonas y también a la fauna local. Por consiguiente, las autoridades de aviación civil no pueden abordar eficazmente el problema de la actividad y proliferación de las aves en la vecindad de los aeródromos, pues ello está fuera de su esfera de competencia legalmente establecida.

9.5.4 Esta norma se considera únicamente con una recomendación.

Observación: Los gobiernos municipales y locales son los responsables desde el punto de vista jurídico de la planificación en el control de la utilización de los terrenos urbanos, comprendidos los vertederos de basura. Por consiguiente, las autoridades de aviación civil y del gobierno federal no pueden abordar eficazmente el problema de la actividad de las aves en los vertederos de basura u otras fuentes, ya que ello queda fuera de su esfera de competencia legalmente establecida.

CAPÍTULO 1

- 1.3 El Ministerio de Transportes de Canadá certifica los aeródromos que reciben operaciones regulares de transporte de pasajeros y varios otros aeródromos de acuerdo con las normas del Estado, que son similares a las contenidas en el Anexo 14, Volumen I, Tercera edición.

Observación: El Ministerio de Transportes de Canadá actualmente lleva a cabo un examen de las normas de certificación para los aeropuertos con la finalidad de contar con aeropuertos que reciben operaciones internacionales además de las que van o vienen desde los Estados Unidos de América, a fin de cumplir con las normas de naturaleza similar a las del Anexo 14, Volumen I, Tercera edición, con excepción de las normas con respecto a las cuales Canadá mantiene registrada una diferencia. Las normas de certificación para otros aeródromos que no cumplen con los criterios mencionados anteriormente respecto a las operaciones internacionales se basarían en el nivel de actividad y el tipo de aeronave en el aeródromo, a fin de tratar de brindar flexibilidad al explotador del aeropuerto. Se prevé que este examen se finalizará para el otoño de 2004 e incluirá referencia a las especificaciones de la letra de clave F.

- 1.4 El Canadá no incluye referencias a la letra de clave F en las normas actuales.

Observación: Las disposiciones relativas a la letra de clave F se introducirán como parte del examen en curso de las normas de certificación de aeródromos.

CAPÍTULO 2

- 2.1.5 El Canadá proporciona datos de aeródromo utilizando la referencia geodésica NAD83.
- 2.5.2 El Canadá proporciona coordenadas geográficas para el umbral hasta un nivel de exactitud de 1/10 de segundo.
- 2.5.3 El Canadá no proporciona coordenadas geográficas del eje de calle de rodaje.
- 2.5.4 El Canadá proporciona coordenadas geográficas para los puestos de estacionamiento de aeronave hasta una exactitud de 1/10 de segundo.
- 2.6.2 El Canadá proporciona información ACN-PCN para aeropuertos internacionales únicamente.
- 2.6.8 El Canadá no exige el suministro de resistencia de los pavimentos destinados a zonas que prestan servicios a aeronaves de una masa igual a 5 700 kg o menos.
- 2.7 El Canadá no proporciona emplazamientos para la verificación del altímetro antes del vuelo.

CAPÍTULO 3

- 3.3.7 El Canadá no tiene requisitos de distancia específica para objetos frangibles con respecto a las operaciones de aeronaves de tipo de letra de clave F.

Observación: En la lista actual la letra de clave E es la aeronave de mayor tamaño.

- 3.4 El Canadá no exige áreas de seguridad de extremo de pista.

Observación: Por lo que respecta a la aplicación, se trata de una recomendación y, en los casos en que se proporciona, las características cumplen con los requisitos de la OACI.

CAPÍTULO 4

4.1 El Canadá no utiliza superficies cónicas ni superficies horizontales internas, según están descritas, pero tiene una superficie externa establecida a una elevación de 45 m con un radio de 4 000 m. El Canadá no establece una superficie externa en las pistas de vuelo visual, excepto cuando existe un procedimiento publicado de vuelo en circuito.

El Canadá no utiliza las superficies de aproximación interna, ni de transición interna, ni de aterrizaje interrumpido.

Canadá no aplica las superficies de despegue y las superficies de aproximación como elementos individuales, sino como una única superficie de despegue/aproximación utilizando los requisitos de pendiente de aproximación.

Tabla 4-1 El Canadá aplica una pendiente constante a la superficie de despegue/aproximación a lo largo de la totalidad de la distancia especificada.

Observación: En el Canadá, la pendiente de despegue/aproximación para las pistas de vuelo visual, de números de clave 3 y 4 se establece en 2,5%.

CAPÍTULO 5

5.1.2 Los indicadores de la dirección de aterrizaje no se utilizan en Canadá.

5.1.3 El Canadá no exige las lámparas de señales en las torres de control como parte de los requisitos de certificación de aeropuertos.

Observación: NAV CANADA es el proveedor de control de tránsito aéreo en el Canadá. Su práctica es contar con lámparas de señales situadas en las torres de control y en las estaciones de servicio a los vuelos.

5.2.1.6 El Canadá no especifica que las líneas de seguridad en las plataformas deben ser de un color que contraste con el utilizado para las señales de puestos de estacionamiento de aeronaves. Pero recomienda que los límites de las zonas de estacionamiento, los corredores de vehículos y las vías de peatones sean blancos.

Observación: La capacidad de cumplir con la Norma 5.2.1.6 existe en la mayoría de los aeropuertos canadienses.

5.2.2.4 Las pistas dentro del espacio aéreo canadiense septentrional interior están designadas con referencia al azimuth verdadero debido a que están en la zona de falta de fiabilidad de la brújula magnética.

5.2.5.2 El Canadá exige una señal de punto de visada para las pistas de números de clave 3 y 4 únicamente.

5.2.5.4 El emplazamiento de la señal de punto de visada se basa en la clave de pista en lugar de basarse en la distancia disponible para el aterrizaje. El Canadá no especifica que las señales deben coincidir con el sistema de aproximación visual, cuando éste se proporciona.

Observación: Existe una exención para permitir el emplazamiento de la señal de punto de visada basándose en la distancia disponible para el aterrizaje, a la espera de una enmienda de los requisitos establecidos en el reglamento.

5.2.6 El Canadá exige señales de zona de toma de contacto para las pistas de números de clave 3 y 4 únicamente.

- 5.2.10 El Canadá se refiere a las señales de puntos de espera intermedios como puntos de espera en la intersección de calles de rodaje y considera que los requisitos relativos a la distancia para el emplazamiento de las calles de rodaje/puntos de espera de calle de rodaje son una recomendación.
- 5.2.11 En el Canadá no se utilizan las señales de punto de verificación del VOR.
- 5.2.15 En el Canadá no se utilizan las señales con instrucciones obligatorias.
- 5.2.16.1 El Canadá no exige la instalación de señales de información en los casos en que no es práctico instalar letreros de información.
Observación: En el Canadá la aplicación de estas señales es una recomendación.
- 5.3.3.8 El Canadá no utiliza faros de identificación.
- 5.3.4.1 B El Canadá no exige un sistema sencillo de iluminación de aproximación para apoyar las aproximaciones que no son de precisión.
Observación: La aplicación de estos sistemas de luces en las aproximaciones que no son de precisión es una recomendación en el Canadá.
- 5.3.4.2 a
5.3.4.5*
5.3.4.6 a
5.3.4.8*
5.3.4.9* El Canadá no emplea el sistema sencillo de iluminación tal como está descrito, pero utiliza un sistema que consiste en sistemas de luces estroboscópicas omnidireccionales (ODALS) emplazadas a intervalos de 90 m, extendiéndose hasta una distancia de 450 m del umbral de la pista.
- 5.3.4.10 En el Canadá la longitud del sistema de iluminación de aproximación de Categoría I es de 720 m y está constituido principalmente por sistemas SSALR.
- 5.3.4.22 En el Canadá la longitud del sistema de iluminación de aproximación de Categorías II o III es 720 m y el sistema normalizado es el ALSF-2.
- 5.3.5.1 El Canadá no exige un sistema visual indicador de pendiente de aproximación si la pista cuenta con un sistema electrónico de aproximación de precisión.
- 5.3.5.2 El Canadá no utiliza los sistemas T-VASIS y AT-VASIS.
- 5.3.5.32 El Canadá no exige control de intensidad del PAPI/APAPI.
Observación: La capacidad de cumplir con la Norma 5.3.5.32 existe con la mayoría de las instalaciones PAPI/APAPI.
- 5.3.8 En el Canadá este tipo de iluminación se denomina luces de identificación de pista y las luces se emplazan lateralmente a una distancia de 12 m del borde, y a una distancia de hasta 30 m frente al umbral.
- 5.3.9.7 a) El Canadá utiliza luces azules en la dirección de aproximación de las zonas desplazadas.
- 5.3.10.8 El Canadá exige que cada barra de ala tenga: tres luces para las pistas de 30 m de anchura o menos, cuatro luces para las pistas de 30-45 m, y cinco luces para las pistas de más de 45 m.
- 5.3.15.1 El Canadá exige que las luces de eje de calle de rodaje proporcionen una guía entre el eje de la pista y el punto en la plataforma en el cual las aeronaves comienzan las maniobras de estacionamiento.

* Método recomendado

- 5.3.17.2 El Canadá exige barras de parada en las condiciones de operación inferiores a 400 m.
- 5.3.18.1 En el Canadá las luces de punto de espera intermedio se denominan luces de intersección de calles de rodaje. En el Canadá actualmente la aplicación de estas luces es una recomendación.
- 5.3.22.1 En el Canadá la aplicación de sistemas de guía visual para el atraque es una recomendación.
- 5.3.22.14 En el Canadá el requisito relativo al emplazamiento del indicador de posición de parada se considera como una recomendación.
- 5.4.1.7 a) En el Canadá se requiere que los letreros estén iluminados cuando se prevea utilizarlos a valores inferiores a 400 m.
- 5.4.1.9 El Canadá no proporciona letreros de mensaje variable.
- 5.4.1.10
- 5.4.2.8 El Canadá exige que se coloque un letrero de designación de pista a ambos lados de las calles de rodaje relacionadas con pistas para aproximaciones de precisión, a ambos lados de la calle de rodaje cuando dicha calle de rodaje es mayor de 45 m, y por lo menos del lado izquierdo de las calles de rodaje relacionadas con pistas para aproximaciones que no sean de precisión o pistas de vuelo visual.
- 5.4.2.16 La práctica en el Canadá consiste en instalar un letrero en estos puntos de espera, con el letrero de designación de pista obligatorio.
- 5.4.3.2 El Canadá no proporciona letreros de pista libre, ni letreros de despegue desde intersección.
- 5.4.4 El Canadá no proporciona letreros ni señales de punto de verificación del VOR.

CAPÍTULO 6

- 6.1.3 El Canadá no exige que se señale/ilumine un obstáculo fijo que sobresale de una superficie de aproximación o de despegue. Cuando los obstáculos sobresalen de la superficie de despegue/aproximación, se desplazarían tanto el umbral como la superficie de despegue/aproximación conexas. Asimismo, la práctica en el Canadá es señalar e iluminar todo objeto significativo en las inmediaciones del aeropuerto.
- 6.3.5 El Canadá no estipula características específicas sobre el tipo de luces de obstáculos requeridas para los vehículos que han de seguir las aeronaves.
- Observación:* Esto se aborda de la misma manera que para los demás vehículos.
- 6.3.25 En el Canadá las luces dispuestas con los vehículos relacionados con una emergencia son de destellos de color rojo, o de destellos de color rojo y amarillo.
- 6.3.26 El Canadá no estipula características específicas sobre el tipo de luces de obstáculos requeridas para los vehículos que han de seguir las aeronaves.
- 6.3.27
- Observación:* Esto se aborda de la misma manera que para los demás vehículos.

CAPÍTULO 8

8.1.8 El Canadá no especifica que la fuente secundaria de energía eléctrica quede automáticamente conectada pero exige un tiempo para el cambio a otra fuente que es consecuente con esta norma, lo cual sólo puede lograrse por medios automáticos.

8.1.9 El Canadá exige una fuente secundaria de energía para las operaciones con un RVR inferior a 400 m.

8.6 El Canadá no exige que en la construcción o el diseño de las instalaciones de un aeropuerto se tomen en consideración las medidas de seguridad de la aviación civil como parte de los requisitos de certificación de aeropuertos.

Observación: El cumplimiento de esta norma se logra normalmente como parte de la consulta entre el grupo de seguridad del Ministerio de Transportes del Canadá, a cargo de la reglamentación de seguridad de la aviación canadiense, y los diversos socios en un aeropuerto con anterioridad a cualquier modificación de la construcción.

8.7.2 El Canadá exige la frangibilidad del equipo o las instalaciones requeridas para las pistas para aproximaciones de precisión. La frangibilidad se aborda como recomendación para otros tipos de pistas.

Observación: No obstante, en el Canadá la práctica consiste en que las ayudas visuales emplazadas en estas zonas sean frangibles. La capacidad de cumplir con la Norma 8.7.2 existe en la gran mayoría de los aeropuertos canadienses. El Ministerio de Transportes del Canadá prevé examinar este requisito con la idea de enmendar el requisito actual. Se prevé que los resultados de este examen se publicarán para el otoño de 2004.

8.7.5 El Canadá no exige que el equipo ni las instalaciones más allá del extremo de una franja de pista para aproximaciones de precisión (240 m) se limiten a fines de navegación aérea únicamente.

Observación: No obstante, en el Canadá la práctica consiste en que las ayudas visuales emplazadas en esta zona sean frangibles. El Ministerio de Transportes del Canadá prevé examinar este requisito con la idea de enmendar el requisito actual. Se prevé que los resultados de este examen se publicarán para el otoño de 2004.

8.7.6 El Canadá no tiene requisitos específicos de frangibilidad con respecto al equipo de las instalaciones a lo largo del eje de pista que presta servicios relacionados con operaciones de aeronaves de letra de clave F. El Canadá no especifica requisitos de frangibilidad más allá del extremo de la franja (240 m), como no sean los requisitos de frangibilidad relativos a las ayudas visuales. El Canadá no proporciona superficies de aproximación interna, ni de transición interna, ni de aterrizaje interrumpido.

Observación: La capacidad de cumplir con la Norma 8.7.6 existe en la gran mayoría de los aeropuertos canadienses. El Ministerio de Transportes del Canadá prevé examinar este requisito con la idea de enmendar el requisito actual. Se prevé que los resultados de este examen se publicarán para el otoño de 2004.

8.9.1 El Canadá exige que se proporcione un sistema de guía y control del movimiento en la superficie para las operaciones con un RVR inferior a 400 m.

CAPÍTULO 9

9.1.13 El Canadá exige que se lleve a cabo un ensayo completo del plan a intervalos que no excedan de tres años.

Observación: Se ha llevado a cabo una consulta con los socios acerca de la revisión del reglamento y las normas sobre planificación de respuesta de emergencia. En la actualidad se finaliza un nuevo reglamento para cumplir con la norma y el mismo entrará en vigor para la primavera de 2004.

- 9.2.21 El Canadá exige que el ensayo del tiempo de respuesta se lleve a cabo hasta el punto medio de la pista más lejana que presta servicios a aeronaves comerciales de transporte de pasajeros.

Observación: La capacidad de cumplir con la Norma 9.2.21 existe en la gran mayoría de los aeropuertos canadienses. El Ministerio de Transportes del Canadá prevé realizar una consulta con la idea de enmendar los requisitos de ensayo actuales desde el punto medio hasta la distancia más exigente de la pista más alejada. Se prevé que los resultados de esta consulta se publicarán para el otoño de 2004.

- 9.4.5 El Canadá exige que se lleve a cabo la medición del rozamiento de la pista en las pistas que prestan servicios a aviones de turborreactor.

Observación: El Ministerio de Transportes del Canadá prevé examinar este requisito con la idea de enmendar el requisito actual. Se prevé que los resultados de este examen se publicarán para el otoño de 2004.

- 9.4.10 En el Canadá el requisito relativo al mantenimiento de invierno de la superficie de las pistas se aborda como una recomendación.

Observación: La capacidad de cumplir con la Norma 9.4.10 existe en la gran mayoría de los aeropuertos canadienses. Se ha llevado a cabo una consulta con los socios acerca de la revisión del reglamento y las normas sobre el mantenimiento y la planificación de invierno, que deberían entrar en vigor en 2004.

- 9.4.16 b) El Canadá exige que la pendiente de una rampa temporaria no sea mayor del 1,0%.

- 9.4.20 El Canadá especifica el nivel de buen funcionamiento de elementos luminosos basándose únicamente en el 50% de la intensidad media especificada en el Apéndice 2. El valor de diseño no se considera en la evaluación.

- 9.4.26 a
9.4.31 El Canadá no especifica el objetivo de mantenimiento preventivo para las ayudas visuales; éstas se abordan como recomendaciones.

- 9.5 El Canadá no exige la reducción de peligros debidos a las aves en los aeropuertos.

Observación: La capacidad de cumplir con la Norma 9.5 existe en la gran mayoría de los aeropuertos canadienses. Se llevaron a cabo consultas con los socios en relación con la introducción del reglamento y las normas sobre gestión de la fauna y flora. Este reglamento se está completando en la actualidad y debería entrar en vigor en 2004.

CAPÍTULO 1

1.1 Se entiende por “aeródromo” toda área definida de tierra o de agua, equipada, destinada o comúnmente utilizada para facilitar el aterrizaje y despegue de aeronaves e incluye:

- a) toda área o espacio, ya sea en tierra, en el techo de un edificio, o en cualquier otra parte, que esté concebido, equipado o destinado para facilitar el aterrizaje y despegue de las aeronaves con capacidad de descender o ascender verticalmente; y
- b) todas aquellas áreas de tierra o agua o toda aquella área o espacio, cuya gestión se ha conferido al Gobierno o al Jefe de Estado,

pero no incluye las áreas cuyas instalaciones para facilitar el aterrizaje y despegue de aeronaves han sido abandonadas y no han sido rehabilitadas.

