

DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA
AERONÁUTICA

Aeropuerto Internacional de Carrasco, "Gral. Cesáreo L. Berisso", 14 JUL. 2026

RESOLUCIÓN N°

284-2026

Expediente N° 2026-3-41-0000681

VISTO: Las presentes actuaciones mediante las cuales se propone aprobar una Circular de Asesoramiento destinada a establecer criterios para la habilitación de aeródromos de uso público que, por sus características físicas, infraestructura y nivel de servicios, se encuentran destinados principalmente a la operación de aeronaves de pequeño porte y no reúnen las condiciones necesarias para ser considerados aeropuertos.

RESULTANDO: I) Que oportunamente se dispuso la creación de un grupo de trabajo ad hoc con el cometido de estudiar las características y los requisitos aplicables a la habilitación de aeródromos públicos de reducidas dimensiones, destinados principalmente a la operación de aeronaves de pequeño porte y que no cuentan con instalaciones o servicios que permitan calificarlos como aeropuertos, tomando como referencia el régimen vigente para los aeródromos privados de similares características;

II) Que se agrega como Anexo I de la presente el proyecto de Circular de Asesoramiento CA.UY.AGA.037, elaborado por la comisión ad hoc, con el propósito de establecer métodos aceptables de cumplimiento y material explicativo e informativo para la habilitación de aeródromos públicos de esas características básicas.

CONSIDERANDO I) Que la Comisión ad hoc elevó una propuesta de Circular de Asesoramiento, la que se incorpora como Anexo I y forma parte integrante de la presente Resolución, identificada como CA.UY.AGA.037, con el propósito de establecer métodos aceptables de cumplimiento y material explicativo e informativo

para la habilitación de aeródromos públicos de reducidas dimensiones y características básicas.

II) Que resulta conveniente dotar a la Dirección de Seguridad Operacional de un instrumento técnico que unifique los criterios aplicables en la materia, contribuyendo al fortalecimiento de la seguridad operacional y a la adecuada aplicación de la normativa aeronáutica vigente.

ATENTO: A lo anteriormente expuesto y lo dispuesto en el Art. 4 de la Ley N.º 18.619

EL DIRECTOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA
AERONÁUTICA

RESUELVE:

1ro. AUTORIZASE a la Dirección de Seguridad Operacional a establecer la Circular de Asesoramiento CA.UY.AGA.037, cuyo texto luce agregado como Anexo I y forma parte integrante de la presente Resolución.

2do Pase a la Dirección de Seguridad Operacional, a sus efectos.

3ro. Pase a la Asesoría de Normas Técnico Aeronáuticas (ANTA) para su conocimiento, registro y trazabilidad.

4to. Hecho, por Secretaria Reguladora de Trámites Archívese.

EL DIRECTOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA
AERONÁUTICA.

Brig. Gral (Av.)



Alejandro Trujillo

	CIRCULAR DE ASESORAMIENTO	CA.UY. AGA.037
---	---------------------------	----------------

CA : UY. AGA.037
FECHA : 26/05/2026
REVISIÓN : Original

ASUNTO: Explicitar los “Métodos Aceptables de Cumplimiento” y “Material explicativo e informativo” acerca de la autorización y/o habilitación de sitios físicos con características de aeródromo público que permiten la operación de aeronaves en nuestro país.

SECCIÓN A – PROPÓSITO

La necesidad de establecer criterios a efectos de obtener la habilitación de un aeródromo de uso público que por la ausencia de servicios y/o instalaciones disponibles no se encuadren en la categoría de aeropuerto en todo el territorio de la República Oriental del Uruguay. La DINACIA evaluará en cada caso la complejidad y la magnitud de los servicios que se prestan en cada aeródromo, y si los mismos implican o no su tratamiento como aeropuerto.

SECCIÓN B – ALCANCE

La presente circular alcanza y se aplica a la totalidad de la infraestructura aeronáutica, a los funcionarios de la DINACIA y a todos los usuarios públicos y privados que utilicen, exploten u operen aeronaves en el territorio de la República Oriental del Uruguay.

