

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

WILFREDO HERNÁNDEZ ESCOBAR
FEDATARIO TITULAR
N.M. N° 746 - 2009 MTC / 01
Reg. 396 Fecha: 28 AGO. 2011

Resolución Directoral

N° 288-2011-MTC/12

Lima, 22 de agosto del 2011

Visto, el Expediente de Determinación de las Superficies Limitadoras de Obstáculos del Aeropuerto Internacional de Pisco, de la ciudad de Pisco, elaborado por la Dirección de Seguridad Aeronáutica de la Dirección General de Aeronáutica Civil;

CONSIDERANDO:

Que, de acuerdo al artículo 32° de la Ley 27261 - Ley de Aeronáutica Civil del Perú, la Dirección General de Aeronáutica Civil determinará las superficies limitadoras de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya o modifique, disponiendo su inscripción en el Registro de la Propiedad Inmueble;

Que, conforme lo señala el artículo 52° del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil aprobado mediante Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, las superficies limitadoras de obstáculos definen el espacio aéreo que debe mantenerse libre de obstáculos alrededor de los aeródromos para que puedan llevarse a cabo con seguridad las operaciones aéreas. Dichas superficies marcan los límites hasta donde los objetos pueden proyectarse en el espacio aéreo, por lo que ningún obstáculo debe sobrepasarlas;

Que, con Resolución Directoral N° 171-2007-MTC/12 de fecha 20 de agosto del 2007, la Dirección General de Aeronáutica Civil aprobó el Expediente de Determinación de las Superficies Limitadoras de Obstáculos del Aeropuerto Internacional de Pisco, el cual es necesario actualizar de conformidad con el Plan Maestro de Desarrollo del citado Aeropuerto;

Que, mediante Resolución Directoral N° 313-2009-MTC/12 de fecha 23 de diciembre del 2009, la Dirección General de Aeronáutica Civil, aprobó el Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto de Pisco – Versión 2009, presentado por la empresa Aeropuertos del Perú (ADP).

Que, de conformidad con el artículo 53° del mismo Reglamento, la determinación de las superficies limitadoras de obstáculos en los aeródromos públicos se efectuará mediante Resolución Directoral de la DGAC; asimismo, señala que "una vez inscritas las superficies limitadoras de obstáculos determinadas de acuerdo a lo establecido en la Ley, la zonificación relativa a dichas áreas será establecida por las autoridades municipales competentes en coordinación con la DGAC";

A



ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Que, mediante Informe N° 257-2011-MTC/12.04 de fecha 10 de agosto del 2011, la Dirección de Seguridad Aeronáutica presenta la actualización del Expediente de Determinación de las Superficies Limitadoras de Obstáculos del Aeropuerto Internacional de Pisco, de la ciudad de Pisco, realizado de acuerdo a la RAP 314 Volumen I - Aeródromos, que consta de 26 páginas y 01 plano, para su aprobación correspondiente;

De conformidad con la Ley 27261 - Ley de Aeronáutica Civil y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC y estando a lo opinado por la Dirección de Seguridad Aeronáutica;

SE RESUELVE:

Artículo Primero.- Dejar sin efecto la Resolución Directoral N° 171-2007-MTC/12 de fecha 20 de agosto del 2007.

Artículo Segundo.- Aprobar la actualización del Expediente de Determinación de las Superficies Limitadoras de Obstáculos del Aeropuerto Internacional de Pisco, de la ciudad Pisco, elaborado por la Dirección de Seguridad Aeronáutica de la Dirección General de Aeronáutica Civil y que consta de 26 folios y 01 plano.

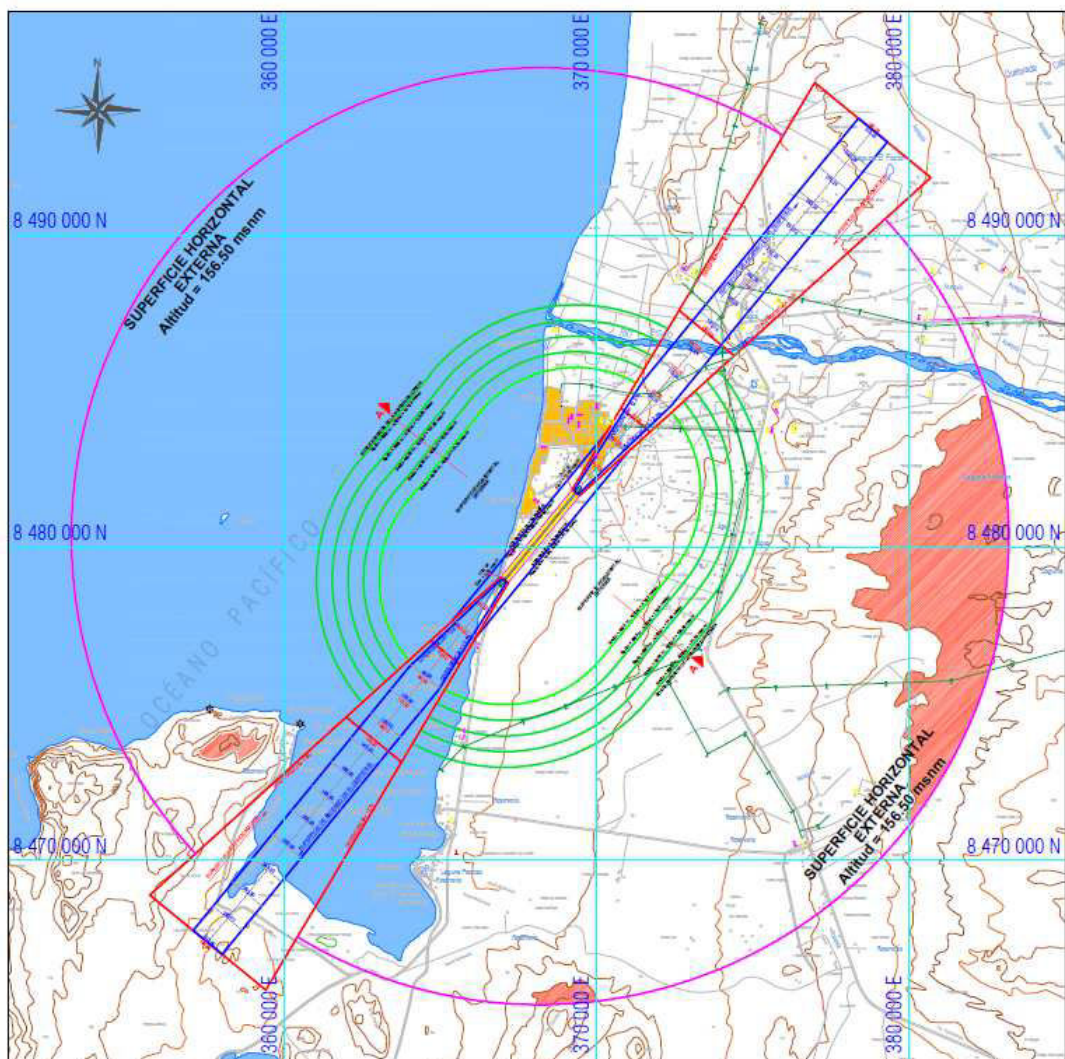
Artículo Tercero.- Disponer la inscripción de las Superficies Limitadoras de Obstáculos del Aeropuerto Internacional de Pisco - Pisco, en el Registro de Propiedad Inmueble.

Regístrese y comuníquese.



MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DIRECCION DE SEGURIDAD AERONAUTICA
COORDINACION TECNICA DE AERODROMOS

**DETERMINACIÓN DE LAS SUPERFICIES LIMITADORAS
DE OBSTÁCULOS DEL AEROPUERTO
INTERNACIONAL DE PISCO**



JULIO DEL 2011

CONTENIDO

1. Base Legal
2. Objetivos
3. Generalidades
4. Definiciones
5. Proceso de Construcción de las Superficies Limitadoras de Obstáculos - SLO.
6. Señalización e Iluminación de obstáculos, Implantaciones Peligrosas y Apantallamiento

1.- BASE LEGAL

1. BASE LEGAL

- Ley N° 27261 - Ley de Aeronáutica Civil del Perú.
- Decreto Supremo N° 050-2001-MTC - Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú.
- RAP 314 – Aeródromos Vol. I.
- Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc. 9137), Parte 6 - Limitación de Obstáculos de la OACI, como documento técnico del Anexo 14.
- Resolución Directoral N° 096-2008-MTC/12 del 10 de junio del 2008, que autoriza el funcionamiento del aeropuerto Internacional de Pisco, concesionado a la empresa Aeropuertos del Perú S.A.
- Resolución Directoral N° 313-2009-MTC/12 del 23 de diciembre del 2009, que aprueba el Plan maestro del Aeropuerto Internacional de Pisco – versión 2009.

2.- OBJETIVOS

2. OBJETIVOS

El presente expediente tiene como objetivo lo siguiente:

- Definir el espacio aéreo que debe mantenerse libre de obstáculos alrededor del aeropuerto Internacional de Pisco, para que puedan llevarse a cabo con seguridad las operaciones aéreas y así evitar que quede inutilizado por la multiplicidad de obstáculos a su alrededor o área de influencia.
- Describir las superficies imaginarias según la Regulación Aeronáutica Peruana 314 Aeródromos - Volumen I: Diseño y Operación de Aeródromos.
- Determinación de las superficies limitadoras de obstáculos del referido aeropuerto con cartografía actualizada, de manera que pueda servir como documento técnico - legal para controlar la implantación de construcciones y otros elementos dentro de sus áreas de proyección.
- Identificación y determinación de obstáculos para la Notificación y/o publicación de obstáculos en la AIP - PERÚ.
- Gestionar ante las autoridades locales la inscripción de las superficies limitadoras de obstáculos del Aeropuerto Internacional “Rodríguez Ballón” de la ciudad de Arequipa en el Registro de Propiedad Inmueble para su inclusión en los planes de desarrollo urbano.

3.- GENERALIDADES

3. GENERALIDADES

Mediante Resolución Directoral N° 0134-72 TC/iae de fecha 05 de diciembre de 1972, se inscribió en los Registros de la Dirección General de Transporte Aéreo (actualmente Dirección General de Aeronáutica Civil), el aeropuerto internacional de Pisco.

Mediante Resolución Directoral N° 0111-75 TC/iae de fecha 23 de diciembre de 1975, se actualizaron las características del citado aeropuerto, como resultado de los trabajos de ampliación y mejoramiento, dejando sin efecto la Resolución Directoral N° 0134-72 TC/iae de fecha 05 de diciembre de 1972.

Según lo señalado en las citadas resoluciones, la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A. tuvo a su cargo la explotación, operación, equipamiento y conservación del Aeropuerto Internacional de Pisco.

En el proceso de concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, en el que se encuentra el Aeropuerto Internacional de Pisco, se estableció el 11 de diciembre de 2006, como fecha de cierre del proceso; fecha en que se firmó el contrato de concesión entre el Estado Peruano y la empresa Aeropuertos del Perú S.A.

Con fecha 05 de febrero de 2008, se suscribió el acta integral de entrega de los bienes de CORPAC S.A. del aeropuerto internacional de Pisco al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de Entrega en Concesión a la empresa Aeropuertos del Perú S.A., fecha desde la cual la citada empresa se hace cargo de la administración y explotación del Aeropuerto Internacional de Pisco.

Mediante Resolución Directoral N° 096-2008-MTC/12, del 10 de junio del 2008, se autorizó el funcionamiento del aeropuerto “Internacional “Pisco”, actualizando sus características físicas y otorgando la explotación, operación, equipamiento y conservación a la empresa Aeropuertos del Perú S.A.

El Artículo 32° de la Ley N° 27261 – Ley de Aeronáutica Civil del Perú establece: La Dirección General de Aeronáutica Civil determinará las superficies limitadoras de obstáculos de cada aeródromo público que se construya o modifique, disponiendo su inscripción en el Registro de la Propiedad Inmueble.

Por su parte el artículo 52° del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, establece que las superficies limitadoras de obstáculos definen el espacio aéreo que debe mantenerse libre de obstáculos alrededor de los aeródromos para que puedan llevarse a cabo con seguridad las operaciones aéreas. Dichas superficies marcan los límites hasta donde los objetos pueden proyectarse en el espacio aéreo, por lo que ningún objeto debe sobrepasarlas.

Asimismo el Artículo 53° del referido Reglamento, señala que la determinación de las Superficies limitadoras de obstáculos en los aeródromos públicos se efectúa mediante Resolución Directoral de la DGAC.

Finalmente el Artículo 54° del referido Reglamento, señala que para la ejecución de obras dentro de áreas sujetas a limitaciones a la propiedad privada se requiere de autorización previa de la DGAC. Los Gobiernos Regionales, Locales y otras autoridades no pueden, bajo responsabilidad, otorgar licencia de construcción ni permitir o ejecutar obras sin dicha autorización.

En tal sentido, teniendo en cuenta los criterios técnicos de la RAP 314 y del documento 9137 - Manual de servicios de aeropuertos Parte 6, la cartografía básica oficial elaborada por el Instituto Geográfico Nacional – IGN, se procedió a la formulación del Expediente Determinación de las Superficies Limitadoras de Obstáculos del aeropuerto Internacional de Pisco de la ciudad de Pisco.

4.- DEFINICIONES

4. DEFINICIONES

Área de Aterrizaje.- Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de la aeronave.

Área de seguridad de extremo de pista (RESA).- Área simétrica respecto a la prolongación del eje de la pista y adyacente al extremo de la franja, cuyo objeto principal consiste en reducir el riesgo de daños a un avión que efectúe un aterrizaje demasiado corto o un aterrizaje demasiado largo.

Clave de Referencia.- La clave está compuesta de dos elementos que se relacionan con las características y dimensiones del avión. El elemento 1 es un número basado en la longitud del campo de referencia del avión y el elemento 2 es una letra basada en la envergadura del avión y en la anchura exterior entre las ruedas del tren de aterrizaje principal.

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

Elevación de Referencia (ER).- Punto que designará la elevación a partir de la cual se construirá la superficie horizontal interna

Franja de Pista.- Una superficie definida que comprende la pista y la zona de parada, si la hubiese, destinada a:

- a) Reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de la pista; y
- b) Proteger a las aeronaves que las sobrevuelan durante las operaciones de despegue o aterrizaje.

Margen.- Banda de terreno que bordea un pavimento, tratada de forma que sirva de transición entre ese pavimento y el terreno adyacente.

NIL.- nada o no tengo nada que transmitirle a usted.

Objeto Frangible.- Objeto de poca masa diseñado para quebrarse, deformarse o ceder al impacto, de manera que represente un peligro mínimo para las aeronaves.