Comentarios sobre la aplicación: La definición es compatible con la legislación local. Por consiguiente, por el momento no se ha considerado la eliminación de la diferencia notificada.

CAPÍTULO 3

3.8.21* Las secciones rectas en cada extremo de los puentes sobre la Calle de rodaje W, la Calle de rodaje V y la Calle de rodaje V4 no se presentan en los siguientes emplazamientos:

Unión de la Calle de rodaje W a H y viceversa
 Unión de la Calle de rodaje W a V4 y viceversa
 Unión de la Calle de rodaje W a W2 y viceversa
 Unión de la Calle de rodaje V a V4 y viceversa
 Unión de la Calle de rodaje V a H y viceversa

Comentarios sobre la aplicación: Esto se compensa por una mayor anchura de los puentes (de los 44 m requeridos a 60 m) a fin de evitar el sobreviraje. Por consiguiente, por el momento no se ha considerado la eliminación notificada.

CAPÍTULO 5

5.2.10 Las señales de punto de espera en rodaje en los siguientes puntos consisten en una línea entera y una línea cortada:

Unión de la Calle de rodaje A y la Calle de rodaje N
 Unión de la Calle de rodaje B y la Calle de rodaje N
 Unión de la Calle de rodaje A y la Calle de rodaje A4
 Unión de la Calle de rodaje A y la Calle de rodaje A5
 Unión de la Calle de rodaje A y la Calle de rodaje A6
 Unión de la Calle de rodaje A y la Calle de rodaje V
 Unión de la Calle de rodaje A y la Calle de rodaje W
 Unión de la Calle de rodaje B y la Calle de rodaje V
 Unión de la Calle de rodaje B y la Calle de rodaje W
 Unión de la Calle de rodaje A8 y la Calle de rodaje B
 Unión de la Calle de rodaje H y la Calle de rodaje V
 Unión de la Calle de rodaje H y la Calle de rodaje W
 Unión de la Calle de rodaje N y la Calle de rodaje H

* Método recomendado

Comentarios sobre la aplicación: Se utiliza información visual más perceptible en las intersecciones de rodaje críticas a fin de acentuar las señales. Por consiguiente, por el momento no se ha considerado la eliminación de la diferencia notificada.

5.4.3.30 La inscripción de los letreros de TORA en TWY A3, A10, J2 y J8 no contienen la flecha como se especifica en la disposición.

Observación: Las pistas de rodaje especificadas intersectan las dos pistas muy cerca del final de cada una de las pistas. Es muy poco probable que los pilotos despeguen en la dirección equivocada ya que si se toma la dirección equivocada, sólo se dispondría de una pista de 100 m de longitud para el despegue. Por consiguiente, por el momento no se ha considerado la eliminación de la diferencia notificada.

6.3.25 Las luces de obstáculos de baja intensidad dispuestas en vehículos de salvamento y extinción de incendios son de destellos de color rojo.

Observación: Esto está de acuerdo con la práctica local para la designación de los vehículos de salvamento y extinción de incendios. Múltiples luces de obstáculos de destellos de color rojo están dispuestas en estos vehículos, lo cual permite una fácil diferenciación con las luces anticollisión de los aviones. Por consiguiente, por el momento no se considera la eliminación de esta diferencia.

CAPÍTULO 3

- 3.4.1 Se proveerá un área de seguridad de extremo de pista en cada extremo de una franja de pista cuando:
- el número de clave sea 3 ó 4; y
 - el número de clave sea 1 ó 2 y la pista sea de aterrizaje por instrumentos.
- 3.4.2 El área de seguridad de extremo de pista se extenderá desde el extremo de una franja de pista hasta la mayor distancia posible, y por lo menos hasta 90 m.
- 3.8.19 Calles de rodaje en puentes — no se aplica.
- Observación:* Calles de rodaje en puentes no se considera en nuestro reglamento.
- 3.14 Instalaciones de deshielo/antihielo — no se aplica.
- Observación:* No se considera, pues las condiciones climáticas de nuestro país no lo exigen.

CAPÍTULO 5

- 5.2.7.4* Una señal de faja lateral de pista debería tener una anchura total de 0,45 m como mínimo.
- Observación:* La señal de faja lateral tiene un ancho de 0,45 m independientemente del ancho de la pista.
- 5.3.14 Las luces de zona de parada no se aplican.
- Observación:* En el Reglamento de aeródromos de Cuba no existen disposiciones con respecto a las luces de zona de parada.
- 5.3.20 Las luces de protección de pista no se aplican.
- 5.3.22 Los sistemas de guía visual para el atraque no se aplican.
- Observación:* En el Reglamento de aeródromos de Cuba no se han establecido normas sobre los sistemas de guía visual para el atraque.
-

* Método recomendado

CAPÍTULO 1

- 1.3.1 *Comentario sobre la aplicación:* A partir del 30 de abril de 2004, Eslovaquia certificará los aeródromos abiertos al público, para operaciones interiores, de conformidad con las especificaciones contenidas en el Anexo 14, así como otras especificaciones pertinentes de la OACI, mediante un marco normativo apropiado.
- 1.3.6 *Comentario sobre la aplicación:* A partir del 24 de noviembre de 2005, los aeródromos abiertos para ser utilizados por el público para el transporte comercial de pasajeros, carga y correos, tendrán en servicio un sistema de gestión de la seguridad.

CAPÍTULO 5

- 5.3.1.2* *Comentario sobre la aplicación:* Estas disposiciones serán aplicables a partir del 27 de noviembre de 2004.

CAPÍTULO 6

- 6.2.4* Un objeto cuyo eje principal esté en el plano vertical puede colorearse con grupos de bandas. Cada grupo consistirá en cinco bandas con una anchura total de 20 m. Los objetos que no excedan de 120 m de altura se colorearán con un grupo por lo menos, los objetos que no excedan de 180 m de altura se colorearán con dos grupos por lo menos, los objetos que superan los 180 m de altura tendrán un grupo adicional cada 60 m de altura. El origen del primer grupo estará en la parte de arriba del objeto.

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

2.9.9* Dadas las condiciones climatológicas de nuestro país, no se cumple la recomendación propuesta.

CAPÍTULO 3

3.1.11* La distancia mínima entre pistas paralelas previstas para aproximaciones paralelas independientes es de 1 310 m.

3.3.2 Se estima que hasta el 1 de enero de 2009 no se habrán adaptado todos los aeropuertos a la norma relativa a longitud de las franjas de pista.

3.4.3* En España no se cumple este método recomendado.

3.7 Se cumple la recomendación de existencia del área de funcionamiento de radioaltímetro en los aeropuertos en donde se requieren aproximaciones de precisión de Categorías II/III.

CAPÍTULO 5

5.2.15 En España los caracteres de las señales de información tienen normalmente una altura de 2 m.

5.3.5 El 31 de diciembre de 1999, las siete cabeceras de cuatro aeropuertos, en las que actualmente aún dan servicios sistemas VASIS, dispondrán de sistemas PAPI operativos.

5.3.17.10 Las instalaciones existentes no están adaptadas a esta norma.

5.3.22 Para el 31 de diciembre de 1999, todos los sistemas de guía visual para el atraque cumplirán lo especificado.

5.4 La adaptación de las disposiciones correspondientes se finalizará durante el año 2001.

CAPÍTULO 6

6.3.16 No se cumple, por existir diferencias entre lo recomendado por la OACI y lo exigido por nuestro código de circulación.

* Método recomendado

CAPÍTULO 1

1.2.1 Los aeropuertos de los Estados Unidos son, en su gran mayoría, de propiedad de los gobiernos locales y de organismos semigubernamentales creados para explotar las instalaciones y servicios de transporte. El gobierno federal suministra control de tránsito aéreo, pone en funcionamiento y mantiene radioayudas para la navegación, proporciona asistencia financiera para la construcción y ampliación de aeropuertos, homologa los principales aeropuertos y publica normas y textos de orientación para el planeamiento, proyecto y seguridad operacional de los aeropuertos.

En general, se cumple con las normas y métodos recomendados del Anexo 14, Volumen I. En los aeropuertos con servicios regulares de pasajeros en los cuales se emplean aeronaves de más de nueve asientos, se exige el cumplimiento de las normas mediante reglamentación y certificación. En los demás aeropuertos, el cumplimiento se logra en virtud de los acuerdos con cada uno de ellos en que se han otorgado fondos federales para el desarrollo, o mediante medidas voluntarias.

1.4.1 En los Estados Unidos, la clave de referencia de aeropuerto es un indicador de dos elementos que vincula
 1.4.2 las normas empleadas en el proyecto del aeropuerto con una combinación de las características de
 1.4.3 dimensiones y operativas de las aeronaves más grandes que se prevé recibir en el aeropuerto. El primer
 1.4.4 elemento, la categoría de aproximación de las aeronaves, corresponde a los grupos de velocidad de aproximación de los PANS-OPS de la OACI. El segundo, Grupo de modelo de avión (ADG), corresponde a los grupos según la envergadura del elemento 2 de la clave de referencia de aeródromo del Anexo 14. Véase a continuación:

Clave de referencia de aeropuerto (ARC)

Categoría de aproximación de las aeronaves	Número de clave del Anexo 14 (aproximadamente)	Aeropuertos para B747-400 ARC D-V
A	1	
B	2	
C	3	
D	4	
E	—	
Grupo de modelo de avión	Letra de clave correspondiente del Anexo 14	
I	A	
II	B	
III	C	
IV	D	
V	E	
VI	F (propuesta)	

CAPÍTULO 2

2.2.1 *Comentario sobre la aplicación:* El punto de referencia de aeródromo se determina de nuevo cuando se modifica el proyecto de planeamiento definitivo del aeródromo.

2.9.6 No se han establecido los valores mínimos de rozamiento para indicar que las pistas son “resbaladizas cuando están mojadas”. Sin embargo, el texto de orientación de los Estados Unidos recomienda que los pavimentos se mantengan en los mismos niveles indicados en el *Manual de servicios de aeropuertos* (Doc 9137).
 2.9.7

2.11.3 Si una pieza del aparato para extinción de incendios no puede sustituirse inmediatamente, debe emitirse un aviso al personal aeronáutico. Si el aparato no se reintegra al servicio dentro de las 48 horas, las operaciones se limitarán a las compatibles con el índice inferior correspondiente al aparato en buen funcionamiento.

2.12 e) Cuando todavía está instalado el VASIS original, se notifica la altura sobre el umbral contando a partir del eje de la señal de estar en el rumbo, y no la del extremo superior de la señal roja a partir de la barra de ala anterior.

CAPÍTULO 3

3.1.2* La componente transversal del viento se basa en la clave de referencia de aeropuerto (ARC): 10,5 kt para AI y BI; 13 kt para AII y BII; 16 kt para AIII, BIII y CI a DIII; 20 kt para AIV a DVI.

3.1.9* Las anchuras de las pistas (en metros) son las siguientes:

Anchura de la pista (metros)

Categoría de aproximación de aeronaves	Grupo de modelo de avión					
	I	II	III	IV	V	VI
A	18 ¹	23 ¹	—	—	45	60
B	18 ¹	23 ¹	—	—	45	60
C	30	30	30 ²	45	45	60
D	30	30	30 ²	45	45	60

1. La anchura de las pistas de precisión (con mínimos de visibilidad de aproximación inferiores a 1 200 m) es de 23 m si están previstas únicamente para aviones pequeños (de menos de 5 700 kg) y de 30 m si están previstas para aviones más grandes.
2. Para los aviones con masa máxima de despegue certificada superior a 68 000 kg, la anchura de pista normal es de 45 m.

3.1.12* Se permiten pendientes longitudinales de pista de hasta 1,5% para las aeronaves de categorías de aproximación C y D, excepto en el primer y último cuartos de la pista, donde la pendiente máxima es del 0,8%.

3.1.16* Los perfiles de pista permiten que dos puntos de 5 pies (1,5 m) por encima del eje de la pista sean visibles entre sí en toda la longitud de la pista. Sin embargo, si la pista dispone de una calle de rodaje paralela a todo lo largo, el perfil de la pista debe permitir una línea de mira sin obstrucciones desde cualquier punto situado a 5 pies (1,5 m) por encima del eje de pista dentro de una distancia igual a la mitad de la longitud de la pista. Con respecto a la nota, se exige además una diferencia de altura de 1,5 m comparada con 3 m para la zona de visibilidad comprendida en el *Manual de diseño de aeródromos* (Doc 9157), Parte 1, *Pistas*.

3.1.18* Las pendientes transversales mínima y máxima de pista se basan en las categorías de aproximación de las aeronaves, del modo siguiente:

Para categorías A y B: 1-2%

Para categorías C y D: 1-1,5%.

3.2.3* Los Estados Unidos no requieren que las anchuras mínimas combinadas de la pista y los márgenes sean de 60 m. Las anchuras de los márgenes se determinan por separado.

* Método recomendado

- 3.2.4* La pendiente transversal sobre la parte interior de los márgenes puede ser de hasta el 5%.
- 3.3.3 Se emplea una anchura de franja de pista de 120 m para las pistas de número de clave 3 y 4 en operaciones de precisión, que no sean de precisión y de vuelo visual. Para las pistas de precisión de número de clave 1 y 2, la anchura es de 120 m. Para las pistas que no sean de precisión y de vuelo visual, las anchuras varían desde 37,5 m hasta 120 m.
- 3.3.4*
- 3.3.5*
- 3.3.7 El requisito relativo a la frangibilidad y eliminación de objetos se aplica únicamente al área de seguridad de pista (RSA) y a la zona despejada de obstáculos (OFZ) de la FAA. El RSA tiene funciones similares a la parte nivelada de las franjas de pista. La diferencia es inferior a 1,3 m, o sea la FAA dispone 76,2 m de distancia comparado con los 77,5 m previstos en el Anexo 14. Con todo, el área más allá del RSA, la zona despejada de obstáculos de la pista mide 120 m y en ella se exige la eliminación de objetos, mas no la frangibilidad de los objetos permitidos.
- 3.3.9* Los aeropuertos utilizados exclusivamente por aeronaves pequeñas (Grupo I de modelo de avión de los Estados Unidos) pueden ser niveladas hasta sólo 18 m de distancia del eje de la pista.
- 3.3.14* La pendiente transversal máxima de la parte nivelada de la pista puede ser del 3% para las categorías C y D de aproximación de las aeronaves y del 5% para las categorías A y B de aproximación de las aeronaves.
- 3.3.15* Los Estados Unidos no han sancionado normas acerca de las pendientes transversales máximas sobre las partes de la franja de pista que quedan fuera del área normalmente nivelada.
- 3.3.17* Las pistas destinadas a ser usadas por aeronaves más pequeñas en condiciones de vuelo visual pueden nivelarse hasta sólo 18 m de distancia del eje de la pista (Grupos I y II de modelo de avión de los Estados Unidos).
- 3.4.2 Para algunas pistas de número de clave 1, las zonas de seguridad de extremo de pista pueden ser de sólo 72 m.
- 3.6.4* Sólo se hacen mediciones del rozamiento en las superficies pavimentadas en las pistas pavimentadas de resistencia total y no en las superficies de las zonas de parada.
- 3.7.1*
- 3.7.2* Los Estados Unidos no han fijado normas ni métodos recomendados para las zonas de funcionamiento de radioaltímetros.
- 3.8.3* Los Estados Unidos especifican una distancia libre de 6 m para los aviones del Grupo de modelo VI.
- 3.8.4* La anchura de la calle de rodaje para las aeronaves del Grupo de modelo VI es de 30 m.
- 3.8.5* Los Estados Unidos también permiten proyectar curvas e intersecciones utilizando el método de sobreviraje evaluado.
- 3.8.7* En la Tabla 1 se muestran las separaciones mínimas entre los ejes de pista y de calle de rodaje. En la Tabla 2 se muestran las separaciones mínimas entre calles de rodaje y sendas de rodaje, y entre calles y sendas de rodaje y objetos fijos y móviles. Por lo general, las separaciones en los Estados Unidos son más amplias para las pistas de vuelo visual y más reducidas para las pistas de vuelo por instrumentos, que lo especificado en el Anexo. También se prevén valores para las aeronaves de envergaduras de hasta 80 m. Cuando la letra de clave sea F la distancia de separación será de 180 m en todos los casos.
- 3.8.8* Las nivelaciones (pendientes) longitudinales de una calle de rodaje están basadas en la categoría de la aproximación (número de clave) en lugar de la envergadura (letra de clave). Sin embargo, los valores son: números de clave 1 y 2 = 3%; números de clave 3 y 4 = 1,5%.