En aquellos casos en que la complejidad, cantidad de operaciones o las características físicas del aeródromo lo ameriten, la DINACIA a su exclusivo criterio, se reserva el derecho y la posibilidad de exigir requisitos adicionales a los previstos en la presente circular, incluyendo la realización de documentos, análisis, evaluación y mitigación de riesgos con sus respectivos planes de acciones correctivas. Los mismos en ciertos casos pueden llegar a incluir planes detallados de desarrollo de infraestructura de las instalaciones y equipamiento de acuerdo a lo dispuesto en el Reglamento Aeronáutico Latinoamericano LAR 154, Diseño de Aeródromos.

Los formularios contenidos **en todos los Anexos** de la presente circular podrán variar su formato al ser informatizados y adaptados para su llenado vía web, en tanto no se modifique el contenido y requisitos de los mismos.

SECCIÓN C – DEFINICIONES

AERÓDROMO: Áreas determinadas de tierra o agua, destinadas al movimiento de llegada, salida y operación de las aeronaves.

AERÓDROMO CERTIFICADO: Aeródromo a cuyo operador/explotador se le ha otorgado un certificado de aeródromo.

AERÓDROMO PRIVADO: aeródromo destinado al uso privado de personas físicas o jurídicas.

AERÓDROMO PÚBLICO: aeródromo destinado al uso general de la navegación aérea.

	CIRCULAR DE ASESORAMIENTO	CA.UY. AGA.037
---	--	---

AEROPUERTO: aeródromos públicos dotados de instalaciones y servicios necesarios para la atención de las aeronaves, los requerimientos del tráfico, el embarque y el desembarque de pasajeros y la carga.

AEROPUERTO INTERNACIONAL: Aeropuertos declarados tales por el Poder Ejecutivo, destinados a las operaciones aeronáuticas de carácter internacional.

CERTIFICADO DE AERÓDROMO. Certificado otorgado por la Autoridad de Aeronáutica, a los aeródromos públicos, en los que se lleven a cabo operaciones regulares de transporte aéreo público internacional, otorgado de conformidad con las normas aplicables a la operación y diseño de aeródromos.

Nota: de la definición surge que solamente es obligatorio certificar los aeropuertos internacionales que reciban tráfico regular internacional.

HABILITACIÓN: Acto administrativo de la Autoridad Aeronáutica por el que formalmente reconoce que un aeródromo registrado ante la misma satisface las exigencias de toda operación aérea segura.

HABILITACIÓN EN CURSO: Situación temporal en que se encuentran los aeródromos públicos, para los cuales se ha solicitado la HABILITACIÓN, la que va desde el momento en que se acepta formalmente la solicitud hasta el momento que se otorga o deniega definitivamente la misma. Durante la habilitación en curso, la autoridad aeronáutica podrá permitir transitoriamente la operación de aeronaves si se determina que están dadas las condiciones para que las operaciones se lleven adelante con un riesgo aceptable.

AERÓDROMO DE ALA ROTATIVA (HELIPUNTO): Área determinada de tierra o agua, destinada al movimiento de llegada, salida y operación de helicópteros.

AERÓDROMO PRIVADO DE ALA ROTATIVA (HELIPUNTO PRIVADO): Helipunto destinado al uso privado de personas físicas o jurídicas.

AERÓDROMO PUBLICO DE ALA ROTATIVA (HELIPUNTO PÚBLICO): Helipunto destinado al uso general de la navegación aérea.

HELIPUERTO: Aeródromo público de ala rotativa dotado de instalaciones y servicios necesarios para la atención de las aeronaves, los requerimientos del tráfico, el embarque y el desembarque de pasajeros y la carga.

HELIPUERTO INTERNACIONAL: Helipuerto declarado a tales efectos por el Poder Ejecutivo, destinados a las operaciones aeronáuticas de carácter internacional.

HELIPUNTO: a los efectos de la presente circular se toma como sinónimo de “aeródromo de ala rotativa”

	CIRCULAR DE ASESORAMIENTO	CA.UY. AGA.037
---	----------------------------------	-----------------------

SECCIÓN D - ANTECEDENTES

El Código Aeronáutico Uruguayo (C.A.U.) establece que los aeródromos son áreas determinadas de tierra o agua destinadas al movimiento de llegada, salida y operación de las aeronaves. Y son aeropuertos los aeródromos públicos dotados de instalaciones y servicios necesarios para la atención de las aeronaves, los requerimientos del tráfico, el embarque y el desembarque de pasajeros y la carga siempre que estén debidamente fiscalizados por las autoridades competentes. (Art.64).