Obstáculo.- Todo objeto fijo (ya sea temporal o permanente) o móvil, o partes del mismo, que este situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en la superficie o que sobresalga de una superficie definida destinada a proteger a las aeronaves en vuelo.

Pista (RWY).- Área rectangular definida de un aeródromo terrestre destinada al aterrizaje y al despegue de las aeronaves.

Pista de Vuelo Visual.- Pista destinada a las operaciones de aeronaves que utilicen procedimiento visual para la aproximación.

Pista de Vuelo por Instrumentos.- Pista destinada a las operaciones de aeronaves que utilicen procedimiento de aproximación por instrumentos,

pudiendo ser esta: para aproximaciones que no sean de precisión, de precisión Categoría I, II ó III.

Punto de Referencia (PR).- Punto que designará la elevación más alta y más baja y que resulte de la prolongación del eje de pista hacia el borde externo de la franja de pista, tomando la misma elevación del umbral de la pista correspondiente.

Punto de Referencia de Aeródromo (ARP).- Punto cuya situación geográfica designa al aeródromo.

Referencia Geodésica.- Conjunto mínimo de parámetros requerido para definir la ubicación y orientación del sistema de referencia local con respecto al sistema/marco de referencia mundial.

Superficies Limitadoras de Obstáculos.- Planos imaginarios, oblicuos y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

Umbral (THR).- Inicio de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

Zona de Parada (SWY).- Área rectangular definida en el terreno situado a continuación del recorrido de despegue disponible, preparada como zona adecuada para que puedan pararse las aeronaves en caso de despegue interrumpido.

Zona Libre de Obstáculos (CWY).- Área rectangular definida en el terreno o en el agua y bajo control de la autoridad competente, designada o preparada como área adecuada sobre la cual un avión puede efectuar una parte del ascenso inicial hasta una altura especificada.

5.- PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE LAS SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTÁCULOS

5. PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE LAS SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTÁCULOS - SLO.

La información cartográfica sobre la cual se trazaron las superficies limitadoras de obstáculos fueron preparados por el Instituto Geográfico Nacional - IGN, las mismas que emplean la proyección transversal Mercator, datum horizontal: Sistema Geodésico Mundial de 1984 - WGS-84 y datum vertical: nivel medio del mar.

5.1 Datos Generales del Aeropuerto:

Longitud RWY Actual : 3020 m
 Longitud RWY Proy. : 3500 m
 Ancho de Pista : 45 m
 Clave de Referencia : 4E

Procedimiento Utilizado

Umbral de Pista 04 : Aproximación de Precisión.
 Umbral de Pista 22 : Aproximación de Precisión.

Sentido de Aterrizaje : Ambos umbrales
 Sentido de Despegue : Ambos umbrales

Umbral de Pista 04

Coordenada (WGS-84) : 13° 45' 19.15" S / 76° 13' 45.54" W
 Elevación : 3.50 m (12.48 ft) s.n.m.m.

Umbral de Pista 22

Coordenada (WGS-84) : 13° 43' 51.35" S / 76° 12' 31.27" W
 Elevación : 12.25 m (40.19 ft) s.n.m.m.

5.2 Superficie Horizontal Interna SHI: El objetivo es conseguir que en aquellas partes del circuito dentro de las cuales debe sobrevolar la aeronave antes de aterrizar quede protegida dentro de un radio mínimo, basado en la mínima visibilidad correspondiente a la altitud mínima de vuelo en circuito.

La Elevación de Referencia para esta superficie, será determinada según lo indicado en el ítem 4.1.6. de la RAP 314.

Donde:

PRB = THR 04 = 3.50 m

PRA = THR 22 = 12.25 m

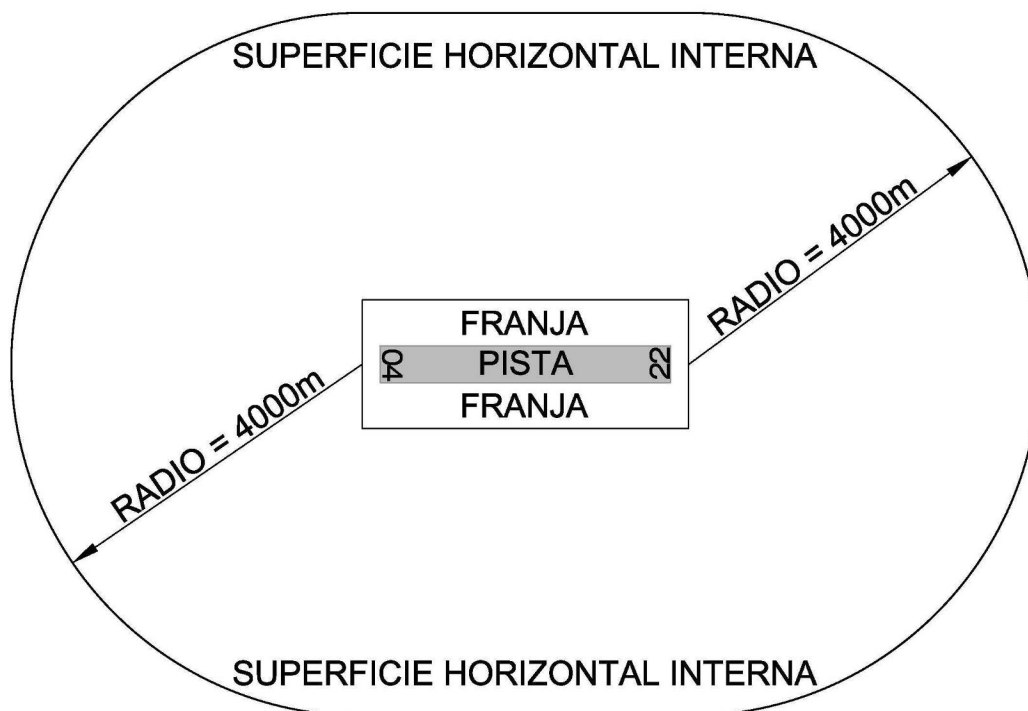
$\Delta PR = 8.75$ m

Altura de la SHI = 45m (Sobre la Elevación de Referencia).

Elevación Referencia = $3.5 + \Delta PR / 3 = 3.5 + 8.75 / 3 = 6.5$ msnm;

Altitud de la SHI = $6.5 + 45 = 51.5$ msnm

Radio = 4000m (El radio tiene su origen en el centro de los extremos de las franjas de las pistas).



Finalmente la altitud de la superficie horizontal interna está contenida en un plano horizontal, que alcanzará los 51.50 msnm, cuyo perímetro en planta se define trazando arcos de 4000 m. de radio con centro en cada extremo de las franjas de las pistas 04 y 22.

5.3. Superficie Horizontal Externa - SHE: Su objetivo es evitar la construcción de nuevas estructuras de gran altura en la vecindad de los aeropuertos, más allá de las áreas actualmente reconocidas por el RAP 314 – Aeródromos Volumen I, las que pueden generar graves problemas a las operaciones aéreas afectando a la seguridad y a la eficiencia de las mismas.