* Método recomendado

- 3.8.10* En la práctica de los Estados Unidos no se prevén normas sobre visibilidad directa, pero existe el requisito de que la distancia visible a lo largo de la pista desde una calle de rodaje que la intercepta debe ser suficiente para permitir que una aeronave en rodaje entre o cruce la pista con seguridad.
- 3.8.11* Las pendientes transversales de las calles de rodaje se basan en las categorías de aproximación de las aeronaves. Para las categorías C y D, las pendientes son del 1-1,5%; para A y B, de 1-2%.
- 3.9.1* La anchura total de la calle de rodaje y sus márgenes es de 54 m en comparación con los 60 m estipulados en el Anexo.
- Observación:* En el caso de las aeronaves de letra de clave F el énfasis se pone en la anchura de la pista pavimentada de resistencia total más que en los márgenes. En los Estados Unidos se exige una anchura de la calle de rodaje de 30 m en comparación de la anchura de 25 m estipulada en 3.8.4.
- 3.10.5 Las pendientes de las franjas de las calles de rodaje son descendentes y están basadas en las categorías de aproximación de las aeronaves, es decir los números de clave. Además, recomendamos una pendiente transversal descendente para los primeros tres metros más allá de la calle de rodaje o de los márgenes, seguida de una pendiente del 1,5-3% para el resto de la franja.
- 3.11.6
Tabla 3-2 c. En cuanto a la Tabla 3-2, la FAA requiere que la separación entre el eje de pista y el punto de espera en rodaje, etc., para el número de clave 1 sea de 38 m en las operaciones que no sean de precisión y de 53 m en las de precisión. Las operaciones de precisión de números de clave 3 y 4 requieren una separación de 75 m, excepto para las aeronaves de “fuselaje ancho”, que requieren 85 m. Por el momento no se ha fijado una distancia normalizada respecto a las aeronaves de letra de clave F.
- 3.14.4* La viabilidad de circunvalar las instalaciones de deshielo y antihielo constituye una norma y no una recomendación.
- 3.14.9* Solamente las distancias de separación mínima correspondientes a las letras de clave D y E son inferiores a las especificadas, a saber, 2 m y 0,5 m respectivamente.
- 3.14.10* Solamente las distancias de separación mínima correspondientes a la letras de clave A, B y D son inferiores a las especificadas, a saber, 2,75 m, 1,5 m y 1 m, respectivamente.

CAPÍTULO 4

- 4.1 En el Reglamento Federal de Aeronáutica, Parte 77, figuran superficies limitadoras de obstáculos semejantes a las descritas en 4.1-4.20.
- 4.1.21 No se utiliza una superficie de aterrizaje interrumpido.
- 4.1.25 Los Estados Unidos no han establecido áreas y superficies limitadoras de obstáculos para el ascenso en el despegue, como tales, pero se especifican superficies de protección para cada extremo de la pista, basadas en el tipo de procedimientos de aproximación disponibles o proyectados. Las dimensiones y pendientes de esas superficies y áreas se exponen en la Tabla 3.
- 4.2
Tabla 4-1 Para las aeronaves de letras de clave C, D y F, la anchura de la OFZ de la superficie de aproximación interna es de 120 m.
- Observación:* Se está llevando a cabo la investigación y desarrollo relativa a la medición de la anchura aplicable a las aeronaves de letra de clave F. Cuando se concluya la simulación de investigación y desarrollo, el órgano encargado de las normas de vuelo (Flight Standards) publicará un documento de la FAA con los resultados y, posiblemente, nuevas recomendaciones.

* Método recomendado

CAPÍTULO 5

- 5.2.1.8* Los Estados Unidos no exigen que se coloquen señales en las calles de rodaje sin pavimentar.
- 5.2.2.2* Los Estados Unidos no exigen señales designadoras de pista en las pistas sin pavimentar.
- 5.2.2.4 Los números de una sola cifra no van precedidos de ceros en las señales de pista. Se puede utilizar otra configuración del número 1 para designar una pista 1 y evitar la confusión con el eje de la pista.
- 5.2.4.2* No se exigen las señales de umbral para las pistas de vuelo visual que no se utilicen en operaciones internacionales, pero a veces se proporcionan.
- 5.2.4.3*
- 5.2.4.5 La norma vigente en los Estados Unidos para la designación del umbral es una configuración de ocho fajas, salvo que pueden usarse más de ocho fajas en las pistas de más de 45 m de anchura. Después del 1 de enero de 2008, la norma de los Estados Unidos se ajustará al Anexo 14.
- 5.2.4.6 La anchura y el espaciado de las fajas se ajustarán al Anexo 14 a partir del 1 de enero de 2008.
- 5.2.4.10 Cuando el umbral esté transitoriamente desplazado, no existe ningún requisito de que se cubran las señales de borde de pista o de calle de rodaje antes del umbral desplazado. Esas señales sólo se retirarán si el área no es adecuada para movimientos de aeronaves.
- 5.2.5.2 Se requieren señales de punto de visada en las pistas de vuelo por instrumentos de precisión y en las pistas de números de clave 3 y 4 utilizadas por aeronaves de reacción.
- 5.2.5.3*
- 5.2.5.4 La señal de punto de visada comienza a 306 m del umbral en todas las pistas.
- 5.2.6.3 La configuración de las señales de zona de toma de contacto en los Estados Unidos, una vez instaladas en ambos extremos de la pista, sólo es aplicable a las pistas de más de 4 990 pies. En pistas más cortas, se eliminan los tres pares de señales más próximos al punto central de la pista.
- 5.2.6.4 La norma estadounidense sitúa la señal de punto de visada a 306 m del umbral, cuando sustituye a una de las dos señales de umbral de tres fajas. El emplazamiento a 306 m se emplea independientemente de la longitud de la pista.
- 5.2.6.5* No se requieren señales de zona de toma de contacto en una pista de aproximaciones que no sean de precisión, aunque pueden proporcionarse.
- 5.2.7.4* Las señales de faja lateral en pistas de vuelo visual pueden tener una anchura total de 0,3 m.
- 5.2.8.3 Las señales de eje de calle de rodaje nunca se instalan longitudinalmente en una pista, aunque ésta forme parte de una ruta normalizada para el rodaje.
- 5.2.9.6* Se emplea el término “ILS” en vez de Categorías I, II y III.
- 5.2.9.7 Las señales de punto de espera de la pista en las intersecciones de pista/pista son las indicadas en la Figura 5-6, configuración A.
- 5.2.11.4 Se suministran señales de punto de verificación, pero el círculo es de 3 m de diámetro y la anchura y longitud de la línea direccional puede variar. Se usa el color amarillo empleado para las señales de calle de rodaje.
- 5.2.11.5*
- 5.2.11.6*
- 5.2.12 No se han establecido normas sobre señales de puesto de estacionamiento de aeronaves.

* Método recomendado

- 5.2.13.1* No se requieren líneas de seguridad en las plataformas, aunque muchos aeródromos las han instalado. Los Estados Unidos no han establecido normas sobre señalamiento para las plataformas, considerando más eficaz dejar que los aeropuertos y las empresas aéreas regulen las actividades relativas al estacionamiento de aeronaves.
- 5.2.14.1 Los Estados Unidos no han establecido normas sobre señales de punto de espera en las vías de vehículos que atraviesan las pistas. Se emplean los métodos locales de control de tránsito.
- 5.3.1.1 En los Estados Unidos no existen normas para impedir la instalación de luces de superficie ajenas a la aeronáutica que puedan interferir en las operaciones aeroportuarias.
- 5.3.1.4, 5.3.1.5 Las nuevas instalaciones de luces de aproximación cumplirán con los requisitos de frangibilidad. Es posible que algunos sistemas existentes no frangibles no sean remplazados antes del 1 de enero de 2005.
- 5.3.2.1*
5.3.2.2*
5.3.2.3* No existe ningún requisito de que un aeropuerto disponga de iluminación de pista de emergencia si no cuenta con una fuente de energía secundaria. Algunos aeropuertos tienen esos sistemas, y existe una especificación de la FAA sobre esas luces.
- 5.3.3.1, 5.3.3.3 Sólo se exige que cuenten con un faro los aeropuertos que reciben aeronaves de más de 30 asientos, aunque existen faros en muchos otros.
- 5.3.3.6 Aunque la norma actual sobre faros en los Estados Unidos requiere de 24 a 30 destellos por minuto, algunos faros más antiguos pueden tener frecuencias de sólo 12 destellos por minuto.
- 5.3.3.8 No se requieren faros de identificación codificados, y que no se han instalado habitualmente. Lo típico es que se instalen faros de aeropuerto que se ajustan a las características de 5.3.3.6 en localidades que reciben aeronaves de más de 30 asientos.
- 5.3.4.1 Si bien en los Estados Unidos se han instalado sistemas de iluminación de aproximación de acuerdo con las especificaciones de 5.3.4.10 a 5.3.4.19, también se proporcionan en algunas localidades sistemas de menor costo, que consisten en luces de aproximación de intensidad media y luces de destellos en secuencia (MALSF).
- 5.3.4.2 Además del sistema descrito en 5.3.4.1, en algunos lugares se utiliza un sistema de luces estroboscópicas omnidireccionales (ODALS), ubicadas a intervalos de 90 m, que se extienden hasta 450 m del umbral de la pista.
- 5.3.4.10 a
5.3.4.17* La norma de los Estados Unidos para el sistema de iluminación de aproximaciones de precisión de Categoría I consiste en un sistema de intensidad media con luces indicadoras de alineación de pista (MALSR). Este sistema consta de barretas de 3 m a intervalos de 60 m hasta 420 m del umbral y luces de destellos en secuencia a intervalos de 60 m desde los 480 hasta los 900 m. Se provee una barra transversal de 20 m de longitud a 300 m del umbral. La longitud total del sistema depende del ángulo de trayectoria de la pendiente de planeo del ILS. Para ángulos de 2,75° y superiores, la longitud es de 720 m.
- 5.3.4.18 La norma de los Estados Unidos para el sistema de iluminación de aproximaciones de precisión de Categoría I consiste en un sistema de intensidad media con luces indicadoras de alineación de pista (MALSR). Este sistema consta de barretas de 3 m a intervalos de 60 m hasta 420 m del umbral y luces de destellos en secuencia a intervalos de 60 m desde los 480 hasta los 900 m. Se provee una barra transversal de 20 m de longitud a 300 m del umbral. La longitud total del sistema depende del ángulo de trayectoria de la pendiente de planeo del ILS. Para ángulos de 2,75° y superiores, la longitud es de 720 m.

* Método recomendado

Las luces de descarga del condensador pueden conectarse o desconectarse cuando se están utilizando las luces permanentes del sistema de iluminación de aproximación. Sin embargo, no pueden conectarse cuando las otras luces no estén en funcionamiento.

- 5.3.4.19 a
5.3.4.21 La norma de los Estados Unidos para el sistema de iluminación de aproximaciones de precisión de Categoría I consiste en un sistema de intensidad media con luces indicadoras de alineación de pista (MALSR). Este sistema consta de barretas de 3 m a intervalos de 60 m hasta 420 m del umbral y luces de destellos en secuencia a intervalos de 60 m desde los 480 hasta los 900 m. Se provee una barra transversal de 20 m de longitud a 300 m del umbral. La longitud total del sistema depende del ángulo de trayectoria de la pendiente de planeo del ILS. Para ángulos de $2,75^\circ$ y superiores, la longitud es de 720 m.
- 5.3.4.22 Según la norma de los Estados Unidos sobre los sistemas de iluminación para aproximaciones de precisión de las Categorías II y III, la longitud total depende del ángulo de trayectoria de la pendiente de planeo del ILS. Para ángulos de $2,75^\circ$ y superiores, la longitud es de 720 m.
- 5.3.4.35 Las luces de descarga del condensador pueden conectarse o desconectarse cuando se están utilizando las luces permanentes del sistema de iluminación de aproximación. Sin embargo, no pueden conectarse cuando las otras luces no estén en funcionamiento.
- 5.3.5.1 No se requieren sistemas visuales indicadores de la pendiente de aproximación para todas las pistas utilizadas por turborreactores, excepto en las pistas en que se realizan operaciones de aterrizaje y parada antes de la intersección que no cuenten con un sistema electrónico de pendiente de planeo.
- 5.3.5.2 Además de los sistemas PAPI y APAPI, en los aeropuertos de los Estados Unidos con servicio comercial se mantienen en funcionamiento los sistemas de tipo VASI y AVASI. Los aeropuertos más pequeños para la aviación comercial pueden tener otros diversos indicadores de pendiente de aproximación, incluso indicadores visuales de pendiente de aproximación tricolores y titilantes.
- 5.3.5.3 No se requieren sistemas visuales indicadores de la pendiente de aproximación para todas las pistas
5.3.5.4 utilizadas por turborreactores, excepto en las pistas en que se realizan operaciones de aterrizaje y parada antes de la intersección que no cuenten con un sistema electrónico de pendiente de planeo.
- 5.3.5.27 La norma estadounidense sobre el PAPI permite reducir a 9 m la distancia entre el borde de la pista y el primer elemento luminoso en las pistas de clave 1 utilizadas por aeronaves que no sean de reacción.
- 5.3.5.42 La superficie de protección de obstáculos del PAPI se usa así: La superficie comienza 90 m por delante del sistema PAPI (hacia el umbral) y continúa hacia afuera en la zona de aproximación, con un ángulo de 1° menos que el ángulo de orientación del tercer elemento luminoso desde la pista. La superficie se ensancha 10° a cada lado de la prolongación del eje de la pista y se extiende cuatro millas terrestres desde su punto de origen.
- 5.3.8.4 En los Estados Unidos se permite el uso de luces omnidireccionales de identificación del umbral de la pista.
- 5.3.13.2 En los Estados Unidos no se exige que el espaciado lateral de las luces de zona de toma de contacto sea igual al de las señales de zona de toma de contacto, cuando las pistas tienen menos de 45 m de anchura.
- 5.3.14 En los Estados Unidos no existen disposiciones con respecto a las luces de zona de parada.
- 5.3.15.1 Sólo se requieren luces de eje de calle de rodaje en el caso de un alcance visual en la pista (RVR) inferior a
5.3.15.2* 183 m sobre rutas de rodaje designadas. Sin embargo, se recomienda en general su empleo cuando existen problemas de rodaje.

* Método recomendado

- 5.3.15.4 No se suministran luces de eje de calle de rodaje en las pistas que forman parte de una ruta normalizada de rodaje, ni siquiera para las operaciones con mala visibilidad. En esas condiciones, la trayectoria de rodaje coincide con el eje de la pista y se iluminan las luces de la pista.
- 5.3.15.7 *Comentario sobre la aplicación:* La norma de los Estados Unidos sobre las luces de eje de calle de rodaje en las calles de salida se ajustó a las disposiciones del Anexo 14 el 1 de septiembre de 1998. No obstante, los aeropuertos de los Estados Unidos todavía están en proceso de aplicar esta norma.
- 5.3.15.10* En los Estados Unidos se permite un desplazamiento de hasta 60 cm.
- 5.3.16.2 No se suministran luces de borde de calle de rodaje en las pistas que forman parte de una ruta normalizada para el rodaje.
- 5.3.17.1 Sólo se requieren barras de parada para condiciones de alcance visual en la pista inferiores a un valor de 183 m en las intersecciones de calle de rodaje y pista, cuando la calle de rodaje está iluminada durante operaciones con mala visibilidad. Una vez instaladas, las barras de parada controladas se ponen en funcionamiento en condiciones RVR inferiores a un valor de 350 m.
- 5.3.17.2*
- 5.3.17.3*
- 5.3.17.4* Las luces de barra de parada elevadas se instalan normalmente en forma longitudinal, alineadas con las luces de borde de calle de rodaje. Cuando no se instalan luces de borde, las luces de barra de parada se instalan a 3 m, como máximo, del borde de la calle de rodaje.
- 5.3.17.8 La abertura de haz de las luces de barra de parada elevadas difiere de la de las luces empotradas en el pavimento. La curva interior de isocandelas para las luces elevadas es de ± 7 horizontal y ± 4 vertical.
- 5.3.17.9 La norma de los Estados Unidos sobre las barras de parada, que son conmutadas por grupos, no exige que se apaguen las luces de eje de calle de rodaje más allá de las barras de parada cuando éstas se encienden. Las luces de eje de calle de rodaje que se extienden más allá de las barras de parada selectivamente conmutables están agrupadas en dos segmentos de aproximadamente 45 m cada uno. Un sensor en el extremo del primer segmento reenciende la barra de parada y apaga el primer segmento de luces de eje. Un sensor en el extremo del segundo segmento apaga ese segmento de luces de eje.
- 5.3.18.1 También se usan las luces de punto de espera intermedio en otros lugares de espera en las calles de rodaje, como los puntos de espera con mala visibilidad.
- 5.3.18.3 Las luces de punto de espera intermedio están emplazadas conjuntamente con las señales de intersección de calles de rodaje. Las señales se emplazan a las siguientes distancias del eje de la calle de rodaje que intersecta:
- | Grupo de modelo de avión | Distancia (m) |
|--------------------------|---------------|
| I | 13,5 |
| II | 20 |
| III | 28,5 |
| IV | 39 |
| V | 48,5 |
| VI | 59 |
- 5.3.20.1 Sólo se requieren luces de protección de pista en condiciones de alcance visual en la pista inferiores a un valor de 350 m.
- 5.3.20.2*
- 5.3.20.4 Las luces de protección de pista se emplazan a la misma distancia del eje de la pista que la distancia de espera de las aeronaves, o a menos de unos pocos pies de ese punto.
- 5.3.20.5

* Método recomendado

- 5.3.20.17 La nueva norma de los Estados Unidos sobre luces de protección de pista empotradas en el pavimento se ajusta al Anexo 14. Sin embargo, puede haber algunos sistemas existentes que no emiten destellos.
- 5.3.21 Los Estados Unidos no han sancionado normas aeronáuticas sobre iluminación de plataformas con proyectores.
- 5.3.22 Los Estados Unidos no han establecido normas sobre sistemas de guía visual para el atraque.
- 5.3.24.1 Los Estados Unidos no tienen el requisito de proporcionar luces de punto de espera en las vías de vehículos durante condiciones RVR inferiores a un valor de 350 m.
- 5.4.1.3 Los letreros suelen instalarse algunos centímetros más elevados que lo especificado en el Anexo 14, Volumen I, Tabla 5-4.
- 5.4.1.6 Las inscripciones de los letreros son levemente más grandes y los márgenes alrededor del letrero levemente más pequeños que lo indicado en el Anexo 14, Volumen I, Apéndice 4.
- 5.4.1.7 Los requisitos de luminancia de los letreros no son tan elevados como lo especificado en el Apéndice 4. Los Estados Unidos no especifican un requisito de color durante la noche en términos de cromaticidad.
- 5.4.2.2 Todos los letreros que denotan puntos de espera para aproximaciones de precisión llevan la inscripción
5.4.2.4 “ILS”.
- 5.4.2.7 En los Estados Unidos, en la práctica se usa el letrero NO ENTRY [PROHIBIDA LA ENTRADA] para prohibir la entrada exclusivamente a las aeronaves.
- 5.4.2.9 Por lo general, no se instala el segundo letrero con instrucciones obligatorias, salvo que sea necesaria más orientación.
- 5.4.2.10 Todos los letreros que denotan puntos de espera para aproximaciones de precisión llevan la inscripción “ILS”.
- 5.4.2.11 Por lo general, no se instala el segundo letrero con instrucciones obligatorias, salvo que sea necesaria más orientación.
- 5.4.2.14 Todos los letreros que denotan puntos de espera para aproximaciones de precisión llevan la inscripción “ILS”.
- 5.4.2.16 Los letreros de punto de espera para aeronaves y vehículos con el fin de evitar que penetren en zonas en que infringirían las superficies limitadoras de obstáculos o interferirían con las radioayudas para la navegación llevan el *designador de aproximación*, seguido de las letras “APCH”. Por ejemplo: “15-APCH”.
- 5.4.2.17 Todos los letreros que denotan puntos de espera para aproximaciones de precisión llevan la inscripción “ILS”.
- 5.4.3.15 La práctica en los Estados Unidos consiste en instalar los letreros unos 3 a 5 m más cerca de la calle de rodaje/pista. (Véase el Anexo 14, Volumen I, Tabla 5-4).
- 5.4.3.17 Los Estados Unidos no tienen normas sobre la colocación de los letreros de salida de pista.
- 5.4.3.26 Se usa un borde amarillo en todos los letreros de emplazamiento, independientemente de que estén solos o situados conjuntamente con otros letreros.

