

Disposición N ° : 156 / 2000

COMANDO DE REGIONES AEREAS

DIRECCION DE TRANSITO AEREO

Buenos Aires, de Diciembre de 2000.-

VISTO

La necesidad de actualizar la Directiva N° 5 (CRA) de fecha 17 de Septiembre de 1976 - Control sobre obstáculos a la aeronavegación, en lo referido a la aplicación de normas de señalamiento diurno e iluminación de construcciones, estructuras e instalaciones;

Las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en materia de señalamiento e iluminación de objetos en proximidades de los aeródromos incluidas en el Anexo 14 Volumen I, Capítulo IV;

La vigencia de la Circular Técnica de Balizamiento CTB 01/98 elaborada por la Dirección de Infraestructura y la Dirección de Tránsito Aéreo para regular las condiciones que deben reunir los elementos de iluminación que se instalen ya sea dentro de un aeródromo / aeropuerto como en sus inmediaciones; lo propuesto por la Dirección de Tránsito Aéreo y ;

CONSIDERANDO

Que el señalamiento e iluminación de los obstáculos y los objetos destacados, tiene por finalidad reducir los peligros para las aeronaves, indicando su presencia;

Que se hace necesario establecer un criterio acorde a los avances en materia de procedimientos de vuelos y a las necesidades particulares de cada aeródromo y sus inmediaciones, en cuanto a la percepción de los obstáculos y objetos predominantes;

Que hasta la actualidad, los objetos, cualquiera fuera su altura y ubicación respecto a un aeródromo, se iluminaban con luces de obstáculos de baja intensidad con una intensidad de 10 candelas;

Que esta iluminación no siempre resulta adecuada teniendo en cuenta la altura de los objetos, su emplazamiento respecto de los aeródromos y las condiciones de luz ambiente del entorno sobre el cual se proyectan;

Que de acuerdo al Anexo 14-OACI, Volumen I, Capítulo 6, para tales circunstancias o cuando se requiera una advertencia especial anticipada, deberían utilizarse luces de obstáculos de mediana o de alta intensidad;

Que en la Directiva N° 5 (CRA), se establece un área de protección no menor a 6 Km con centro en el aeródromo donde se realicen operaciones visuales, en tanto que en el Anexo 14, Capítulo 6, se recomienda extender el área de influencia de todo aeródromo a 10 km;

Que resulta necesario unificar el criterio de aplicación de las áreas de influencia de los aeródromos en cuanto a la protección de obstáculos, procurando alcanzar la mayor seguridad para las operaciones aéreas;

Que en fecha 17 de Enero de 1992 se notificó a la OACI diferencias respecto del método recomendado en el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 6, relacionado con las intensidades de las luces de obstáculos de alta intensidad a destellos, para objetos de 150 metros de altura o más, estableciéndose la misma en 20.000 candelas de luz blanca para el día y 4.000 candelas para la noche;

Que de acuerdo a la Circular Técnica de Balizamiento (CTB) 01/98, las luces de obstáculos de baja intensidad deben tener una intensidad de 32,5 candelas como mínimo;

Que tal como se establece en el artículo 38 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, tales diferencias se encuentran insertas en la Publicación de Información Aeronáutica AIP- Parte GEN 1.7;

Que la Ley 17.285 - Código Aeronáutico de la República Argentina, Título III - Infraestructura - Capítulo II - Limitaciones al Dominio, artículo 35 especifica que "Es obligatorio en todo el territorio de la República Argentina el señalamiento de los obstáculos que constituyan peligro para la circulación aérea, estando a cargo del propietario los gastos de instalación y funcionamiento de las marcas, señales o luces que correspondan. El señalamiento se hará de acuerdo a la reglamentación respectiva.";

Que es responsabilidad de éste organismo dictar dicha reglamentación;

por ello:

EL COMANDANTE DE REGIONES AEREAS

DISPONE

1. A los fines de la iluminación y el señalamiento de obstáculos, el área de influencia de los aeródromos, comprenderá un área de 10 Km de radio, medidos desde el centro de la pista, o pista principal en caso que exista más de una.
2. El señalamiento diurno de las construcciones, estructuras e instalaciones de cualquier naturaleza, se efectuará ajustándose a lo establecido en el Anexo 14-OACI, Capítulo 6, punto 6.2, se encuentren éstas fuera o dentro del área definida como "área de influencia", con excepción de aquellas que se encuentren comprendidas en el procedimiento de apantallamiento mencionado en el Anexo I.
3. La iluminación de las construcciones, estructuras e instalaciones empleando luces de obstáculos de baja, mediana o alta intensidad, se ajustará a las regulaciones que se determinan en el Anexo I de la presente Disposición y que forma parte de la misma.
4. Las luces de obstáculos de baja, media y alta intensidad que se empleen en la iluminación de obstáculos, deberán estar aprobados según la Circular Técnica de Balizamiento CTB 01/98 y sus posteriores enmiendas, debiendo verificarse a través de los ensayos establecidos en la misma, los artefactos que no cuenten con la certificación de dicha Circular, sea cual fuere su origen y aprobación previa.
5. Los propietarios y /o arrendadores de los objetos ya existentes que se encuentren comprendidos dentro del alcance de ésta Disposición, deberán adecuar el señalamiento e iluminación de los mismos dentro del período de un (1) año a partir de la publicación de la presente en el Boletín Oficial.
6. Las Regiones Aéreas, fiscalizarán a través de los Jefes de Aeródromos, el cumplimiento de la presente Disposición y notificarán a los propietarios y /o arrendadores de los objetos que se encuentren en sus áreas de fiscalización, acerca de los alcances y obligaciones que la misma impone. Transcurrido el plazo establecido en el Art. 5°, enviarán a la Dirección de Tránsito Aéreo un listado que contenga los datos disponibles sobre aquellos objetos que aun no dispongan del señalamiento e iluminación reglamentarios, para las acciones pertinentes en cada caso.
7. Comuníquese a las Regiones Aéreas, envíese copia para su publicación en Boletín Oficial, y vuelva a la Dirección de Tránsito Aéreo para su difusión en los medios de información aeronáutica correspondientes y archivo.