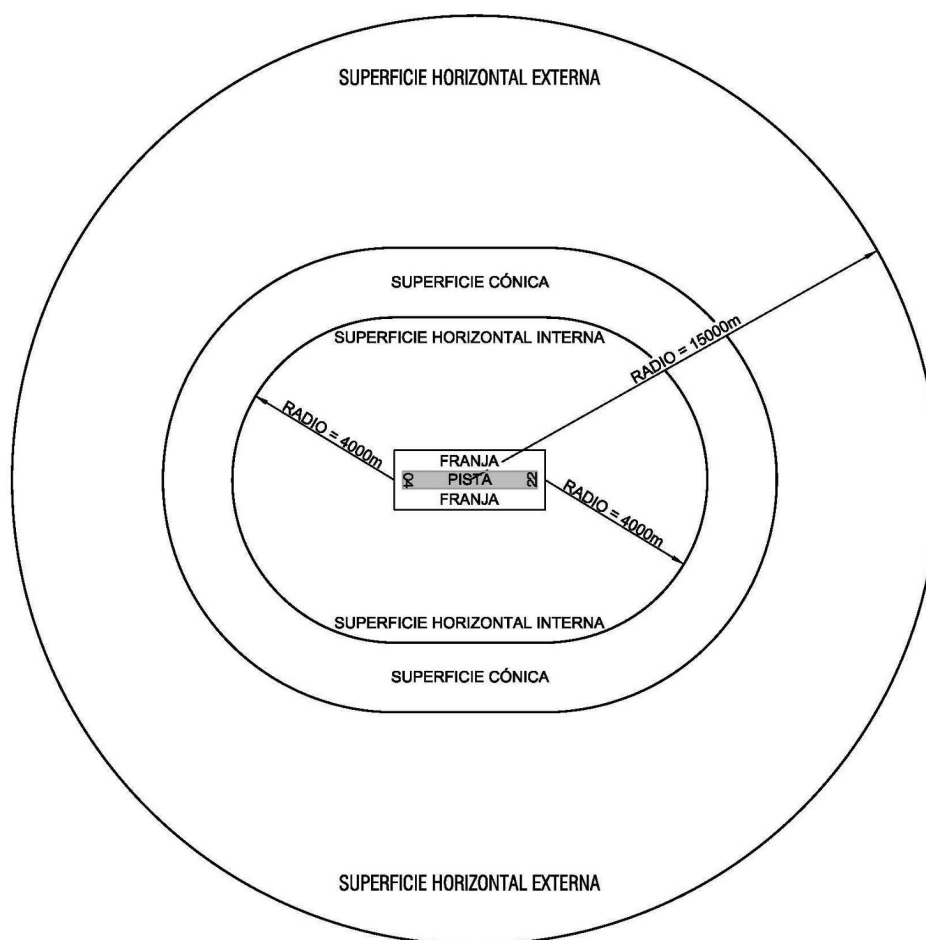
En tal sentido como en el Estado Peruano, se adopta que para la Superficie Horizontal Externa, las estructuras elevadas pueden considerarse de importancia si su altura es mayor de 30 m por encima del nivel del terreno donde estén situadas, y también mayor de 150 m por encima de la elevación del aeropuerto, estando situadas dentro de un radio de 15000 m a partir del centro geométrico de la pista para aeropuertos cuando el número de clave sea 3 o 4.

Altura = 150 m (Sobre la Elevación de Referencia)

Radio = 15000m (Respecto al centro geométrico de las pistas 04/22)

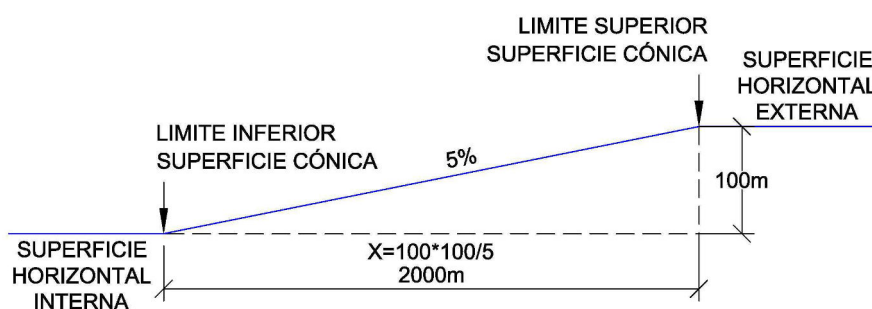
Elevación de Referencia = 6.50 msnm

Altitud de la SHE = 156.00 msnm



5.4 Superficie Cónica - SC: Es una superficie de pendiente ascendente y hacia afuera que se extiende desde la periferia de la Superficie Horizontal Interna. La pendiente de la Superficie Cónica se medirá en un plano vertical perpendicular a la periferia de la Superficie Horizontal Interna correspondiente.

Altura = 100 m.
Pendiente = 5.0%



Por lo tanto:

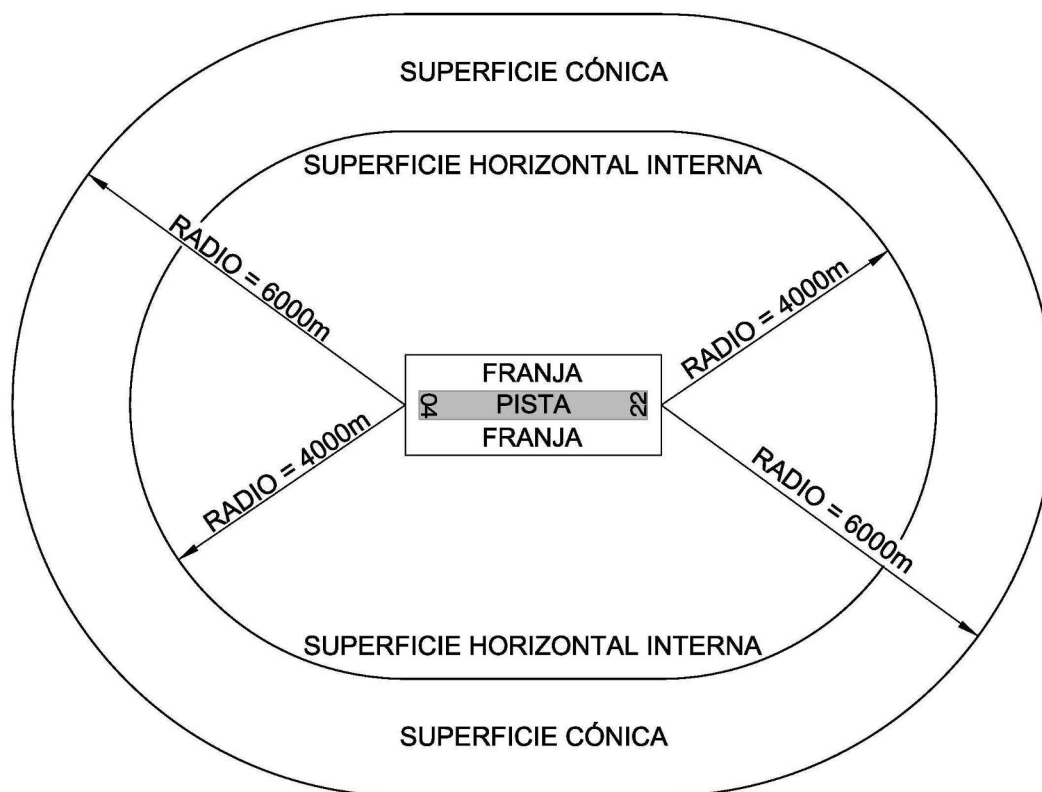
Altura: $45 + 100 = 145\text{m}$ (Sobre la Elevación de Referencia)

Elevación de referencia = 6.50 msnm

Altitud de la SC = 6.5 m + 145 m = 151.50 msnm.