- 5.4.3.28 La práctica en los Estados Unidos consiste en utilizar la configuración A en los letreros de pista libre, salvo que se usa la configuración B para indicar que se ha despejado un área crítica para ILS.
- 5.4.3.33* Los Estados Unidos no tienen normas sobre los letreros utilizados para indicar una serie de puntos de espera en rodaje en una misma calle de rodaje.
- 5.4.4.4* Además de los datos del VOR y el DME, se coloca en el letrero la inscripción “VOR Check Course” (rumbo de verificación del VOR).
- 5.4.5.1* Los Estados Unidos no tienen ningún requisito sobre letreros de identificación de aeródromo, aunque suelen instalarse.
- 5.4.6.1* No se han establecido normas sobre los letreros empleados para identificar los puestos de estacionamiento de aeronaves.
- 5.4.7.2 La distancia desde el borde de la vía hasta el punto de espera en la vía se ajusta a las prácticas viales locales.
- 5.5.2.2* Pueden usarse balizas delimitadoras para denotar los bordes de una pista sin pavimentar.
- 5.5.3 No existen disposiciones con respecto a las balizas de borde de zona de parada.
- 5.5.7.1* Pueden usarse balizas delimitadoras para denotar los bordes de una pista sin pavimentar.

CAPÍTULO 6

- 6.1 La FAA no ejerce autoridad normativa con respecto a la señalización e iluminación de obstáculos. Sin embargo, examina las propuestas de construcción de objetos elevados en las proximidades de los aeropuertos y recomienda la señalización e iluminación mínimas compatibles con la seguridad de la aviación.
- 6.2.3* La dimensión máxima de los rectángulos con interior cuadrículado es de 6 m por lado.
- 6.3.33 La intensidad efectiva de las luces de obstáculos de Tipo A con fondo de luminancia diurna es de 270 000 cd $\pm 25\%$. La intensidad efectiva de las luces de obstáculos de Tipo B con fondo de luminancia diurna es de 140 000 cd $\pm 25\%$. Una intensidad superior mejora la perceptibilidad.
- 6.3.34
- Tabla 6-3 Las normas de los Estados Unidos no requieren el 75% de intensidad máxima a -1° , como se indica en la columna 9 para las luces de obstáculos de mediana y alta intensidad.

CAPÍTULO 7

- 7.1.2* Las señales de zona cerrada no se usan en pistas parcialmente cerradas. Véase 5.2.4.10.
- 7.1.4 Las señales de zona cerrada de formas semejantes a la Figura 7-1 b) se emplean para indicar las pistas y calles de rodaje cerradas. La “X” que denota una pista cerrada es de color amarillo.
- 7.1.5 En los Estados Unidos, cuando se cierra permanentemente una pista sólo es necesario borrar las señales de umbral, de designación de pista y de zona de toma de contacto. No es necesario borrar las señales de las calles de rodaje permanentemente cerradas.

* Método recomendado

- 7.1.7 En los Estados Unidos no se exigen luces de área fuera de servicio a través de la entrada a pistas o calles de rodaje cerradas, cuando estén cortadas por pistas o calles de rodaje que se utilicen de noche.
- 7.4.4 Como luces de área fuera de servicio se emplean luces de destellos de color amarillo. La intensidad debe ser suficiente para delinear un área peligrosa.

CAPÍTULO 8

- 8.1.6* No se requiere una fuente secundaria de energía eléctrica en las pistas para aproximaciones por instrumentos que no sean de precisión ni para las de vuelo visual, y tampoco se requieren en todas las pistas para aproximaciones de precisión.
- 8.1.7*
- 8.1.8
- 8.1.9
- 8.2.1 *Observación:* En los Estados Unidos no existe ningún requisito sobre luces de intercalación como las que se describen en el *Manual de diseño de aeródromos*, Parte 5.
- 8.2.3 No se suministran luces de eje de calle de rodaje en las pistas que forman parte de una ruta normalizada de rodaje, ni siquiera para las operaciones con mala visibilidad. En esas condiciones, la trayectoria de rodaje coincide con el eje de la pista y se iluminan las luces de la pista. No se suministran luces de borde de calle de rodaje en las pistas que forman parte de una ruta normalizada para el rodaje.
- 8.7.2 Las instalaciones para la pendiente de planeo y otras emplazadas en la franja de la pista o que penetren las superficies limitadoras de obstáculos no están montadas necesariamente sobre soportes frangibles.
- 8.7.3
- 8.7.4*
- 8.9.7* Se recomienda un sistema de vigilancia del movimiento en la superficie cuando el RVR esté entre los 350 m y los 183 m. Con un RVR inferior a 183 m, se suele exigir un radar de movimiento en la superficie o una tecnología alternativa.

CAPÍTULO 9

- 9.1.1 Sólo se requieren planes de emergencia como los especificados en esta sección en los aeropuertos en que operan empresas regulares de transporte aéreo que utilicen aeronaves con más de 30 asientos. Esos aeropuertos están homologados con arreglo a la Parte 139 del Reglamento Aeronáutico Federal de los Estados Unidos. En la práctica, otros aeropuertos preparan también planes de emergencia.
- 9.1.12 Se realizan prácticas completas de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de tres años, en los aeropuertos con servicios regulares de pasajeros en los que se utilicen aeronaves de más de 30 asientos.
- Observación:* Se ha comprobado que tres años es el intervalo que brinda una asignación eficaz de los recursos aeroportuarios.
- 9.1.14 Solamente 14 aeropuertos CFR Parte 139.
- 9.1.15*
- 9.2.1, 9.2.2 Los equipos y servicios de salvamento y extinción de incendios como los especificados en esta sección solamente se exigen en aquellos aeropuertos en que operan empresas regulares de transporte aéreo con aeronaves de más de 30 asientos. Esos aeropuertos equivalen, en general, a las Categorías 4 a 9 de la OACI.
- 9.2.3 14 aeropuertos CFR Parte 139.
- 9.2.4* No existe ningún plan para eliminar, a partir del 1 de enero de 2005, la práctica actual de permitir una reducción de una categoría en el índice cuando la aeronave más grande tiene, en promedio, menos de cinco

* Método recomendado

salidas regulares diarias. La reducción de categoría es una consideración rudimentaria de costo/beneficio y facilita asimismo la introducción de grandes aeronaves en el servicio regular al permitir que la planificación del transportista aéreo no dependa de la adquisición inmediata de equipo adicional por el aeropuerto.

9.2.5, 9.2.6 El nivel de protección en los aeropuertos de los Estados Unidos se deriva de la longitud de la aeronave más grande que utiliza el aeropuerto. En esto se asemeja al procedimiento del Anexo 14, salvo que no se utiliza la anchura máxima del fuselaje.

Observación: Los índices A-E en los Estados Unidos equivalen aproximadamente a las Categorías 5-9 del Anexo. Los Estados Unidos no tienen un equivalente a la Categoría 10. Los Estados Unidos estudiarán los requisitos de la Categoría 10 cuando adopten un nuevo índice para aeronaves muy grandes. Más adelante se estudiará una mayor armonización con el Anexo.

9.2.10* Aeropuertos NIPIAS.

9.2.11 En la Tabla 4 se muestran el equipo y los agentes de extinción de incendios requeridos por cada índice.

Las equivalencias a efectos de sustitución entre agentes complementarios y una espuma que satisfaga el nivel A de eficacia también se usan para la espuma proteínica y para la fluoroproteínica. Las equivalencias para una espuma que satisfaga el nivel B de eficacia sólo se usan para la espuma de película acuosa.

9.2.20* Por lo menos un aparato debe llegar y aplicar espuma en menos de tres minutos, y todos los demás
9.2.21 vehículos necesarios deben llegar antes de 4 minutos. El tiempo de respuesta se mide desde la alarma en el puesto habitualmente asignado al equipo hasta el comienzo de la aplicación de espuma en el punto central de la pista más alejada.

Observación: En los Estados Unidos se valora la respuesta rápida y la presencia cuanto antes de bomberos profesionales para afrontar las condiciones incipientes.

9.2.33* Para la Categoría 6 de la OACI (índice B de los EUA), los Estados Unidos admiten un solo vehículo.

9.4.5 En la actualidad, no existe ningún requisito sobre aplicación de ensayos con un dispositivo de medición continua del rozamiento dotado de humectador automático. Algunos aeropuertos de los Estados Unidos poseen esos dispositivos, pero en otros se usan métodos menos convencionales para controlar la acumulación de depósitos de caucho y el deterioro de las características de rozamiento.

Observación: En los Estados Unidos se está trabajando para que estos dispositivos constituyan un requisito, por lo menos en los aeropuertos más grandes.

9.4.16 La pendiente normal para las rampas provisionales es de 4,5 m de longitud por 2,5 cm de altura (pendiente de 0,56%) como máximo, independientemente de la profundidad del recubrimiento.

9.4.20 En los Estados Unidos no existe ninguna norma para declarar que una luz está fuera de servicio si su intensidad es inferior al 50% del valor especificado o de diseño correspondiente a la intensidad media del haz principal.

9.5.1 En la nota se pide ver el Anexo 15, Capítulo 8, Sección 8.3 para obtener orientación. La FAA especifica el Code of Federal Regulations 14 (CFR), Parte 139, *Certificación y operaciones: Aeropuertos terrestres que prestan servicios a ciertos transportistas aéreos*.

9.5.3 En la nota se pide que se vea el *Manual de servicios de aeropuertos*, Parte 3, para obtener orientación. La FAA especifica un manual y una circular de asesoramiento (AC) diferentes para obtener orientación.

* Método recomendado

Tabla 1. Separaciones mínimas entre el eje de pista y los ejes de calles/sendas de rodaje paralelas

Operación	Categoría de aproximación de aeronaves	Grupo de modelo de avión						
		I ¹	I	II	III	IV	V	VI
Pistas de vuelo visual y pistas con visibilidad mínima para la aproximación no inferior a ¾ de milla terrestre (1 200 m)	A y B	150 ft 45 m	225 ft 67,5 m	240 ft 72 m	300 ft 90 m	400 ft 120 m	—	—
Pistas con visibilidad mínima para la aproximación inferior a ¾ de milla terrestre (1 200 m)	A y B	200 ft 60 m	250 ft 75 m	300 ft 90 m	350 ft 105 m	400 ft 120 m	—	—
Pistas de vuelo visual y pistas con visibilidad mínima para la aproximación no inferior a ¾ de milla terrestre (1 200 m)	C y D	—	300 ft 90 m	300 ft 90 m	400 ft 120 m	400 ft 120 m	400 ² ft 120 ² m	600 ft 180 m
Pistas con visibilidad mínima para la aproximación inferior a ¾ de milla terrestre (1 200 m)	C y D	—	400 ft 120 m	400 ft 120 m	400 ft 120 m	400 ft 120 m	400 ² ft 120 ² m	600 ft 180 m

1. Se aplica a aviones pequeños (de menos de 5 700 kg).
2. Se hacen correcciones por altitud: 120 m de separación para los aeropuertos a 410 m o menos; 135 m para altitudes entre 410 m y 2 000 m; y 150 m para altitudes superiores a 2 000 m.

Tabla 2. Separaciones mínimas entre calle de rodaje y senda de rodaje

	Grupo de modelo de avión					
	I	II	III	IV	V	VI
Eje de calle de rodaje a: Eje de calle de rodaje senda de rodaje/paralela	69 ft 21 m	105 ft 32 m	152 ft 46,5 m	215 ft 65,5 m	267 ft 81 m	324 ft 99 m
Objeto fijo o móvil	44,5 ft 13,5 m	65,5 ft 20 m	93 ft 28,5 m	129,5 ft 39,5 m	160 ft 48 m	193 ft 59 m
Eje de calle de rodaje a: Eje de senda de rodaje paralela	64 ft 19,5 m	97 ft 29,5 m	140 ft 42,5 m	198 ft 60 m	245 ft 74,5 m	298 ft 91 m
Objeto fijo o móvil	39,5 ft 12 m	57,5 ft 17,5 m	81 ft 24,5 m	112,5 ft 24,5 m	138 ft 42 m	167 ft 51 m

Tabla 3. Dimensiones y pendientes de las áreas y superficies de protección

Tipo de procedimiento de aproximación	Aproximación de precisión	Aproximación por instrumentos que no es de precisión			Pista de vuelo visual	
		Todas las pistas	Todas las pistas ^a	Pistas que no son de servicios ^b	Pistas de servicios ^d	Pistas que no son de servicios
Anchura del borde interior	305 m	305 m	152 m	152 m	152 m	76 m ^c
Divergencia (a cada lado)	15%	15%	15%	15%	10%	10%
Anchura final	4 877 m	1 219 m	1 067 m ^c	610 m	475 m ^c	381 m ^c
Longitud	15 240 m	3 048 m ^c	3 048 m ^c	1 524 m ^c	1 524 m ^c	1 524 m ^c
Pendiente: 3 049 m interiores	2%	2,94% ^c	2,94% ^c	5% ^c	5% ^c	5% ^c
Pendiente: Más allá de 3 048 m	2,5% ^c					

a. Con visibilidad mínima de sólo 1,2 km.

b. Con visibilidad mínima superior a 1,2 km.

c. Criterios menos exigentes que las dimensiones y pendientes de la Tabla 4-1.

d. Las pistas de servicio están destinadas a recibir aeronaves de hélice con una masa máxima de despegue de 5 670 kg.

Tabla 4. Agentes y equipos de extinción de incendios

Índice	Longitud de la aeronave		Cantidades mínimas totales de agentes extintores		Cantidad mínima de camiones	Régimen de descarga ¹
	Más de	Hasta	Productos químicos secos	Agua para espuma proteínica		
A	—	27 m	225 kg	0	1	Véase abajo
B	27 m	38 m	225 kg	5 700 L	1	Véase abajo
C	38 m	48 m	225 kg	5 700 L	2	Véase abajo
D	48 m	60 m	225 kg	5 700 L	3	Véase abajo
E	60 m	—	225 kg	11 400 L	3	Véase abajo

1. Tamaño del camión
900 L pero menos de 7 600 L:
7 600 L o más grande:

Régimen de descarga (litros por minuto) lpm:
por lo menos 1 900 lpm, pero no más de 3 800 lpm
por lo menos 2 280 lpm, pero no más de 4 560 lpm.

CAPÍTULO 1

- 1.4 La clasificación básica de los aeródromos está determinada por la longitud de la pista pavimentada. Los aeródromos se subdividen en seis categorías. Para uniformar los requisitos en materia de calles de rodaje, los aviones se subdividen en seis grupos (números índices) en función de la envergadura y la distancia entre ruedas. Para los aviones más grandes (número índice 6) se utiliza una envergadura de hasta 65 m y una distancia entre ruedas de hasta 14 m. Los requisitos correspondientes a los aviones de número índice 6 se aplican también a los aviones cuya envergadura sea de hasta 75 m y la distancia entre las ruedas sea de hasta 10,5 m.

Observación: La utilización a escala nacional de un valor de 75 m de envergadura responde a la explotación de aviones de tipo An-124, con una envergadura de 73,3 m, en los aeródromos. Actualmente no se utilizan aviones más grandes en los aeródromos del país.