Por otra parte existen en el territorio nacional aeródromos públicos que por sus características y los servicios que prestan no configuran la categoría de aeropuerto anteriormente mencionada.

De acuerdo con la misma norma, los aeródromos deberán estar registrados ante la autoridad competente previa Habilitación concedida luego de haberse comprobado que satisfacen las exigencias de las operaciones aéreas seguras (Art. 66).

Las aeronaves deberán partir o aterrizar en aeródromos públicos o privados especialmente habilitados. No rige esta obligación en caso de fuerza mayor o tratándose de aeronaves públicas en operaciones propias del servicio y en aquellos casos en que la autoridad así lo determine (Art. 10 del CAU).

La presente Circular de Asesoramiento concentra las prácticas y procedimientos, para la habilitación de aeródromos públicos que por sus características no sean considerados aeropuertos por la autoridad aeronáutica.

SECCIÓN E - HABILITACIÓN AERÓDROMOS PUBLICOS

1. La presente refiere exclusivamente a los “Aeródromos Públicos”, que cuenten por lo menos con balizaje diurno e indicador de la dirección del viento, sin otras instalaciones o servicios destinados principalmente a operaciones de aviación general con clave de aeródromo 2B como máximo, según LAR 154 Diseño de aeródromos. En la misma se establecen los requisitos mínimos de diseño, infraestructura, operación y seguridad operacional aplicables.
2. Esta circular aplica a aeródromos con densidad de tránsito reducida con operaciones visuales de aeronaves de hasta 5700Kg de MTOW
3. La autoridad aeronáutica podrá aceptar soluciones equivalentes siempre que se mantenga un nivel aceptable de seguridad operacional.
4. Los interesados en Habilitar un “Aeródromo Público” de estas características deberán presentar ante la DINACIA una solicitud formal adjuntando el Anexo I de la presente y los siguientes datos técnicos avalados por profesional competente:
 - 4.1. Certificados municipales y/o ambientales cuando sean aplicables.
 - 4.2. Datos técnicos del aeródromo a habilitar de acuerdo con el ANEXO I.
 - 4.3. Plano general o foto aérea, en el que se detallarán los obstáculos significativos si existieran.
 - 4.4. Documentación necesaria para el funcionamiento del aeródromo de acuerdo con el ANEXO III Parte II.
5. En referencia a las características físicas para este tipo de Aeródromos Públicos, se incluyen los requisitos técnicos e información gráfica. (ANEXO III Parte I.)

	CIRCULAR DE ASESORAMIENTO	CA.UY. AGA.037
---	----------------------------------	-----------------------

6. Recibida la documentación:

6.1. La División de Navegación Aérea informará sobre la documentación técnica aportada para determinar si es suficiente y correcta en cuanto a contenido.

6.2. Si el informe fuera favorable, el Director de Seguridad Operacional dispondrá la calificación de “HABILITACION EN CURSO”.

6.3. La División de Navegación Aérea, conducirá las verificaciones e inspecciones pertinentes para comprobar que el aeródromo en cuestión permite toda operación aérea segura y es susceptible de la Habilitación prevista en el Art. 66 del Código Aeronáutico.

6.4. En caso de que la o las verificaciones e inspecciones preceptivas determinen que las características físicas y condiciones del aeródromo no permiten la correspondiente Habilitación, el Director de Navegación Aérea notificará al interesado el cual dispondrá de 3 meses, para presentar un plan de acciones correctivas.

6.5. Si dentro de los plazos, los interesados completan un plan de acciones correctivas, la División de Navegación Aérea, dispondrá la realización de una nueva inspección con la finalidad de verificar la efectiva concreción de las mismas y el eventual levantamiento de las observaciones.