La zona de la Superficie Cónica está comprendida entre los 4,000 m. y 6,000 m. de radio.

Radio = $4000 + 2000 = 6000$ m (Los radios tienen su origen en el centro de los extremos de las franjas de las pistas 04/22)



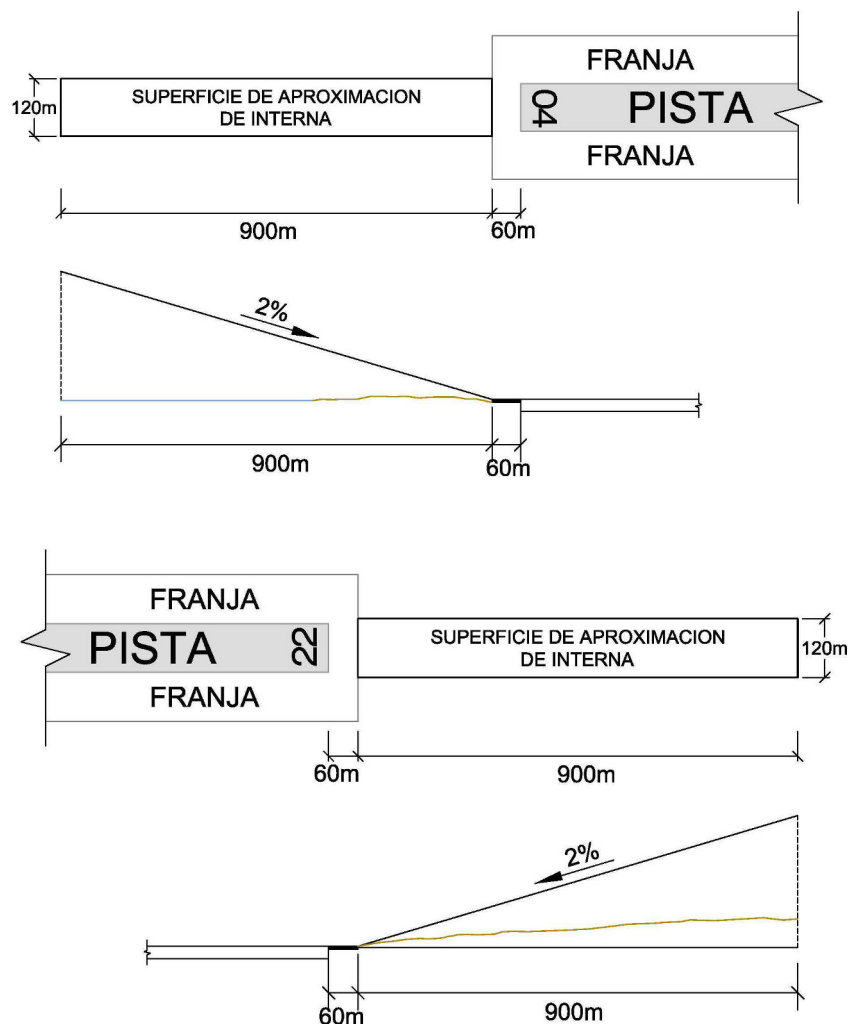
5.5 Superficie de Aproximación Interna - SAI: Porción rectangular de la superficie de aproximación inmediatamente anterior al umbral.

Los límites de la superficie de aproximación interna serán:

- un borde interior que coincide con el emplazamiento del borde interior de la superficie de aproximación pero que posee una longitud propia determinada;
- dos lados que parten de los extremos del borde interior y se extienden paralelamente al plano vertical que contiene el eje de pista; y
- un borde exterior paralelo al borde interior.

Las dimensiones de la superficie de aproximación interna para pistas de aproximación de precisión CAT I son:

Anchura	:	120 m
Distancia desde el umbral	:	60 m
Longitud	:	900 m
Pendiente	:	2.0 %



5.6 Superficie de Aproximación - SA: Plano inclinado y en combinación de planos anteriores al umbral de pista. Esta superficie define la parte del Espacio Aéreo que debería de mantenerse libre de obstáculos para proteger a los aviones en la Fase Final de la maniobra de aproximación para el aterrizaje.

En el Aeropuerto Internacional de Pisco, por las pistas 04 y 22 se efectuarán aproximaciones de Precisión, las dimensiones de dichas superficies son:

Para pistas con Aproximaciones de Precisión:

Longitud del borde Interior	:	300 m
Distancia desde el umbral	:	60 m
Divergencia (a cada lado)	:	15%

Primera Sección:

Longitud	:	3000 m
Pendiente	:	2%

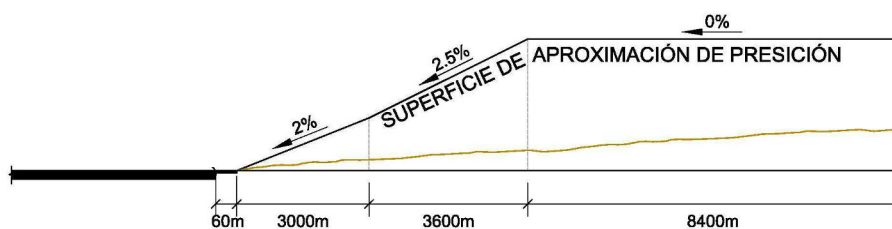
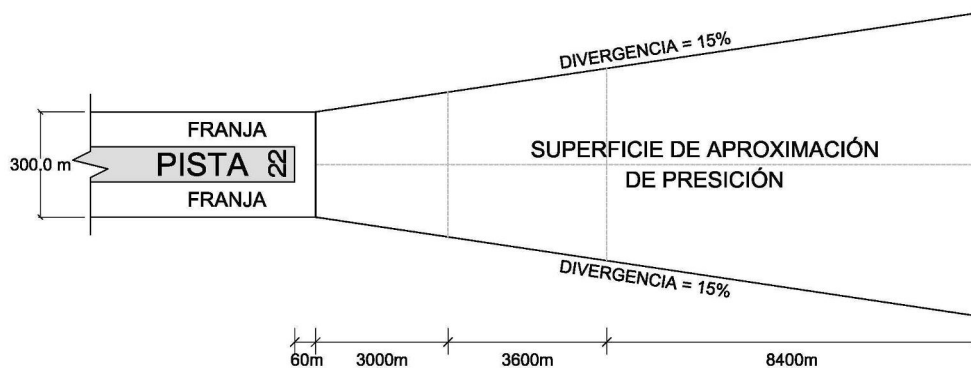
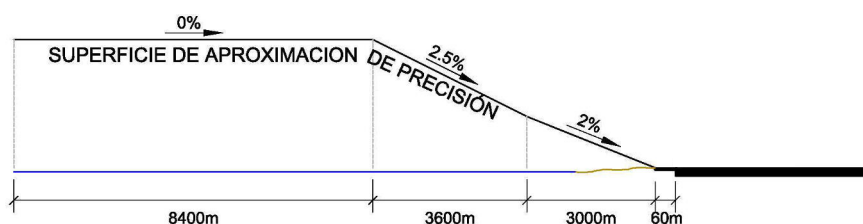
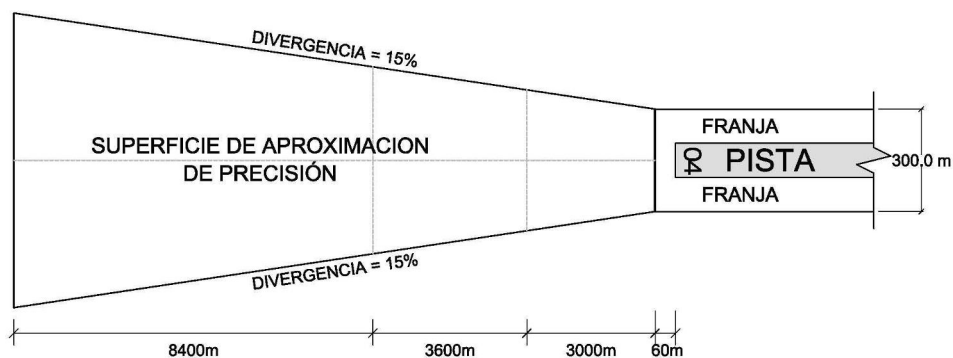
Segunda Sección:Longitud¹ : 3600 m