CAPÍTULO 3

- 3.1.2* El valor de la componente transversal máxima admisible del viento varía entre 6 y 12 m/s (de 21,6 a 43,2 km/h) en función de la categoría de aeródromo.
- 3.1.16* No se requiere proporcionar una línea de mira en toda la longitud de la pista, cuando no se dispone de calle de rodaje (principal) paralela. Existe un requisito general de proporcionar una línea de mira que no sea inferior a la mitad de la longitud de la pista desde una altura de 3 m, independientemente de la disponibilidad de una calle de rodaje principal.
- 3.2.3* No se proveen márgenes en las pistas cuya anchura sea de 60 m o más.
- 3.3.7 La anchura de la zona despejada de obstáculos en la franja de una pista es de 60 m del eje de una pista para todas las categorías de aeródromo.
- 3.4 No se proveen áreas de seguridad de extremo de pista. Esas funciones se efectúan en las partes de las franjas de pista situadas más allá de los extremos de pista.
- 3.6.4* No se requiere proporcionar un coeficiente de rozamiento en la zona de parada equivalente al de la pista adyacente.
- 3.7 No se exige el requisito relativo al área de funcionamiento del radioaltímetro.
- 3.8.4* La anchura de la calle de rodaje es de 7 a 22,5 m en función de la letra de clave (grupo) del avión.
- 3.8.7* En función de la clave (grupo) del avión, la distancia entre los ejes de calles de rodaje paralelas es de 38 a 95 m; la distancia entre el eje de una calle de rodaje y un objeto es de 22 a 55 m; la distancia entre el eje de una calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y un objeto es de 16 a 45 m.
- 3.8.20* No se requiere proveer acceso para los vehículos de salvamento y extinción de incendios en el puente de la calle de rodaje.
- 3.9.1* La anchura total de la calle de rodaje y sus márgenes es de 27 a 40,5 m en función de la clave de la aeronave.
- 3.10 No se exigen requisitos relativos a las franjas de las calles de rodaje.

* Método recomendado

- 3.11.4* No se requiere establecer un punto de espera intermedio en una calle de rodaje.
- 3.14 No se exigen requisitos relativos a las instalaciones de deshielo y antihielo.

CAPÍTULO 4

- 4.2 Existen diferencias insignificantes en relación con las dimensiones y pendientes de las superficies limitadoras de obstáculos. Las superficies limitadoras de obstáculos se clasifican de acuerdo a las categorías de las pistas (aeródromos) y de la medida en que la pista esté dotada de ayudas para el aterrizaje.

CAPÍTULO 5

- 5.2.5 No se utiliza la señal de punto de visada. Sus funciones se efectúan mediante la zona de distancia fija (300 m del umbral).
- 5.2.7.1 No se requiere una señal de faja lateral de pista, cuando no hay contraste entre los bordes de la pista y los márgenes o el terreno circundante. Se exige disponer una señal de faja lateral en las pistas destinadas a aproximaciones de precisión.
- 5.2.9.3 No se utilizan señales adicionales de punto de espera de la pista.
- 5.2.9.7 No se utiliza la señal de punto de espera de la pista en una intersección de pista/pista.
- 5.2.10 No se utiliza la señal de punto de espera intermedio en las intersecciones de calles de rodaje. Los puntos de intersección de las calles de rodaje se designan mediante letreros de calle de rodaje.
- 5.2.11 No se utilizan señales de punto de verificación del VOR en el aeródromo.
- 5.2.14 No se utiliza la señal de punto de espera en la vía de vehículos.

CAPÍTULO 6

- 6.2.4* Se utilizan bandas horizontales alternas de 0,5 a 6 m de ancho para señalar un objeto de hasta 100 m de altura. Se señala por lo menos $\frac{1}{3}$ de la altura del objeto.

CAPÍTULO 7

- 7.1 No se utilizan señales para indicar pistas y calles de rodaje cerradas en su totalidad o en parte.
- 7.3 Se utilizan señales diferentes, en cuanto a forma, dimensión y color, para designar un umbral desplazado de una pista.

* Método recomendado

CAPÍTULO 1

- 1.2.2 Las especificaciones se aplicarán únicamente en los aeródromos en los que el servicio de tránsito aéreo esté disponible permanentemente.

Comentario sobre la aplicación: Otros aeródromos son para la aviación general y, por consiguiente, la reglamentación nacional, que es menos extensa que las normas y recomendaciones contenidas en el Anexo 14, es adecuada.

- 1.3.1 A partir del 25 de noviembre de 2004, los aeródromos utilizados para operaciones internacionales se certificarán de conformidad con las especificaciones contenidas en este Anexo y otras especificaciones de la OACI, mediante un marco normativo apropiado.

CAPÍTULO 3

- 3.4.1 Se proveerá un área de seguridad de extremo de pista si la construcción puede llevarse a cabo sin reducir el largo de la pista.

- 3.4.4 La anchura del área de seguridad de extremo de pista será por lo menos el doble de la anchura de la pista correspondiente. Sin embargo, una anchura de 90 m se considera suficiente en todos los casos.

CAPÍTULO 5

- 5.3.3.3 Esta norma se lleva a la práctica como recomendación únicamente.

Comentario sobre la aplicación: Las normas 5.3.3.1 y 5.3.3.2 se consideran adecuadas para determinar el requisito operacional. La necesidad operacional de un faro de aeródromo o de un faro de identificación en Finlandia es insignificante.

- 5.3.4.1* C En Finlandia varias pistas para aproximaciones de precisión de Categoría I están dotadas de un sistema sencillo de iluminación de aproximación de precisión de alta intensidad con una barra transversal adicional emplazada a 600 m del umbral.

Observación: Para los sistemas sencillos de iluminación de aproximación de alta intensidad véase el *Manual de operaciones todo tiempo* (Doc 9365), 6.3.6.

Comentario sobre la aplicación: Esta diferencia se aplica hasta el 31 de diciembre de 2004.

- 5.3.18.1 *Comentario sobre la aplicación:* Las luces de punto de espera intermedio se exigen a partir del 1 de enero de 2005.

- 5.3.20.1 En las pistas destinadas a ser utilizadas para despegues únicamente, en condiciones de alcance visual en la pista inferiores a un valor de 550 m, no se requieren luces de protección de pista si se dispone de procedimientos operacionales para limitar el número de:

- 1) aeronaves en el área de maniobras a una cada vez; y
- 2) vehículos en el área de maniobras al mínimo esencial.

- 5.4.1.7 Esta norma se sustituirá por el texto siguiente:

- 1) Los letreros se iluminarán, ya sea interna o externamente, cuando estén destinados a utilizarse:

* Método recomendado

- a) en condiciones de alcance visual en la pista inferior a 800 m; o
 - b) de noche, en asociación con pistas de vuelo por instrumentos; o
 - c) de noche, en asociación con pistas de vuelo cuando el número de clave sea 3 ó 4.
- 2) Los letreros se iluminarán de conformidad con lo dispuesto en el Anexo 14, Volumen I, Apéndice 4, cuando las pistas estén destinadas al aterrizaje en condiciones de alcance visual en la pista inferiores a 550 m.

CAPÍTULO 6

6.1.3 Esta norma se aplica con las siguientes adiciones:

- 1) puede omitirse el señalamiento en el caso de que las cimas de los árboles formen un obstáculo;
- 2) puede omitirse el señalamiento en el caso de que el terreno forme un obstáculo que no sobresalga de una zona despejada de obstáculos;
- 3) puede omitirse la iluminación en el caso de que las cimas de los árboles formen un obstáculo que no sobresalga de una zona despejada de obstáculos; y
- 4) puede omitirse la iluminación en el caso de que las cimas de los árboles formen un obstáculo que no se considere que constituye un peligro para los aviones.

6.3.27
Tabla 6-3

Las luces de obstáculos de baja intensidad utilizadas en los vehículos, incluidos los vehículos que han de seguir las aeronaves son distintas a las especificadas en la Tabla 6-3 en cuanto a la frecuencia de los destellos, la intensidad máxima permitida y la apertura de luz vertical.

Observación: Las luces de obstáculos de baja intensidad utilizadas en vehículos (luces de advertencia especial para vehículos motores) se ajustan a las disposiciones del Acuerdo de las Naciones Unidas relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación y al reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y repuestos para vehículos automotores, Regla núm. 65 (disposiciones uniformes relativas a la homologación de luces de advertencia especial para vehículos motores).

CAPÍTULO 7

7.1.4 Esta norma se aplica con la siguiente añadidura:

Cuando la señal de zona cerrada se utilice en una pista cerrada temporalmente, tendrá las formas y las proporciones especificadas en la ilustración a) o b) de la Figura 7-1.

CAPÍTULO 8

8.1.9 Para las pistas destinadas a despegues en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 550 m, se proveerá una fuente secundaria de energía capaz de satisfacer los requisitos pertinentes de la Tabla 8-1.

Tabla 8-1 En la Tabla 8-1 el valor de 550 m es remplazado por 800 m.

8.8.5 No es obligatorio que, antes de entrar en la plataforma, el conductor de un vehículo dotado de equipo de radio establezca radiocomunicación con la ATC o con el servicio de administración de la plataforma.

CAPÍTULO 9

- 9.1.13 Los intervalos entre prácticas completas de emergencia de aeródromo excederán de dos años.
- Observación:* La práctica completa puede ocasionar gastos relacionados con recursos humanos a organizaciones externas tales como hospitales.
- 9.2.2 Los aeródromos militares abiertos a las aeronaves civiles pero que no prestan servicio a los vuelos de los transportistas aéreos regulares no cumplen con todas estas normas.
- 9.2.3
- 9.2.4
- 9.2.5 A efectos de salvamento y extinción de incendios, las categorías de aeródromos 1 y 2 no se aplican, es decir que la categoría del aeródromo será como mínimo 3.
- 9.2.6 Los aeródromos militares abiertos a las aeronaves civiles pero que no prestan servicio a los vuelos de los transportistas aéreos regulares no cumplen con todas estas normas.
- 9.2.7 Esta norma se aplica con la siguiente adición:
- Si durante los períodos en que se prevé una reducción de las actividades la categoría más elevada de aviación que vaya a utilizar el aeródromo es 1 ó 2, se proporcionará protección para dichas operaciones si el número anual total de operaciones en dicho aeródromo es superior a 50 000.
- 9.2.8 a Los aeródromos militares abiertos a las aeronaves civiles pero que no prestan servicio a los vuelos de los transportistas aéreos regulares no cumplen con todas estas normas.
- 9.2.34
- 9.4.19 El señalamiento del umbral temporal y del eje de pista se exigirá únicamente cuando sea posible. Si no se proporcionara una señal de umbral temporal, éste se indicará con luces de identificación de umbral de pista además de las luces de umbral de pista o luces de barra de ala. Cuando corresponda, todas estas luces serán de alta densidad.
- 9.4.20 Se considerará que una luz está fuera de servicio cuando la intensidad media de su haz principal sea inferior al 50% del valor especificado en la figura correspondiente del Apéndice 2, o cuando mediante una inspección visual se encuentre una evidente disminución de la intensidad de la luz.

Comentarios generales sobre la aplicación: Para las fechas que se indican a continuación, Finlandia habrá cumplido con las disposiciones del Anexo 14, Volumen I, comprendidas todas las enmiendas, inclusive la Enmienda 5 respecto a la cual se han notificado las diferencias que anteceden.

<i>Disposición del Anexo</i>	<i>Fecha</i>
1.3.1	25 de noviembre de 2004
5.3.5.1 c)	1 de enero de 2005
5.3.18.1	1 de enero de 2005

CAPÍTULO 1

- 1.1 En Francia, el punto de espera en la pista se denomina punto de parada en la pista. El punto de espera intermedio se denomina punto de parada intermedio.
- 1.4 La clasificación de aeródromos en Francia es funcional y se basa en las características de las actividades aeronáuticas previstas en dicho aeródromo, es decir:

Categoría A: Aeródromos destinados a servicios de larga distancia proporcionados normalmente en todas las circunstancias.

Categoría B: Aeródromos destinados a servicios de distancia media proporcionados normalmente en todas las circunstancias y para ciertos servicios de larga distancia, proporcionados en las mismas condiciones, pero cuando la etapa a la salida de estos aeródromos no sea larga.

Categoría C: Aeródromos destinados a:

- servicios de corta distancia y algunos de distancia media e incluso de larga distancia, cuando las etapas a la salida de estos aeródromos sean cortas; y
- turismo internacional.

Categoría D: Aeródromos destinados a la instrucción aeronáutica, a los vuelos recreativos y al turismo, así como a ciertos servicios de corta distancia.

Por consiguiente, no existe una correspondencia directa entre esta clasificación y la clave de referencia de aeródromo del Anexo 14, Volumen I, aunque puede establecerse aproximadamente la siguiente tabla:

<i>Categoría</i>	<i>Clave de referencia</i>
A	4
B	4 D
C	3 B a 4 C
D	1 A a 3 C

Por consiguiente, es difícil notificar punto por punto las diferencias, en particular en lo referente a la limitación y supresión de obstáculos; en todo caso, en este ámbito las especificaciones aplicables garantizarán “condiciones de seguridad equivalentes, por lo menos, a las obtenidas mediante la aplicación de las Normas y Métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional” (Código de Aviación Civil, Artículo R.241-3).

CAPÍTULO 2

- 2.11.4* La reglamentación francesa no incluye disposiciones especiales para indicar que no se dispondrá de instalaciones y servicios de salvamento y extinción de incendios durante períodos que se prevén inferiores a 12 horas.

CAPÍTULO 3

- 3.4.1 La aplicación de la norma se estudiará y sólo podrá ponerse en práctica en forma gradual.
- 3.4.2
- 3.4.4

* Método recomendado

- 3.7.1* El área de funcionamiento de un radioaltímetro sólo se establece en las pistas de aproximación de precisión de Categoría III.
- 3.7.3* La anchura del área de funcionamiento de un radioaltímetro para aproximaciones de precisión de Categoría III es de 60 m (30 m a cada lado del eje de la pista).
- 3.7.4* Las características son las siguientes:
- pendiente longitudinal media inferior a 2% en valor absoluto
 - no habrá pendientes locales que excedan del 5% en valor absoluto
 - no habrá diferencias locales de altura superiores a 1 m
- En algunos casos, cuando el terreno no corresponde a las características de pendiente media y cambios de pendiente, podrá utilizarse un plano artificial.
- 3.11 El punto de espera de la pista se conoce como punto de parada de la pista.
- 3.11.6 Las especificaciones relativas a la distancia mínima de los puntos de espera para pistas utilizadas en condiciones de VFR se adoptaron en agosto de 2003.
- Tabla 3-2
- Comentarios sobre la aplicación:* La aplicación en los aeródromos tendrá lugar en forma progresiva.
- ## CAPÍTULO 4
- 4.1.8 En la actualidad, Francia no tiene en cuenta las disposiciones del subpárrafo d).
- Observación:* Francia está considerando una enmienda de su reglamentación en torno a este punto.
- 4.1.9 El borde interior de la superficie de aproximación está situado a la misma elevación que la prolongación del eje de la pista que es perpendicular al borde interior.
- 4.1.10 En la actualidad, Francia no tiene en cuenta la siguiente disposición de este párrafo: La pendiente o pendientes de la superficie de aproximación continuará conteniendo al eje de toda derrota con desplazamiento lateral o curva.
- Observación:* Francia está considerando una enmienda de su reglamentación en torno a este punto.
- 4.1.13 a Las superficies de transición se denominan “lateral surfaces” (superficies laterales).
- 4.1.16
- 4.1.27 El borde interior de la superficie de ascenso en el despegue está situado a la misma elevación que la prolongación del eje de la pista que es perpendicular al borde interior.
- 4.2.1 En algunos aeródromos de la Categoría D no se establece una superficie cónica.
- 4.2.9 Las superficies de aproximación para pistas en aeródromos de las Categorías A, B y C de vuelo por instrumentos son horizontales por encima del nivel más elevado de los siguientes:
- 150 m por encima del borde interior;
 - 100 m por encima del nivel del terreno.

* Método recomendado

- 4.2.17 Las superficies de aproximación para pistas en aeródromos de las Categorías A, B y C de vuelo por instrumentos son horizontales por encima del nivel más elevado de los siguientes:
- 150 m por encima del borde interior;
 - 100 m por encima del nivel del terreno.

Observación: Francia está considerando una enmienda de su reglamentación en torno a este punto.

CAPÍTULO 5

- 5.2.1.5 Las señales de calle de rodaje son amarillas, salvo en el caso de desdoblamiento del eje de la calle de rodaje, en cuyo caso uno de los ejes desdoblados es azul y el otro anaranjado.

- 5.2.3.3 Para las pistas con revestimiento de alquitrán utilizadas en condiciones VFR o en condiciones IFR
5.2.3.4 (excluyendo las aproximaciones de precisión), y para las pistas de hormigón utilizadas únicamente en condiciones VFR, la administración francesa autoriza la utilización de una señal simplificada.

Observación: Dado que estas pistas se utilizan para vuelos VFR o vuelos IFR con mínimos elevados, se aceptó una señal simplificada, sin modificar de la configuración normal.

- 5.2.4.5 La reglamentación francesa no prevé la posibilidad de contar con señales de umbral de conformidad con la Figura 5-2 (C). Sólo los casos de las Figuras 5-2 (A) y 5-2 (B) se utilizan.

- 5.2.4.9 Las flechas para indicar el umbral desplazado tienen un espaciado de 30 m y la primera flecha está emplazada a 30 m de las señales de umbral.

- 5.2.5.2 La disposición se adoptó en agosto de 2003.

Observación: La aplicación en pistas con número de clave 2 ó 3 y de una longitud inferior a 1 500 m se efectuará en forma progresiva.

- 5.2.5.5 Para las pistas con revestimiento de alquitrán utilizadas en condiciones VFR o en condiciones IFR (excluyendo las aproximaciones de precisión), y para las pistas de hormigón utilizadas únicamente en condiciones VFR, la administración francesa autoriza la utilización de una señal simplificada.

- 5.2.7.2* La reglamentación francesa no exige el suministro sistemático de señales de faja lateral de pista en pistas para aproximaciones de precisión.

- 5.2.10.1* La disposición se adoptó en agosto de 2003.

Observación: La aplicación en los aeródromos se efectuará en forma progresiva.

- 5.2.11.3 Las normas sobre las señales de puntos de verificación del VOR no se prevén en la reglamentación francesa.

- 5.3.3.12 En Francia, los faros de identificación pueden ser destellos de color blanco en lugar de verde.