DISPOSICIÓN N° 156 / 2000 (CRA) (ANEXO I)

Normas para la iluminación y señalamiento de las construcciones, estructuras e instalaciones.

Apartado I

En el área comprendida por:

1. Un radio de 10 Km con centro en la pista de un aeródromo público, ó de un aeródromo privado habilitado para operaciones nocturnas;
2. los corredores VFR establecidos más un área suplementaria de 1 Km. a cada lado de los mismos;
3. un radio de 2 Km con centro en un helipuerto;
4. los helicorredores establecidos más un área suplementaria de 0.5 Km. a cada lado de los mismos;

se emplearán luces de obstáculo de baja, media y alta intensidad para indicar la presencia de obstáculos, de acuerdo a lo siguiente:

Baja intensidad: para iluminar los objetos cuya altura sea menor a 45 metros respecto de la elevación del terreno, y se determine a través de un estudio técnico aeronáutico que dicha iluminación resulta necesaria para la seguridad de las operaciones aéreas.

Mediana intensidad en combinación con luces de baja intensidad: para iluminar objetos cuya altura respecto de la elevación del terreno sea entre 45 y 150 metros exclusive.

Alta intensidad en combinación con luces de media y baja intensidad: para iluminar objetos cuya altura sobre la elevación del terreno sea de 150 metros o superior.

Apartado II

En el área que se extiende más allá de los límites señalados en el Apartado I, se emplearán luces de obstáculos de:

Baja intensidad: para iluminar objetos cuya altura sea entre 45 y 150 metros exclusive, respecto de la elevación del terreno.

Mediana intensidad en combinación con luces de baja intensidad: para iluminar objetos cuya altura respecto de la elevación del terreno sea entre 150 y 300 metros exclusive.

Alta intensidad en combinación con luces de media y baja intensidad: para iluminar objetos cuya altura sobre la elevación del terreno sea de 300 metros o superior.

Apartado III

En los Apéndices A y B figuran los lineamientos sobre la forma en que debería disponerse en los obstáculos, una combinación de luces de baja, media o alta intensidad, ya sea dentro o fuera del área de influencia de los aeródromos respectivamente.

Apartado IV

Los objetos que se encuentren dentro de la zona de influencia de los aeródromos con alturas mayores a 45 metros; y aquellos que se encuentren fuera de dicho área y cuya altura sea de 150 metros o superior, deberán contar con una Unidad de Control de Lámpara Apagada (U.C.L.A.), que permita determinar en forma automática la falla de una o más luces de un objeto o estructura, ya sea debido a la ausencia de energía o lámparas quemadas, a fin de no afectar la seguridad de las operaciones aéreas que se desarrollen en la zona.

Esta unidad deberá reportar por medio de alarmas de teleseñalización la condición de lámpara apagada, generando información a distancia al propietario / responsable de la estructura, quién deberá tomar las medidas necesarias para realizar el recambio ó normalización del servicio, en un tiempo que no supere las 24 hs, para los objetos que se encuentren dentro del área de influencia de aeródromos; y 48 hs. para los que se

ubiquen fuera de dicho área.

El equipo debería instalarse en la base de la estructura y su construcción garantizará la continuidad de funcionamiento sin alteraciones bajo las condiciones climáticas extremas del lugar de emplazamiento (lluvia, salitre, descargas atmosféricas, polvo, temperatura máxima y mínima, etc.)

Apartado V

En el caso de un objeto de gran extensión o de objetos estrechamente agrupados entre sí, tales como edificios, se dispondrán luces superiores por lo menos en los puntos o bordes más altos de los objetos, para que se definan la forma y extensión generales del mismo. Cuando se utilicen luces de baja intensidad, se espaciarán a intervalos longitudinales que no excedan de 45 m. Cuando se utilicen luces de media intensidad, se espaciarán a intervalos longitudinales que no excedan de 900 m.

Apartado VI

La Autoridad Aeronáutica de aplicación, (Dirección de Tránsito Aéreo) establecerá un procedimiento basado en un estudio aeronáutico especial y particular, para determinar la viabilidad de suprimir el señalamiento y/o la iluminación de los objetos, aplicando un modelo de apantallamiento, y que atienda los principios del Anexo 14, Volumen I y del Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc. 9137-AN/898/2) Parte 6 – Limitación de Obstáculos, Apéndice 3, de manera que se simplifiquen las presentaciones motivo de estudio por parte de los Organismos técnicos de éste Comando, y se contemple el impacto visual que genera la proliferación de estructuras, principalmente en ejidos urbanos.