Pendiente : 2.5%

Sección Horizontal:Longitud² : 8400 m

Pendiente : 0.0%

Longitud total : 15,000 m

¹ Longitud variable (según 4.2.9 ó 4.2.17. RAP 314 – Aeródromos Vol. I)² Longitud variable (según 4.2.9 ó 4.2.17. RAP 314 – Aeródromos Vol. I)

5.7 Superficie de Aterrizaje Interrumpido - SAINT: Plano inclinado situado a una distancia especificada después del umbral, que se extiende entre las superficies de transición internas.

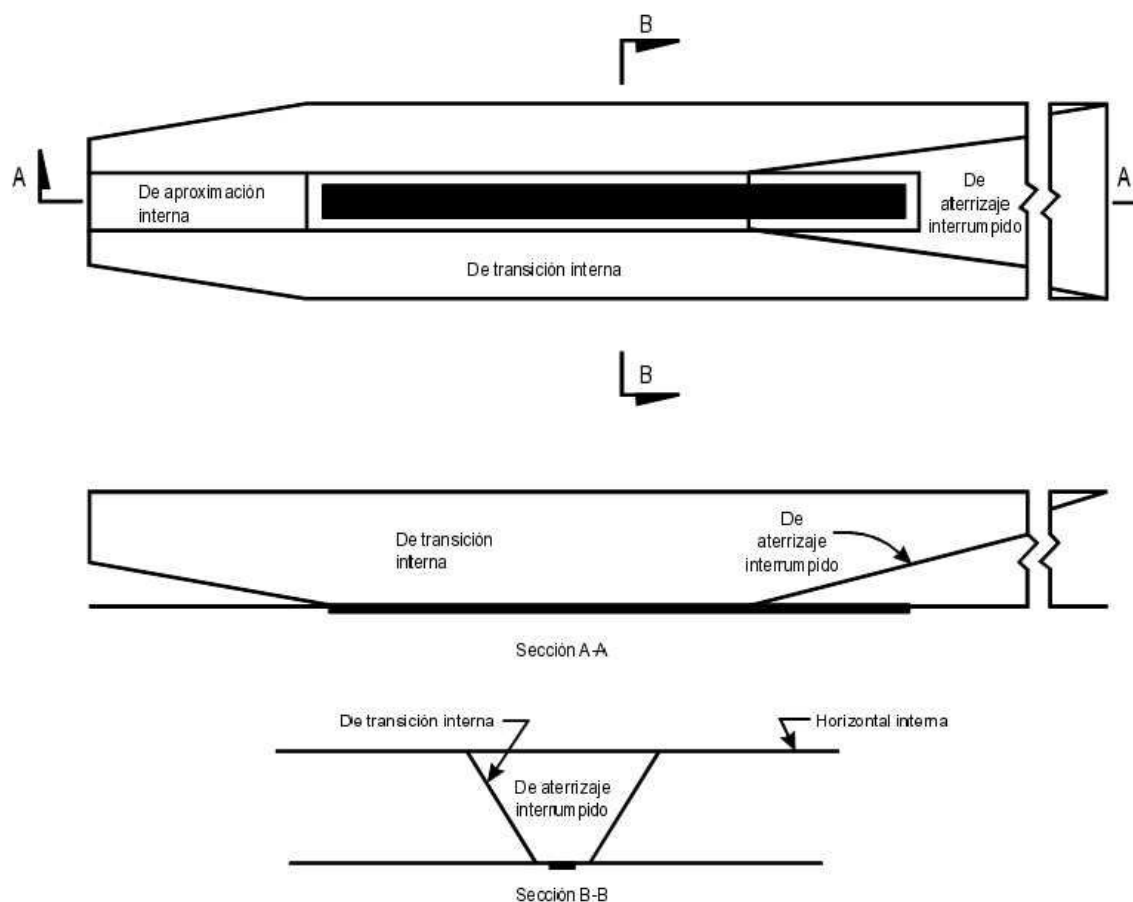
Los límites de la superficie de aterrizaje interrumpido serán:

- un borde interior horizontal y perpendicular al eje de pista, situado a una distancia especificada después del umbral;
- dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente en un ángulo determinado del plano vertical que contiene el eje de pista; y
- un borde exterior paralelo al borde interior y situado en el plano de la superficie horizontal interna.

Las dimensiones de la superficie de aterrizaje interrumpido para pistas de aproximación de precisión CAT I son:

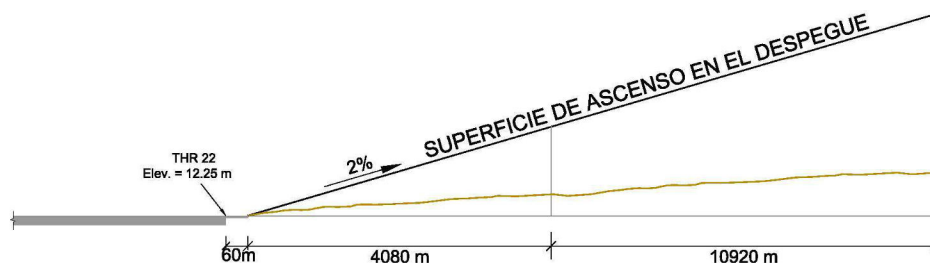
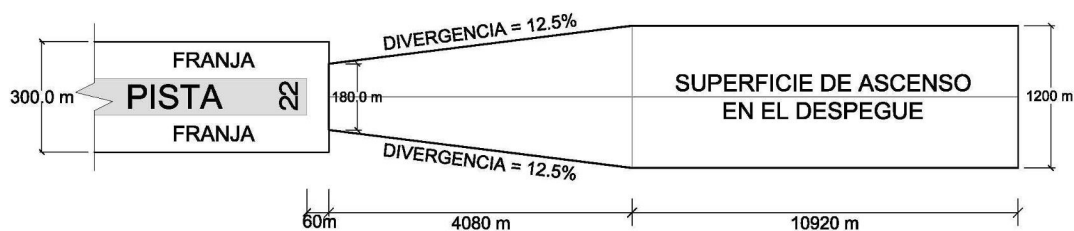
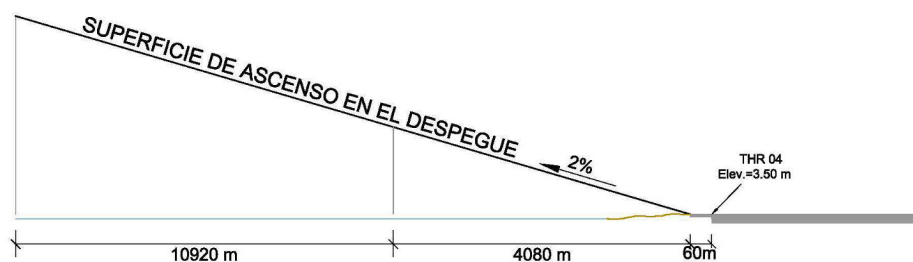
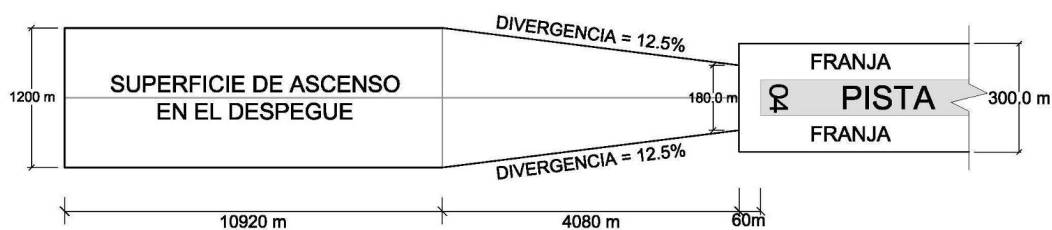
Longitud del borde Interior	: 120 m
Distancia desde el umbral	: 1800 m
Divergencia (a cada lado)	: 10.0 %
Pendiente	: 3.33 %