Observación: Esto corresponde a instalaciones muy antiguas.

- 5.3.4.1 B La reglamentación francesa no exige el suministro sistemático de sistemas de iluminación de aproximación en las pistas para aproximaciones que no son de precisión.

* Método recomendado

Observación: Los mínimos operacionales se adaptan en consecuencia, de conformidad con el Reglamento europeo (JAR-OPS).

5.3.4.1 C La reglamentación francesa no exige el suministro sistemático de sistemas de iluminación de aproximación en las pistas para aproximaciones de precisión de Categoría I.

Observación: En ausencia de un sistema de iluminación de aproximación, las luces de identificación de umbral deben instalarse y se prevén restricciones operacionales para el empleo de la pista. Los mínimos operacionales se adaptan en consecuencia, de conformidad con el Reglamento europeo (JAR-OPS).

5.3.4.1 D La reglamentación francesa no exige el suministro sistemático de sistemas de iluminación de aproximación en las pistas para aproximaciones de precisión de Categoría III si no se utilizan también para aproximaciones de precisión de Categoría II.

5.3.4.10 La reglamentación francesa no exige el suministro sistemático de sistemas de iluminación de aproximación en las pistas para aproximaciones de precisión de Categoría I.

Observación: En ausencia de un sistema de iluminación de aproximación, las luces de identificación de umbral deben instalarse y se prevén restricciones operacionales para el empleo de la pista. Los mínimos operacionales se adaptan en consecuencia, de conformidad con el Reglamento europeo (JAR-OPS).

5.3.4.17* La reglamentación francesa prevé la posibilidad de instalar una línea secuencial de luces de destellos cuando la línea central esté constituida por las fuentes luminosas previstas en 5.3.4.14 a) y 5.3.4.15 a), en los casos en que es necesario reforzar la iluminación.

5.3.5.1 a) La reglamentación francesa no exige el suministro sistemático de indicadores visuales de pendiente de aproximación para facilitar la aproximación a una pista utilizada por turborreactores u otros aviones con exigencias semejantes en cuanto a guía para la aproximación.

5.3.12.3 Las luces de eje de pista son obligatorias para los despegues con mala visibilidad cuando el alcance visual en la pista (RVR) es inferior a 250 m para las aeronaves de las Categorías A, B y C, y a 300 m para las aeronaves de Categoría D.

5.3.15.1 La disposición se adoptó en 2003.

5.3.15.2*

Observación: La aplicación en los aeródromos se efectuará en forma progresiva.

5.3.15.3* La administración francesa aplica esta disposición únicamente en el caso de que el rodaje se efectúe en una pista inactiva y con un RVR inferior a 150 m.

5.3.15.4

5.3.16.2 La administración francesa no aplica esta disposición.

5.3.17.1 La administración francesa sólo exige la instalación de barras de parada en las pistas para aproximaciones de precisión de Categorías II y III y despegue con un RVR inferior a 150 m, excepto en los aeródromos con poco tráfico (Categorías II y III) en los cuales el rodaje en el área de maniobras se limita a una aeronave a la vez.

5.3.17.2

5.3.17.3*

Observación: Teniendo en cuenta las condiciones de RVR inferiores a los valores de 350 m y 550 m indicados, así como los mínimos para despegue autorizados por el Reglamento europeo, esta norma exigiría la instalación de barras de parada en la mayoría de las pistas. Esto no es viable y, por consiguiente, sólo se han considerado las pistas para aproximaciones de precisión de Categorías II y III y despegue con un RVR inferior a 150 m.

* Método recomendado

- 5.3.18 La disposición se adoptó en 2003.
- Observación:* La aplicación en los aeródromos se efectuará en forma progresiva.
- 5.3.20.1 a) En Francia, las luces de protección (Configuración A, Figura 5-23) están instaladas en todos los puntos de espera de la pista cuando se trata de pistas de aproximación de precisión de Categorías II y III y despegue con un RVR inferior a 150 m, en la ausencia de barras de parada.
- Observación:* Teniendo en cuenta los límites inferiores de los RVR mencionados, de 550 m y 1 200 m, así como los mínimos para despegues autorizados por el Reglamento europeo, esta norma exigiría la instalación de barras de parada en casi todas las pistas, lo cual no es viable.
- 5.3.20.1 b) Disposición adoptada en agosto de 2003 para los aeródromos con pistas para aproximaciones de precisión de Categoría I.
- Observación:* La aplicación en los aeródromos se efectuará en forma progresiva.
- 5.4.1.6 Disposición adoptada en agosto de 2003. Sin embargo, las alturas de las inscripciones de los letreros instalados antes de 2003 pueden ser inferiores a las que se mencionan para las pistas de 2 400 m de longitud o menos.
- Observación:* La aplicación en los aeródromos se efectuará en forma progresiva.
- 5.4.2.8 La reglamentación francesa se modificó en agosto de 2003 para exigir la instalación de un letrero de identificación a cada lado de la calle de rodaje, para las intersecciones de las calles de rodaje con las pistas utilizadas con:
- aproximaciones de precisión de Categoría I, II o III;
 - aproximaciones que no son de precisión.
- Observación:* En Francia, estos letreros actualmente están colocados por lo menos del lado izquierdo de la calle de rodaje. La aplicación en los aeródromos se efectuará en forma progresiva hasta 2010.
- 5.4.2.14 La inscripción Categoría II o Categoría III siempre se coloca más cerca de la calle de rodaje, y la designación de la pista hacia afuera.
- | | |
|------------------------|----------------------|
| 20-02 Categoría III | Categoría III 20-02 |
| letrero lado izquierdo | letrero lado derecho |
- 5.4.3.2 Los letreros de información comprenden también los letreros especiales y los letreros recordatorios de frecuencia.
- Letreros recordatorios de frecuencia:
- Cuando se pasa de un área de responsabilidad a otra, puede ser útil recordar a los pilotos o conductores de vehículos la frecuencia asociada a la zona en que van a entrar; por lo tanto, esa es la frecuencia que se indica en el letrero.
- 5.4.3.4 Los letreros de pista libre están previstos únicamente para las pistas para aproximaciones de precisión de Categorías II y III.
- 5.4.3.9* La disposición se adoptó en agosto de 2003.
- Observación:* La aplicación en los aeródromos se efectuará en forma progresiva.

* Método recomendado

5.4.3.20 Los letreros de despegue desde intersección se colocarán por lo menos en el lado del sentido del despegue. Sin embargo, en algunas instalaciones existentes, este letrero está instalado en el lado derecho de la calle de rodaje.

5.4.3.29 En Francia, las inscripciones en estos letreros indicarán el valor de la distancia restante hasta el final de la pista (TORA), expresada en metros, pero se omitirá la letra “m” de la unidad de medida. También puede indicarse la designación de pista.

Observación: El hecho de que no se especifique la unidad “m” no pone en riesgo la seguridad, ya que una confusión de unidad de medida en pies resultaría en una distancia más reducida que pondría en alerta al piloto.

CAPÍTULO 7

7.3.1* La administración francesa fija en 100 m la longitud mínima a partir de la cual una superficie pavimentada anterior al umbral, que no sea apropiada para que la utilicen normalmente las aeronaves, debe señalarse con trazos en ángulo.

CAPÍTULO 8

8.7.5 La aplicación de la nueva norma se está estudiando y sólo puede ponerse en práctica en forma progresiva.

8.9.7* La reglamentación francesa no especifica la utilización sistemática de radar de movimiento en la superficie en el área de maniobras.

CAPÍTULO 9

9.2.3 Desde el 1 de julio de 2001, la reglamentación francesa autoriza únicamente una reducción de una categoría en el nivel de protección proporcionado cuando el número de movimientos de aeronaves lo permita.

No obstante, esto no se ha extendido a todos los aeródromos de las siguientes comunidades de ultramar: Polinesia Francesa, Nueva Caledonia, Wallis y Futuna, Mayotte.

Se está adoptando una reglamentación adaptada a estas comunidades.

9.2.4* No está previsto dar fin, a partir del 1 de enero de 2005, a la práctica actual que consiste en autorizar una reducción de una categoría del nivel de protección que ha de proporcionarse en un aeródromo cuando el número de movimientos de aviones de la categoría más elevada que normalmente utilizan el aeródromo es menos de 700 durante los tres meses consecutivos de mayor actividad.

9.2.5 Para determinar el tipo de aviones que normalmente utilizan el aeródromo, la administración francesa toma en consideración un umbral de 24 movimientos de aeronaves por tres meses consecutivos, principalmente en relación con el tráfico registrado el año anterior.

9.2.10* La reglamentación francesa exige las siguientes cantidades de agentes extintores para las Categorías de aeródromos I y II:

Categoría I	50 kg de productos químicos en polvo o de hidrocarburos halogenados
Categoría II	250 kg de productos químicos en polvo o de hidrocarburos halogenados

* Método recomendado

- 9.2.21 El objetivo operacional relativo al tiempo de respuesta hasta cada extremo de pista es de tres minutos. Los otros vehículos requeridos deben llegar a más tardar cuatro minutos después de la activación del aviso de alerta inicial del servicio de salvamento y extinción de incendios. La administración francesa todavía no ha fijado un objetivo operacional en relación con el tiempo de respuesta hasta otras partes del área de movimiento.
- 9.2.22*
- 9.2.23*
- 9.2.24*

Observación: Esta es una modificación de la diferencia notificada anteriormente. La medición del tiempo de respuesta hasta cada extremo de pista, en lugar de “el extremo de cada pista operacional”, se refiere a la vez a las Normas 9.2.21 y 9.2.22. Además, los otros vehículos deben llegar menos de cuatro minutos antes de la activación y no en el minuto que sigue a la llegada del primer vehículo.

- 9.2.38 La reglamentación francesa sólo prevé la utilización de equipo respiratorio en aeródromos de Categoría III o superior.

- 9.5.4 La reglamentación francesa no permite, fuera de los límites de los aeródromos, que se prohíba instalar o eliminar vertederos de basura públicos o cualquier otra fuente que atraiga a las aves, tales como las mencionadas en el *Manual de servicios de aeropuertos* (Doc 9137), Parte 3, *Reducción del peligro que representan las aves*. No obstante, las autoridades se aseguran de que el peligro aviario sea evaluado en las cercanías de los aeródromos.

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

2.6 En la mayoría de los aeropuertos de Grecia se determina todavía la resistencia de los pavimentos mediante el método LCN.

Observación: Se sustituirá gradualmente este método por el ACN/PCN.

CAPÍTULO 3

3.3.2 La franja puede terminar en el extremo de la zona de parada.

3.3.4* a) La anchura de las franjas de pista asociadas con pistas para aproximaciones que no sean de precisión es de 150 m para las de número de clave 3 y 4 (75 m a cada lado del eje de la pista).

b) La anchura de las fajas de pista asociadas con pistas para aproximaciones que no sean de precisión podrá ser de 80 m para las de número de clave 2 (40 m a cada lado del eje de la pista).

c) La anchura de las fajas de pista asociadas con pistas para aproximaciones que no sean de precisión podrá ser de 60 m para las de número de clave 1 (30 m a cada lado del eje de la pista).

3.4 En Grecia no se proporcionan áreas de seguridad de extremo de pista pero en todos los aeropuertos hay una franja nivelada más allá del extremo de la pista.

3.5.3* La anchura de la zona libre de obstáculos puede ser en algunos casos inferior a 75 m a ambos lados del eje de la pista.

CAPÍTULO 4

4.2.2
Tabla 4-1 Las dimensiones y pendientes de la superficie de aproximación asociada con pistas para aproximaciones que no sean de precisión podrán ser las de la superficie de aproximación asociada con pistas de vuelo visual.

CAPÍTULO 5

5.1.2 En los aeródromos griegos no se utilizan indicadores de la dirección de aterrizaje.

5.2.9.4 Cuando es posible en la práctica.

5.2.11 Grecia no proporciona puntos de verificación del VOR en el aeródromo.

5.2.14 No se aplica.

5.3.1.9* La temperatura no se mide.

5.3.1.12 La razón entre las intensidades máxima y mínima no se mide. Los fabricantes de las luces instaladas garantizan que éstas cumplen con las normas de la OACI.

5.3.1.13

5.3.3.7 La intensidad efectiva de los destellos de los faros de aeródromo cumple con los requisitos de la OACI convenidos en el Anexo 14, Volumen I, Primera edición, 1990.

* Método recomendado

- 5.3.6, 5.3.7 No se aplica.
- 5.3.8.1* Las luces de identificación de umbral de pista se instalan también en las pistas de vuelo visual para hacerlo más visible, debido a las condiciones del terreno local.
- 5.4 En la mayoría de los aeropuertos griegos no se proporcionan letreros.
- 5.4.5, 5.4.7 No se aplica.

Adjunto A

- 13.1 Las áreas que están fuera de servicio temporalmente se señalan en su mayor parte con luces de destellos de color rojo.

* Método recomendado

CAPÍTULO 3

3.4.1 No está disponible debido a la naturaleza del terreno en cada extremo de la pista.

Observación: La longitud de la pista se limita a 2 286 m y en los planes futuros se considerará su extensión.

3.5 No declarado.

Observación: Se están llevando a cabo estudios para declarar la longitud y la anchura de las zonas libres de obstáculos.

3.6 No declarado.

Observación: Se está llevando a cabo un estudio aeronáutico para determinar las dimensiones y especificaciones.

3.8.7* Distancias mínimas de separación de las calles de rodaje.

Observación: Menos del mínimo de acuerdo con la clave 4D para las pistas de vuelo por instrumentos.

CAPÍTULO 5

5.3.4.1* No se cuenta con sistemas de iluminación de aproximación.

Observación: La naturaleza del terreno en ambos extremos de la pista hace que el costo de la instalación sea prohibitivo. Se considerará cuando se prevea la extensión de la pista. También se están estudiando otras medidas posibles.

CAPÍTULO 8

8.7.1 Emplazamiento de equipo en las zonas de operaciones y frangibilidad.

Observación: El indicador de dirección del viento y la cubierta de la pendiente de planeo tienen estructuras no frangibles. Se prevé el cambio a estructuras frangibles para el año 2005.

* Método recomendado

CAPÍTULO 1

1.3.1 *Comentarios sobre la aplicación:* Se pide la certificación de aeródromos de conformidad con el siguiente plan:

- > 10 millones de pasajeros por año: al 27 de noviembre de 2003
- > 3 millones de pasajeros por año: al 30 de mayo de 2004
- > 600 000 pasajeros por año: al 30 de noviembre de 2004
- > 50 000 pasajeros por año: al 30 de mayo de 2005
- < 50 000 pasajeros por año: al 30 de noviembre de 2005

Observación: Recientemente se lanzó un proceso de privatización. Todavía está en curso la transición a este nuevo proceso.

CAPÍTULO 3

3.1.12* La pendiente se obtiene al dividir la diferencia entre las elevaciones de los extremos de la pista.

Observación: Se considera que una pendiente calculada de este modo es más útil para la evaluación de la performance de la aeronave.

3.1.16* La distancia visible para las pistas con letra de clave C, D, E o F puede reducirse a 1 200 m cuando la longitud de la pista es superior a 2 400 m.

Observación: Se considera que la recomendación es demasiado exigente para las pistas de gran longitud.

3.1.18* Para las superficies convexas en las pistas existentes, se acepta una pendiente transversal inferior al 1%, siempre y cuando el drenaje de agua se haga por medio de ranuras o una capa de drenaje.

Observación: Se ha utilizado con éxito en los aeródromos italianos.

3.2.4* Para las pistas existentes, se permite un desnivel inferior a 0,004 m entre el margen y la pista conexas, hasta la próxima restauración de la pista.

Observación: Se permite la adopción del método recomendado aprobado en forma gradual.

3.3.7 En algunos aeropuertos militares abiertos a las operaciones civiles, no se asegura el cumplimiento de esta norma debido a la presencia de objetos fijos utilizados para paradas de emergencia de aeronaves militares.

Observación: A raíz de requisitos operacionales de la Fuerza Aérea italiana.

3.4.1 En algunos aeropuertos militares abiertos a las operaciones civiles, no se asegura el cumplimiento de esta norma.

Observación: A raíz de requisitos operacionales de la Fuerza Aérea italiana.

3.4.2 A condición de que la ENAC lo apruebe, en circunstancias especiales, la reglamentación italiana permite el uso de otras medidas posibles.

Observación: A fin de no perjudicar excesivamente a las operaciones aeroportuarias cuando una RESA de dimensiones completas no sea posible en la práctica.

* Método recomendado

- 3.4.6* En algunos aeropuertos militares abiertos a las operaciones civiles, no se asegura el cumplimiento de este método recomendado debido a la presencia de objetos fijos utilizados para paradas de emergencia de aeronaves militares.
- 3.4.7*

Observación: A raíz de requisitos operacionales de la Fuerza Aérea italiana.

- 3.12.6* Cuando la letra de clave es C, la reglamentación italiana permite una reducción del margen de separación a 3 m sobre cualquier parte del puesto de estacionamiento equipado con guía azimutal proporcionada por algún sistema de guía de atraque visual.

Observación: A fin de extender el beneficio de la utilización de la guía azimutal proporcionada por un sistema de guía de atraque visual a los aeródromos de letra de clave C.

CAPÍTULO 4

- 4.2.6* No se aplica.

Observación: Se tendrá en cuenta para mejoras futuras.

- 4.2.24* No se aplica.

Observación: Se tendrá en cuenta para mejoras futuras.

- 4.2.25 También se permiten nuevos objetos o extensiones de objetos existentes siempre y cuando, después de realizar un estudio aeronáutico, se determine que el objeto no perjudicaría la seguridad operacional ni afectaría de manera importante la regularidad de las operaciones de las aeronaves.

CAPÍTULO 6

- 6.1.1* La reglamentación italiana admite las siguientes excepciones, que difieren de las contenidas en el Anexo 14, Volumen I:

- pueden omitirse el señalamiento y la iluminación de obstáculos fijos o del terreno que obstruyen en forma extensa una zona del circuito de aeródromo, siempre y cuando se hayan establecido los debidos procedimientos para evitar el impacto contra el terreno;
- pueden omitirse el señalamiento y la iluminación de un obstáculo que la ENAC considere no reviste ninguna importancia para las operaciones.

Las excepciones contenidas en el Anexo 14, Volumen I, 6.1.1 b) y d) no se aplican.

Observación: Para emplear un enfoque más flexible que no repercuta en el nivel de seguridad operacional abordado por los SARPS del Anexo 14, Volumen I.

- 6.1.2* La reglamentación italiana admite las siguientes excepciones, que difieren de las contenidas en el Anexo 14, Volumen I:

- pueden omitirse el señalamiento y la iluminación de obstáculos o del terreno que obstruyan muy extensamente la zona del circuito del aeródromo, siempre y cuando se hayan establecido los debidos procedimientos para evitar el impacto contra el terreno;

* Método recomendado

- pueden omitirse el señalamiento y la iluminación de un obstáculo que la ENAC considere no reviste ninguna importancia para las operaciones.

La excepción en el Anexo 14, Volumen I, 6.1.2 a) no se aplica.

Observación: Para emplear un enfoque más flexible que no repercuta en el nivel de seguridad operacionales abordado por los SARPS del Anexo 14, Volumen I.

6.1.3 La reglamentación italiana admite las siguientes excepciones, que difieren de las contenidas en el Anexo 14, Volumen I:

- pueden omitirse el señalamiento y la iluminación de obstáculos fijos o del terreno que obstruyen en forma extensa una zona del circuito de aeródromo, siempre y cuando se hayan establecido los debidos procedimientos para evitar el impacto contra el terreno;
- pueden omitirse el señalamiento y la iluminación de un obstáculo que la ENAC considere no reviste ninguna importancia para las operaciones.

Las excepciones contenidas en el Anexo 14, Volumen I, 6.1.3 b) y d) no se aplican.

6.1.4* Las excepciones contenidas en el Anexo 14, Volumen I, 6.1.4 b) y d) no se aplican.

Observación: El grado de flexibilidad ofrecido por el Anexo 14, Volumen I, 6.1.4 a) y c) se considera aceptable.

6.1.5 La Reglamentación italiana admite las siguientes excepciones:

- pueden omitirse el señalamiento y la iluminación de objetos que desde el punto de vista técnico constituyen obstáculos en el aeródromo, pero que se considera están apantallados por otros obstáculos;
- pueden omitirse el señalamiento y la iluminación de obstáculos fijos o del terreno que obstruyan en forma extensa una zona de circuito del aeródromo, siempre y cuando se hayan establecido los debidos procedimientos para evitar el terreno;
- pueden omitirse el señalamiento y la iluminación de un obstáculo que la ENAC considere no reviste ninguna importancia para las operaciones.

Observación: Para emplear un enfoque más flexible que no tenga ninguna repercusión en el grado de seguridad operacional abordado por los SARPS del Anexo 14, Volumen I.

* Método recomendado

CAPÍTULO 3

3.4.2 El área de seguridad de extremo de pista es de 40 m.

Comentarios sobre la aplicación: No se prevé ninguna enmienda del reglamento vigente.

CAPÍTULO 5

5.3.5.42 La longitud de la superficie de protección contra obstáculos es de 7 400 m.

Comentarios sobre la aplicación: Es difícil establecer una superficie de protección contra obstáculos de 15 000 m de longitud debido al carácter montañoso del terreno. No se prevé ninguna enmienda del reglamento vigente.

5.3.14 Ninguna disposición.

CAPÍTULO 6

6.3.14 Se permiten distintas maneras de emplazar las luces de obstáculos en los edificios mediante la utilización
6.3.17 de luces de baja intensidad de 100 cd.

6.3.25 Las luces de obstáculos de baja intensidad dispuestas en vehículos de emergencia o seguridad son de destellos de color rojo.

Fecha de aplicación: marzo de 2005 (provisional).

CAPÍTULO 1

- 1.3.1 *Comentarios sobre la aplicación:* Se ha preparado un nuevo proyecto de legislación que está a la espera de su promulgación. Se ha preparado un proyecto de manual de certificación. La fecha de cumplimiento prevista es el 27 de noviembre de 2004.
-

CAPÍTULO 3

3.3.2

En el reglamento que se aplica en Kirguistán, este segmento está reforzado (con pavimento) y tiene una extensión de 50 m con una reducción de $\frac{2}{3}$ de su anchura al final del segmento reforzado cuando el número de clave es 4.

Observación: La implantación de segmentos reforzados de esta extensión se ajusta a un documento anterior sobre “Normas relativas al estado de funcionamiento operacional de los aeródromos civiles en la URSS”.

CAPÍTULO 5

5.3.14 No se proporcionan luces de zona de parada.

Observación: Desde el punto de vista técnico no es factible modificar el sistema actual de control de iluminación.

5.3.17.9 Las barras de parada de conmutación selectiva no se instalan en combinación con las luces de eje de calle de rodaje.

Observación: Desde el punto de vista técnico no es factible modificar el sistema actual de control de iluminación.

5.3.17.13 c) y d) Cuando se ilumine una barra de parada, las luces de eje de calle de rodaje permanecen iluminadas. Cuando se iluminen las luces instaladas más allá de la barra de parada, las luces de barra de parada permanecen iluminadas.

Observación: Desde el punto de vista técnico no es factible modificar el sistema actual de control de iluminación.

CAPÍTULO 1

- 1.3.5* El solicitante documentará la misma información y datos como parte del sistema de calidad/sistema de gestión de la seguridad operacional, pero el documento no se denomina Manual de aeródromo. El QS/SMS se aceptará con anterioridad al otorgamiento de un certificado.

CAPÍTULO 2

- 2.1.1 La reglamentación de Noruega exige que el explotador de aeródromo transfiera los datos de aeródromo al servicio de información aeronáutica de Noruega, de conformidad con los requisitos de exactitud y otros fijados por el AIS. Además, los requisitos AIS por lo que respecta al explotador de aeródromo están de acuerdo con la norma del Anexo 14, Volumen I.
- 2.6.7* La reglamentación de Noruega exige que el pavimento de las pistas, calles de rodaje o plataformas tenga la resistencia suficiente de acuerdo al tráfico permitido en el aeródromo.
- 2.7.2* A menos que se publique de otra manera, la totalidad de la plataforma puede considerarse como emplazamiento para la verificación antes del vuelo.
- 2.9.6 El método descrito para la medición continua del rozamiento en pistas mojadas no se exige porque Noruega estima que la información medida es demasiado inexacta para su publicación.
- 2.9.7
- 2.9.11* Noruega utiliza los siguientes intervalos para notificar la profundidad de la contaminación de la pista:
- | | |
|----------------|--------|
| Nieve seca | 0,8 cm |
| Nieve mojada | 0,6 cm |
| Nieve fundente | 0,3 cm |

CAPÍTULO 3

- 3.1.23* Se considera que los dispositivos de medición continua del rozamiento son demasiado inexactos para su publicación.
- 3.2.5* Los requisitos de Noruega con respecto a la resistencia de los márgenes de las pistas se refieren únicamente a las aeronaves y no a los vehículos.
- 3.3.8* La reglamentación de Noruega se refiere a la letra de clave y no al número de clave y los requisitos exceden los de las normas y métodos recomendados del Anexo 14.
- 3.4.1 En Noruega el área de seguridad incluye tanto la franja como el RESA.
- 3.7.1* La reglamentación de Noruega exige áreas de funcionamiento del radioaltímetro únicamente para pistas de Categorías I y II.

CAPÍTULO 5

- 5.2.1.4 Noruega exige la utilización del color amarillo para las señales de pista debido a que es preciso contar con mejores referencias visuales durante la estación invernal cuando las pistas están cubiertas por hielo y nieve.

* Método recomendado

- 5.3.5.2 Adicionalmente a los sistemas PAPI y APAPI, la reglamentación de Noruega acepta el sistema PLASI para su utilización, pero únicamente en las pistas con número de clave 1 ó 2. Las especificaciones relativas al sistema PLASI están contenidas en la AIP de Noruega.
- 5.3.10.5* La reglamentación de Noruega exige únicamente luces de barra de ala, lo cual significa que la distancia entre ambos grupos es igual a la anchura de la pista.
- 5.3.11.3*

CAPÍTULO 9

- 9.4.5 La medición del rozamiento se requiere únicamente en las pistas contaminadas para obtener los datos necesarios para la seguridad de vuelo. El método descrito para la medición continua del rozamiento, empleando un humectador automático, no se requiere porque se considera que el método es demasiado inexacto para su publicación.
- 9.4.6 El Estado no especifica un mínimo porque Noruega considera que el método de medición es demasiado inexacto.
-

* Método recomendado

Comentario general: El reglamento de aviación civil de Nueva Zelandia (CAR), Parte 139: Aeródromos — Certificación, explotación y utilización, está en proceso de revisión. Se proporcionará una información más completa sobre las diferencias existentes entre las normas de Nueva Zelandia y las disposiciones del Anexo 14, Volumen I después de la publicación de la Parte 139 del CAR, prevista para fines del año 2000.

CAPÍTULO 1

Generalidades
Tabla 1-1 Nueva letra de clave F para los aviones cuya envergadura sea desde 65 m hasta 80 m (exclusive) y la anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal sea desde 14 m hasta 16 m (exclusive).

Observación: Este requisito se incluirá en la revisión de la Parte 139 del reglamento de aviación civil.

Comentario sobre la aplicación: Después de la publicación de la Parte 139 revisada del reglamento de aviación civil, prevista para fines del año 2000.

CAPÍTULO 3

Generalidades Disposiciones relativas a los aviones cuya letra de clave sea F.
3.3.2 Longitud de las franjas de pista.
3.3.7 a) Objetos en las franjas de pista.

Observación: Estos requisitos se incluirán en la revisión de la Parte 139 del reglamento de aviación civil.

Comentario sobre la aplicación: Después de la publicación de la Parte 139 revisada del reglamento de aviación civil, prevista para fines del año 2000.

3.4.1 Generalidades
3.4.2 Dimensiones de las áreas de seguridad de extremo de pista (RESA).
3.4.3*

Observación: El requisito del RESA es objeto de un estudio cuya finalización tomará algunos meses.

Comentario sobre la aplicación: En proceso de estudio.

3.14 Nuevas especificaciones sobre las instalaciones de deshielo/antihielo.

Observación: Estos requisitos se incluirán en la revisión de la Parte 139 del reglamento de aviación civil.

Comentario sobre la aplicación: Después de la publicación de la Parte 139 revisada del reglamento de aviación civil, prevista para fines del año 2000.

CAPÍTULO 4

Tabla 4-1 Requisitos para los aviones con letra de clave F.

Observación: Este requisito se incluirá en la revisión de la Parte 139 del reglamento de aviación civil.

* Método recomendado

Comentario sobre la aplicación: Después de la publicación de la Parte 139 revisada del reglamento de aviación civil, prevista para fines del año 2000.

CAPÍTULO 5

Especificaciones revisadas sobre la señal de punto de espera en la pista, la señal de punto de espera intermedio, luces de eje de pista, luces de eje de calle de rodaje, barras de parada, luces de punto de espera intermedio y luces de protección de pista.

Especificaciones sobre las señales con instrucciones obligatorias, señales y luces de instalaciones de deshielo/antihielo, iluminación alternativa de aproximación y de pista en las pistas para aproximaciones de precisión cuando pueda demostrarse que se cumplen los niveles de estado de funcionamiento de las luces y señales de despegue desde intersección.

Observación: Este requisito se incluirá en la revisión de la Parte 139 del reglamento de aviación civil.

Comentario sobre la aplicación: Después de la publicación de la Parte 139 revisada del reglamento de aviación civil, prevista para fines del año 2000.

CAPÍTULO 6

Tabla 6-2

Especificaciones revisadas sobre iluminación de obstáculos, características de las luces de obstáculos y ángulos de reglaje de instalación de las luces de obstáculos de alta intensidad.

Tabla 6-3

Observación: Este requisito se incluirá en la revisión de la Parte 139 del reglamento de aviación civil.

Comentario sobre la aplicación: Después de la publicación de la Parte 139 revisada del reglamento de aviación civil, prevista para fines del año 2000.

CAPÍTULO 8

Requisitos relativos al tiempo de conmutación respecto a las pistas para aproximaciones de precisión, de Categoría I, las aproximaciones que se efectúan por encima de terreno peligroso o escarpado y requisitos revisados sobre el tiempo de conmutación respecto a las pistas destinadas a despegues en condiciones de alcance visual en la pista de 550 m a 800 m.

Especificaciones revisadas sobre frangibilidad de ayudas no visuales en el área de operaciones.

Observación: Este requisito se incluirá en la revisión de la Parte 139 del reglamento de aviación civil.

Comentario sobre la aplicación: Después de la publicación de la Parte 139 revisada del reglamento de aviación civil, prevista para fines del año 2000.

CAPÍTULO 9

Disposiciones relativas a un sistema de mantenimiento preventivo para ser utilizado en las pistas para aproximaciones de precisión de Categorías II y III, así como también disposiciones relativas a los factores humanos.

Observación: Este requisito se incluirá en la revisión de la Parte 139 del reglamento de aviación civil.

Comentario sobre la aplicación: Después de la publicación de la Parte 139 revisada del reglamento de aviación civil, prevista para fines del año 2000.

CAPÍTULO 2

- 2.1.3 En los Países Bajos no se utiliza la CRC para proteger el nivel de integridad de los datos aeronáuticos electrónicos críticos y esenciales.
- 2.1.7 En los Países Bajos no se publicará ni la ondulación geoidal en la posición de la elevación del
2.3.1 aeródromo ni la ondulación geoidal del umbral.
2.3.2
2.3.3
- 2.5.3 En los Países Bajos no se considera necesario todavía determinar las coordenadas geográficas de los puntos de eje de calle de rodaje en términos de la referencia geodésica del Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS-84).
- 2.5.4 En los Países Bajos no se considera necesario todavía determinar las coordenadas geográficas de los puestos de estacionamiento de aeronaves en términos de la referencia geodésica del Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS-84).
- 2.6.2 a) Se notificará el número de clasificación de pavimentos (PCN) previstos para aeronaves cuya masa en la plataforma (rampa) sea superior a 6 000 kg.
- 2.6.5 El pavimento puede clasificarse como rígido (R), flexible (F), rígido especial (SR), o flexible especial
2.6.6 a) (SF).
- No se aplican a la clasificación especial los procedimientos normales para determinar el valor ACN de una aeronave que figura en el *Manual de diseño de aeródromos*, Parte 3, y por consiguiente, el valor PCN notificado es una mera indicación del valor de la flota actual de aeronaves.
- 2.6.8 Se notificará mediante el método descrito en este párrafo, la resistencia de los pavimentos previstos para aeronaves cuya masa en la plataforma (rampa) sea igual o inferior a 6 000 kg y lo mismo en el caso general de aeródromos que no estén pavimentados.
-

CAPÍTULO 1

- 1.3 No existe ningún requisito para la certificación de los aeródromos del “gobierno”.
- 1.4.1 El Reino Unido determina la clave de referencia de conformidad con las características del aeródromo. El Reino Unido utiliza, de las distancias TODA/ASDA, la que sea mayor para determinar el número de clave de referencia.
- Observación:* El Reino Unido considera que la utilización de TODA/ASDA es más pertinente y más segura desde el punto de vista operacional.
- 1.4.2 La Columna (2) Longitud de campo de referencia del avión se reemplaza por “TODA o ASDA, la que sea mayor”
- 1.4.3
- Observación:* Véase la observación en 1.4.1.

CAPÍTULO 3

- 3.1.13* En el Reino Unido la pendiente es del 2,5% cuando la clave es 2, del 3% cuando la clave es 1.
- Observación:* Estos criterios rigen desde hace varios años; nada parece indicar que estos criterios sean inadecuados.
- 3.1.14* En el Reino Unido la pendiente es del 3% cuando la clave es 1.
- Observación:* Estos criterios rigen desde hace varios años; nada parece indicar que estos criterios sean inadecuados.
- 3.3.4* En las pistas para aproximaciones que no sean de precisión entre 1 200–1 399 m, la anchura de la franja no debe ser de menos de 105 m a cada lado del eje de la pista, con la excepción de que cuando el valor más alto de la longitud del campo de referencia del avión (ARFL) está en el tercio inferior del número de clave 3, la anchura para la franja de pista para aproximaciones que no son de precisión puede reducirse a no menos de 105 m a cada lado del eje de la pista y de su prolongación.
- Observación:* Estos criterios rigen desde hace varios años; nada parece indicar que estos criterios sean inadecuados.
- 3.3.12* En el Reino Unido la pendiente es del 2% cuando la clave es 3; 2,5% cuando la clave es 2; 3% cuando la clave es 1.
- Observación:* Estos criterios rigen desde hace varios años; nada parece indicar que estos criterios sean inadecuados.
- 3.5.3* El Reino Unido admite que la anchura sea no inferior a la anchura de la franja de vuelo visual para esa pista.
- Observación:* Sólo se admite después de que un estudio aeronáutico determine su aceptabilidad.
- 3.5.4* En el Reino Unido se admite el 2% de pendiente ascendente cuando los números de clave son 1 y 2.
- Observación:* Sólo se admite después de que un estudio aeronáutico determine su aceptabilidad.