La elevación del borde interior será igual a la del eje de pista en el emplazamiento del borde interior. La pendiente de la superficie de aterrizaje interrumpida se medirá en el plano vertical que contenga el eje de la pista.



5.8 Superficie de Ascenso en el Despegue - SAD: Plano inclinado u otra superficie especificada situada más allá del extremo de una pista o zona libre de obstáculos. Esta superficie proporciona protección para las aeronaves durante el despegue.

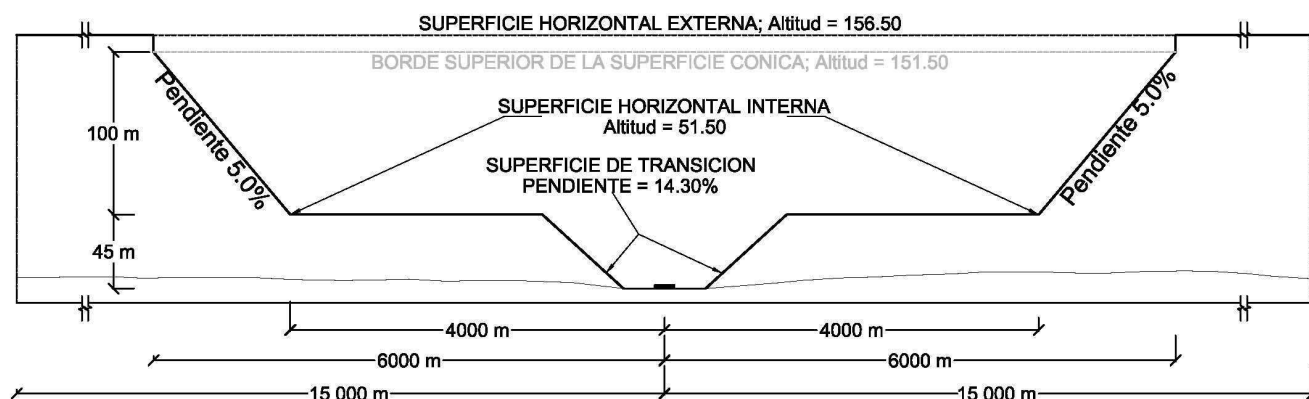
Longitud de borde interior	:	180 m
Distancia desde el extremo de la pista	:	60 m
Divergencia (a cada lado)	:	12.5%
Anchura Final ³	:	1200 m
Longitud	:	15000 m
Pendiente	:	2.0%



5.9 Superficie de Transición - ST: Superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la Franja y parte del borde de la Superficie de

³ 1800 m cuando la derrota prevista incluya cambios de rumbo mayores de 15° en las operaciones realizadas en IMC o en VMC durante la noche.

Aproximación, de pendiente ascendente y hacia afuera hasta la superficie horizontal interna. La pendiente de la ST es de 14.3%



5.10 Superficie de Transición Interna: Superficie similar a la superficie de transición pero más próxima a la pista⁴.

Los límites de la superficie de transición interna serán:

- un borde inferior que comience al final de la superficie de aproximación interna y que se extienda a lo largo del lado de la superficie de aproximación interna hasta el borde interior de esta superficie; desde allí a lo largo de la franja paralela al eje de pista hasta el borde interior de la superficie de aterrizaje interrumpido y desde allí hacia arriba a lo largo del lado de la superficie de aterrizaje interrumpido hasta el punto donde el lado corta la superficie horizontal interna; y
 - un borde superior situado en el plano de la superficie horizontal interna.
- La elevación de un punto en el borde inferior será:
- a lo largo del lado de la superficie de aproximación interna y de la superficie de aterrizaje interrumpido, igual a la elevación de la superficie considerada en dicho punto; y
 - a lo largo de la franja, igual a la elevación del punto más próximo sobre el eje de pista o de su prolongación⁵.

La pendiente de la superficie de transición interna se medirá en un plano vertical perpendicular al eje de pista, correspondiéndole el valor de 33.3%.

⁴ La finalidad de la superficie de transición interna es servir de superficie limitadora de obstáculos para las ayudas a la navegación, las aeronaves y otros vehículos que deban hallarse en las proximidades de la pista. De esta superficie sólo deben sobresalir los objetos frangibles.

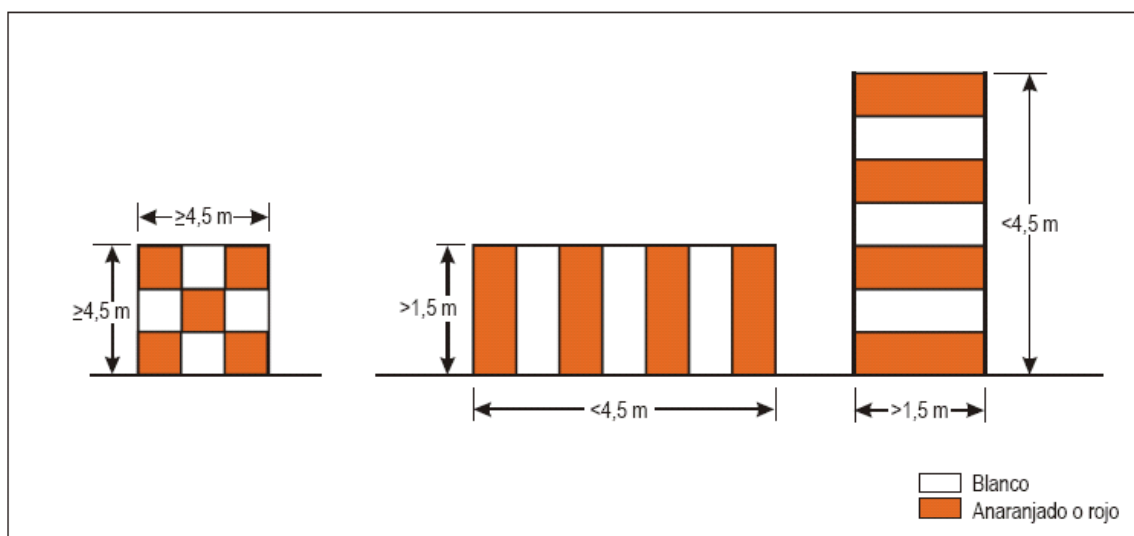
⁵ Como consecuencia de b), la superficie de transición interna a lo largo de la franja debe ser curva si el perfil de la pista es curvo o debe ser plana si el perfil de la pista es rectilíneo. La intersección de la superficie de transición interna con la superficie horizontal interna debe ser también una línea curva o recta dependiendo del perfil de la pista.