* Método recomendado

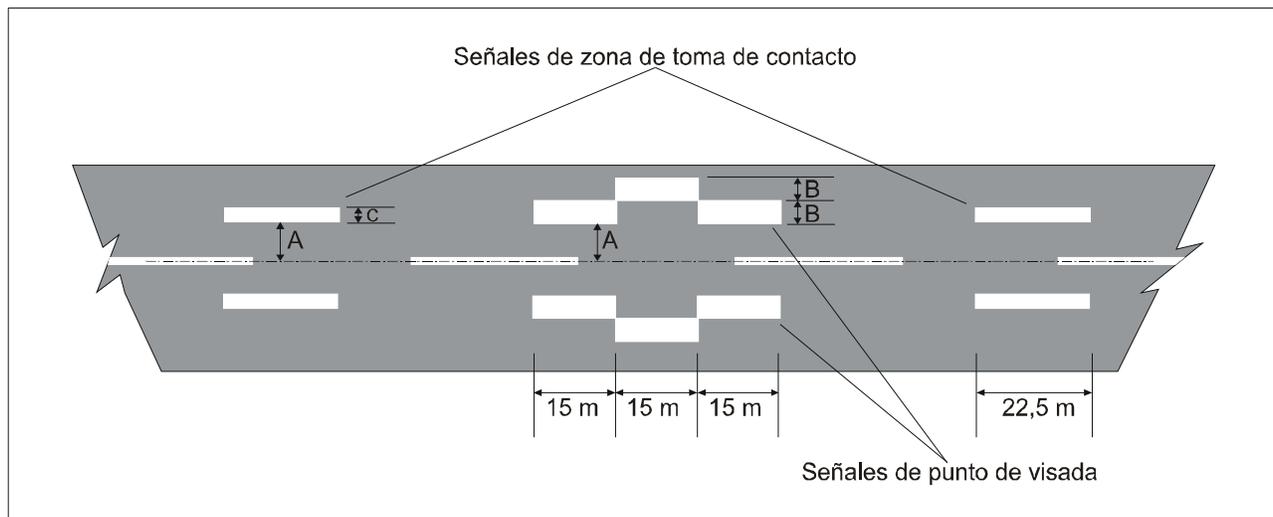
3.8.7*	Columna	(10)	(11)
Tabla 3-1	Clave A	21,0	13,5
	Clave B	31,5	19,5

Observación: Las distancias utilizadas son adecuadas para el tipo de operaciones que se realizan.

CAPÍTULO 5

5.2.5.5 El Reino Unido emplea un tipo diferente de señal de punto de visada, según se muestra a continuación.

Observación: El Reino Unido considera que la señal normalizada de punto de visada de la OACI no es lo suficientemente perceptible.



Anchura de pista (m)	Distancia A Eje de pista — señal (m)	Anchura de la señal B (m)	Anchura de la señal C (m)
45	9	5,5	3
30	3	5	3
23	5	2,5	1,5
18	3	2,5	1,5

5.2.6.4 El Reino Unido emplea un estilo diferente de señal TDZ.

Observación: Véase 5.2.5.5.

5.3.4.22,
5.3.4.24,
5.3.4.30 Las características de las luces de aproximación cuando el estado de funcionamiento satisface los niveles de mantenimiento. No adoptadas.

Observación: El Reino Unido está a la espera de la aplicación de un medio adecuado para demostrar el estado de funcionamiento.

5.3.5.42 En el Reino Unido se utiliza un plano con 1 grado por debajo del borde inferior de una señal de pendiente que se origine a 90 m de los elementos cuando la LDA es de 1 200 m o más, 60 m cuando es de 800 m — 1 199 m, y 30 m cuando es menos de 800 m, desviándose a 15 grados del borde de la pista en el umbral hasta 15 NM.

* Método recomendado

Observación: Esta práctica ha estado vigente desde que se diseñó por primera vez el PAPI; no se han presentado incidentes relacionados con la seguridad operacional que justifiquen la introducción de criterios más rigurosos.

5.3.15.1 No se exigen luces de eje de calle de rodaje entre el eje de calle de rodaje y el punto de parada en el puesto de estacionamiento.

Observación: No se ha demostrado ninguna ventaja desde el punto de vista de la seguridad operacional en las condiciones meteorológicas del Reino Unido.

5.3.15.7 El Reino Unido utiliza las luces de color amarillo/verde en ambos sentidos dentro de la OFZ.

Observación: La finalidad del patrón es advertir a los pilotos que se encuentran dentro de las zonas protegidas OFZ/ILS.

5.3.15.11 c)* El Reino Unido utiliza un espaciado de 30 m en condiciones de RVR inferior a 200 m y un espaciado de 7,5 m en condiciones de RVR superior a 200 m.

Observación: Los ensayos y la experiencia práctica confirman que el espaciado es suficiente.

5.3.15.13*
5.3.15.17* El Reino Unido utiliza un espaciado de 15 m en condiciones de RVR de 200 m y más, y 7,5 m en condiciones de RVR superior a 200 m.

Observación: Los ensayos y la experiencia práctica confirman que el espaciado es suficiente.

5.3.22.11* El Reino Unido emplea sistemas que no están alineados para que los utilicen ambos pilotos.

Observación: El Reino Unido considera que los sistemas que se aplican son adecuados.

5.3.22.14 El Reino Unido emplea sistemas en los que el piloto tiene que volver la cabeza.

Observación: El Reino Unido considera que los sistemas que se aplican son adecuados.

5.3.22.16* El Reino Unido emplea sistemas que no están alineados para que los utilicen ambos pilotos.

Observación: El Reino Unido considera que los sistemas que se aplican son adecuados.

5.3.24.4 b) Se utiliza una luz ámbar de destellos en lugar de roja.

Observación: Una luz ámbar indica precaución en un cruce no controlado. Una luz roja no debe cruzarse sin autorización.

5.4.1.2* No se aplicará por el momento.

Observación: El Reino Unido no considera que el concepto ni la idea de los letreros de mensajes variables sean suficientes para su aplicación.

5.4.1.9,
5.4.1.10,
5.4.1.11* No se aplicará por el momento.

Observación: Véase 5.4.1.2.

* Método recomendado

5.4.3.4 No se emplea en el Reino Unido.

Observación: En el Reino Unido se emplea un letrero de emplazamiento.

5.5.3.1* En el Reino Unido las balizas de borde de zona de parada tienen luces.

Observación: Se aplicará cuando se convenga en una señal normalizada.

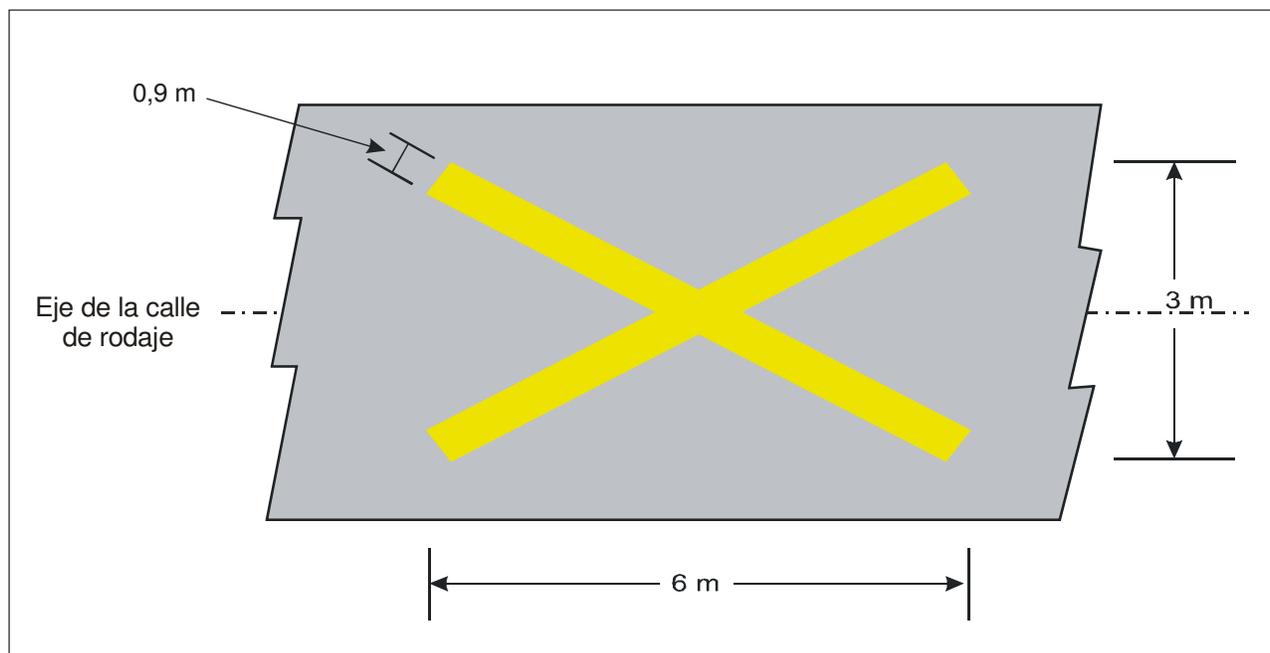
5.5.3.2 No se emplea en el Reino Unido.

Observación: Se aplicará cuando se convenga en una señal normalizada.

Tabla 5-4 El Reino Unido emplea la visibilidad para determinar uno de dos tamaños. El emplazamiento normalmente es a 15 m del borde de la calle de rodaje y perpendicular al mismo, excepto en las calles de rodaje de letra de clave F en las que el emplazamiento es a 22 m del borde de la calle de rodaje.

CAPÍTULO 7

7.1.4 La anchura de la cruz de la calle de rodaje es = 0,9 m



Observación: El Reino Unido considera que esta señal es más apropiada.

CAPÍTULO 8

8.3.4* No se emplea en el Reino Unido.

Observación: No es necesario para las operaciones en el Reino Unido.

* Método recomendado

CAPÍTULO 9

9.2.11 En todos los aeródromos, hasta un máximo del 50% de los agentes extintores complementarios puede sustituirse por agua para la producción de una espuma que satisfaga la eficacia de nivel B.

A los efectos de sustitución, deberán emplearse las siguientes proporciones:

1 kg de Producto químico seco en polvo o de hidrocarburos halogenados = 1 litro de agua.

2 kg de Bióxido de carbono = 1 litro de agua.

Observación: La CAA del Reino Unido sostiene que la eliminación de la provisión de espuma como agente extintor no es acertada. Los agentes complementarios tienen un efecto transitorio y no confieren seguridad posterior al incendio. En los aeródromos matriculados por la CAA del Reino Unido no se adoptan 9.2.11 a) y b).

La CAA del Reino Unido reconoce el valor de la espuma como agente extintor, en algunos casos más valioso que los agentes complementarios transitorios. Las espumas de eficacia de nivel B se consideran como una sustitución efectiva para algunos de los agentes complementarios.

9.2.15* No es admisible en el Reino Unido.

Observación: El Reino Unido considera que el método recomendado no es adecuado.

* Método recomendado

CAPÍTULO 4

- 4.1.1 La República de Corea aplica una superficie cónica de hasta 55 m de altura.
- 4.1.7 La República de Corea no considera la superficie horizontal de una superficie de aproximación y la segunda sección de una superficie de aproximación se extiende hasta la sección horizontal.
- 4.1.25 La expresión “superficie de ascenso en el despegue” no se utiliza y, por consiguiente, no está definida.
- 4.2.2 La República de Corea aplica una superficie cónica de hasta 55 m de altura.
- La República de Corea no considera la superficie horizontal de una superficie de aproximación y la segunda sección de una superficie de aproximación se extiende hasta la sección horizontal.

CAPÍTULO 5

- 5.2.2.3 La configuración optativa de señales de designación de pista que se ilustra en la Figura 5-2 no se utiliza en los aeródromos de la República de Corea.

CAPÍTULO 8

- 8.1.9 La República de Corea aplica un sistema de guía y control del movimiento en la superficie únicamente en los aeródromos en los que el alcance visual en la pista es inferior a 350 m.

Comentarios sobre la aplicación:

<i>a) Disposición del Anexo</i>	<i>b) Fecha</i>
1.3.4	24 de diciembre de 2005
1.3.5	24 de diciembre de 2005
2.1.1	1 de julio de 2004
2.1.2	1 de julio de 2004
2.1.3	1 de julio de 2004
2.1.4	1 de julio de 2004
2.1.6	1 de julio de 2004
2.1.7	1 de julio de 2004
9.5.1	1 de julio de 2004

CAPÍTULO 1

- 1.1 Sudáfrica conservará los términos “punto de espera en la calle de rodaje” y “señal de punto de espera en la calle de rodaje”.

Observación: Con el objeto de evitar posibles confusiones cuando se utilizan esas señales en las intersecciones de las calles de rodaje.

CAPÍTULO 5

- 5.2.9 Sudáfrica conservará la utilización del término “punto de espera de la pista” y “señal de punto de espera de la pista”.

Observación: Con el objeto de evitar posibles confusiones cuando se utilizan esas señales en las intersecciones de las calles de rodaje.

CAPÍTULO 5

5.2.5 1 de enero de 2007.

Observación: La reglamentación sueca sólo comprende requisitos respecto al número de clave 4.

5.2.6 1 de enero de 2007.

Observación: El reglamento sueco sólo comprende requisitos respecto al número de clave 4.

5.2.16.1 La reglamentación sueca no comprende ningún requisito.

Observación: Se considera que las señales de información tienen un uso muy limitado debido a las condiciones climáticas del invierno. Se requieren letreros en la medida necesaria.

CAPÍTULO 6

Comentarios generales: La reglamentación sueca no se ajusta plenamente al Anexo 14. En los próximos dos años se revisarán los requisitos nacionales.

6.3 La reglamentación sueca no contiene requisitos relativos a luces de obstáculos de mediana intensidad.

Observación: Los requisitos nacionales se enmendarán en 2004.

CAPÍTULO 2

2.6 No se ha determinado el PCN de los pavimentos. Todavía se utiliza el método del LCN.



CAPÍTULO 1

- 1.4 La clave de referencia del aeródromo se asigna de conformidad con la longitud y la anchura de la pista pavimentada, y consiste en seis clases. Los aviones se dividen en seis grupos (claves) basándose en la envergadura del avión y en la anchura del tren de aterrizaje. La clave del avión determina los requisitos de la calle de rodaje. Los requisitos del número de clave 6 se aplican a los aviones con una envergadura de 75 m y una anchura del tren de aterrizaje de hasta 10,5 m.

CAPÍTULO 3

- 3.1.16* No se aplica el requisito de proporcionar una línea de mira en toda la longitud de la pista cuando no hay calle de rodaje paralela a todo lo largo. Existe el requisito general de proporcionar una línea de mira que abarque por lo menos la mitad de la longitud de la pista desde una altura de 3 m, haya o no una calle de rodaje a todo lo largo.
- 3.2.3* Los márgenes de las pistas no se contemplan para las pistas con una anchura de 60 m o más.
- 3.2.7 El ancho de la franja de pista que debe mantenerse libre de obstáculos es 60 m a partir del eje de pista para todas las categorías de aeródromos.
- 3.4 No se utilizan las áreas de seguridad de extremo de pista; la parte de la franja de pista situada más allá de los extremos de las pistas sirven para la misma finalidad.
- 3.6.4* No se aplica el requisito de que el coeficiente de rozamiento de la superficie de las zonas de parada sea igual al de las pistas correspondientes.
- 3.7 No se aplica el requisito relativo al área de funcionamiento del radioaltímetro.
- 3.8.4* La anchura de la calle de rodaje es de 7 m a 22,5 m, dependiendo del número de clave del avión.
- Tabla 3-1 Dependiendo del número de clave del avión, la distancia entre los ejes de calles de rodajes paralelas es de 38 m a 95 m, la distancia entre el eje de calle de rodaje y los objetos es de 22 m a 55 m, y la distancia entre el eje de calle de rodaje en el puesto de estacionamiento y los objetos es de 26 m a 45 m.
- 3.8.20* No se aplica el requisito relativo al acceso de los vehículos de salvamento y extinción de incendios hasta las aeronaves en calles de rodajes en puentes.
- 3.9.1* La anchura total de la calle de rodaje y los dos márgenes varía de 27 m a 40,5 m, dependiendo del número de clave del avión.
- 3.10 No se aplica el requisito relativo a franjas de las calles de rodaje.
- 3.11.4* No se aplica el requisito relativo a un punto de espera intermedio en la calle de rodaje.
- 3.14 No se aplica el requisito relativo a instalaciones de deshielo y antihielo.

CAPÍTULO 4

- 4.2 Existen diferencias insignificantes en cuanto al tamaño, altura y pendiente de las superficies limitadoras de obstáculos, que se diferencian sobre la base de la clave de pista y las ayudas para el aterrizaje proporcionadas para la pista.

* Método recomendado

CAPÍTULO 5

- 5.2.5 No se utiliza la señal de punto de visada; su función la cumple un área a una distancia fija (a 300 m del umbral).
- 5.2.7.1 No existe el requisito de contar con una señal de faja lateral de pista cuando no haya contraste entre la superficie de la pista y las áreas circundantes de la franja de pista; existe el requisito de contar con señales de faja lateral de pista en las pistas para aproximaciones de precisión.
- 5.2.9.7 La señal de punto de espera de la pista que se instala en una intersección pista/pista no se utiliza.
- 5.2.10 La señal de punto de espera intermedio en la intersección de dos calles de rodaje no se utiliza; la intersección de dos calles de rodaje se indica con letreros de calle de rodaje.
- 5.2.11 La señal de punto de verificación del VOR en el aeródromo no se utiliza.
- 5.2.14 La señal de punto de espera en la vía de vehículos no se utiliza.

CAPÍTULO 7

- 7.3 La señal empleada para indicar un umbral desplazado es distinta en cuanto a forma, tamaño y color.
-