6.- SEÑALIZACIÓN E ILUMINACIÓN DE OBSTÁCULOS, IMPLANTACIONES PELIGROSAS Y APANTALLAMIENTO

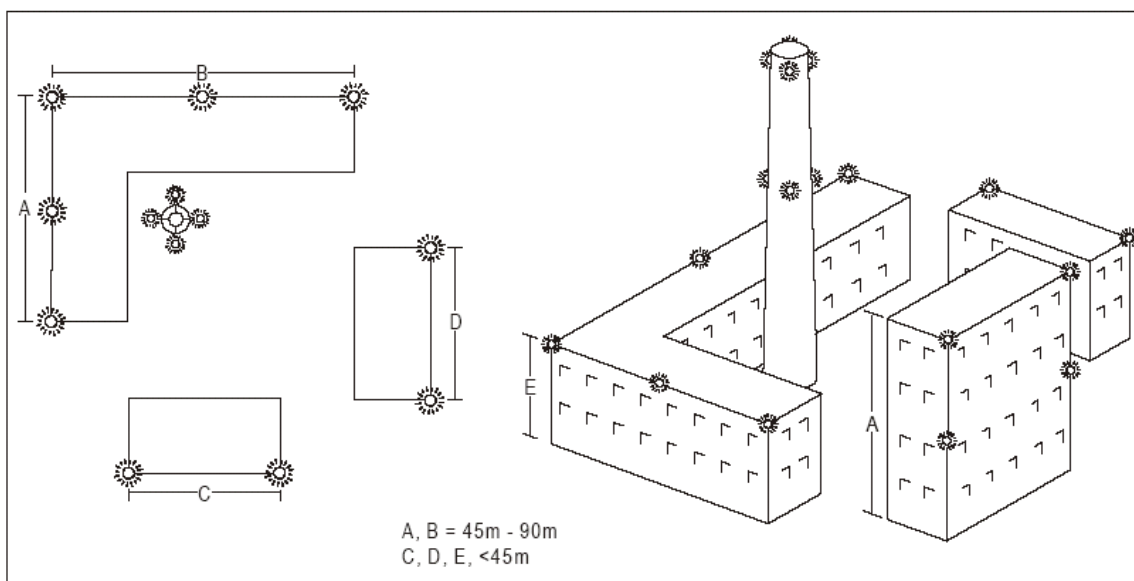
6. SEÑALIZACIÓN E ILUMINACIÓN DE OBSTACULOS, IMPLANTACIONES PELIGROSAS Y APANTALLAMIENTO.

La señalización e iluminación de obstáculos tiene por finalidad reducir los peligros a las aeronaves, mediante la indicación visual de su ubicación. Tal señalización e iluminación deberá ser hecha con pintura y/o luces de baja, mediana o alta intensidad, de acuerdo a lo señalado en el Capítulo 6. Ayudas Visuales Indicadoras de Obstáculos, de la RAP 314 - Aeródromos - Volumen I.

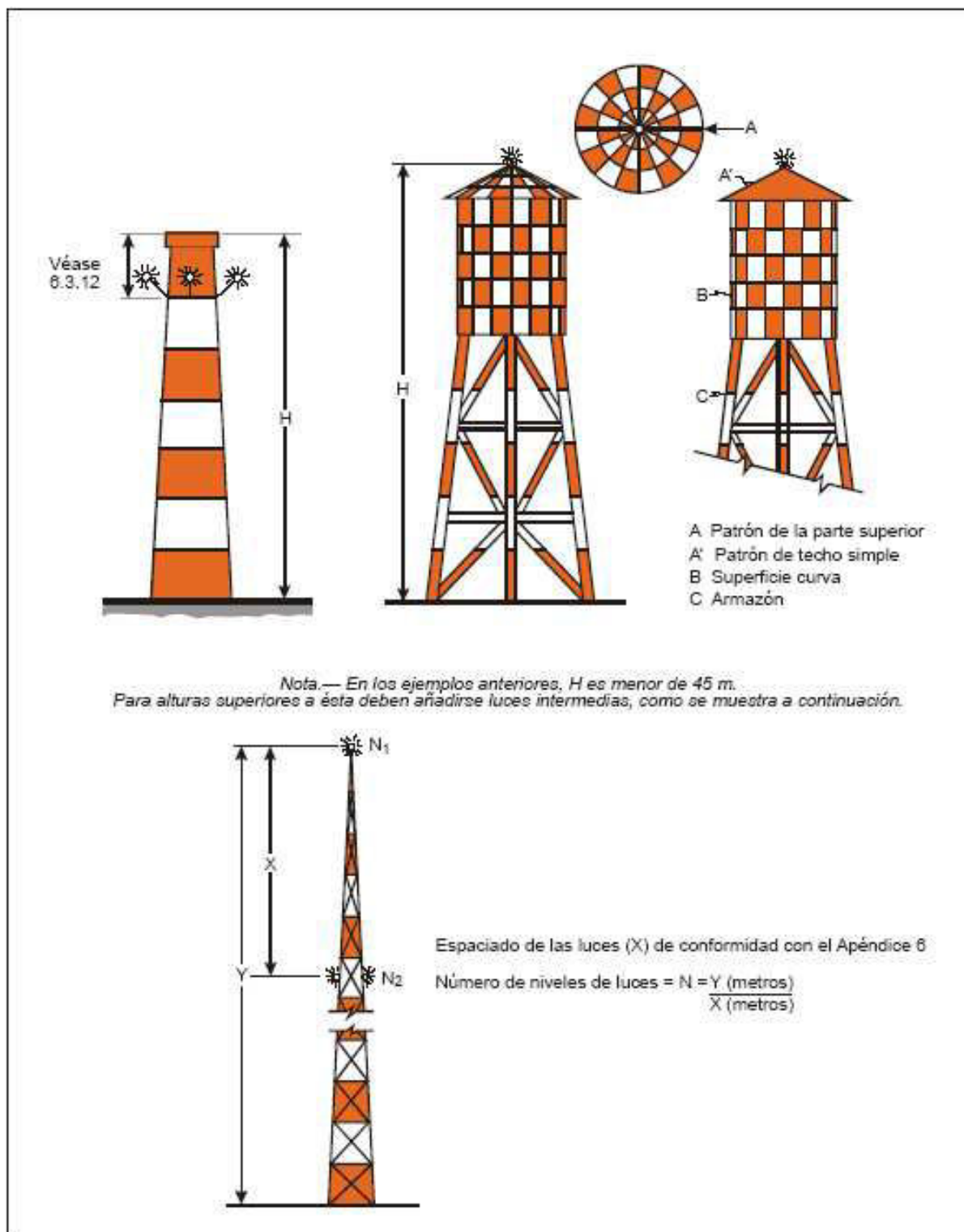
A continuación se muestran esquemas señalización e iluminación de obstáculos.



Configuraciones básicas del señalamiento de obstáculos



Iluminación de edificios



Ejemplos de señalamiento e iluminación de estructuras elevadas

7.- ANEXO: PLANO