6.6. En caso de que se determine que las características físicas y condiciones del emplazamiento del aeródromo hacen inviable el cumplimiento del ANEXO III, para permitir la correspondiente habilitación será necesario un análisis de riesgo aceptable para la División de Navegación Aérea. De lo contrario el Director de Seguridad Operacional dispondrá la suspensión o revocación de la Habilitación en Curso.

6.7. Transcurridos los plazos, sin que se hubieran levantado las observaciones, se dispondrá el archivo de las actuaciones perdiéndose la condición de “Habilitación en Curso”.

6.8. Cuando las verificaciones e inspecciones comprueben que la infraestructura en cuestión permite la operación aérea segura y no existan observaciones pendientes, con el informe favorable de la División de Navegación Aérea, el Director General de Aviación Civil podrá dictar la respectiva resolución otorgando la “Habilitación”.

6.9. La nómina de Aeródromos Públicos con habilitación en Curso y Habilitados, será llevada, mantenida y actualizada por la División de Navegación Aérea, la cual será también la responsable de disponer y coordinar la publicación y difusión de la misma a través del Servicio de Información Aeronáutica (A.I.S.).

6.10. El operador del aeródromo deberá mantener actualizada la información relativa a:

- a) orientación y rumbo magnético de pista
- b) longitud y ancho de pista
- c) tipo de superficie
- d) coordenadas WGS-84
- e) elevación de los umbrales
- f) aeronave de diseño prevista.

6.11. La totalidad de las verificaciones e inspecciones que deba realizar la DINACIA en el marco de sustanciación de una solicitud de habilitación de aeródromo se financiarán con cargo al peticionante de acuerdo a lo previsto en el Art. 211 del Código Aeronáutico cuando corresponda.

	CIRCULAR DE ASESORAMIENTO	CA.UY. AGA.037
---	----------------------------------	-----------------------

6.12. La División de Navegación Aérea, dispondrá los procedimientos adecuados que permitan a los usuarios realizar los trámites pertinentes en forma personal o remota y de acuerdo con la implementación del nuevo expediente electrónico. A tales efectos dispondrá que para ello se utilicen las herramientas informáticas adecuadas, tales como portal web, trámite en línea, firma electrónica, formularios informatizados*, papel notarial electrónico, escaneos, etc., así también como la remisión de originales vía correo certificado cuando sea necesario.

**Nota: los formularios contenidos en los Anexos de la presente circular podrán variar su formato al ser informatizados y adaptados para su llenado vía web, en tanto no se modifique el contenido y requisitos de los mismos.*

ANEXO I

SOLICITUD DE HABILITACIÓN DE AERÓDROMO PUBLICO



LUGAR	
FECHA	

SR. DIRECTOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA

NOMBRE	
APELLIDO	
DOCUMENTO DE IDENTIDAD	
DOMICILIO REAL	
DOMICILIO CONSTITUIDO *	
EMAIL *	
TELÉFONO:	
CELULAR:	

* A los efectos de recibir notificaciones

En carácter de:

TITULO PERSONAL	
REPRESENTANTE	

Datos del Representado:

NOMBRE O RAZÓN SOCIAL	
DOMICILIO	
DOCUMENTO O RUT	
DOMICILIO	

ANEXO I

SOLICITUD DE HABILITACIÓN DE AERÓDROMO PUBLICO

Por la presente solicita la "**HABILITACION**" de un aeródromo público.

El cual cuenta por lo menos con balizaje diurno e indicador de viento, sin otras instalaciones o servicios y destinado principalmente a operaciones de aviación general con aeronaves de hasta 5700 kg de MTOW y Clave de aeródromo 2B como máximo.

Identificado como:

DENOMINACIÓN COMÚN	
DEPARTAMENTO	
LOCALIDAD	
SECCIONAL JUDICIAL	
LATITUD *	
LONGITUD*	
ALTITUD*	

**centro o cruce de pista*

Documentación que se Adjunta a la presente:

Datos técnicos de características físicas (Anexo III)	
Plano General	
Foto Aérea	
Documentos operativos (Anexo III Parte II)	

Documentación Complementaria

(Solo en caso de que el proyecto así lo requiere de acuerdo a la normativa nacional o municipal)

Documento	Necesario	Innecesario	Se adjunta
Autorización de la Respectiva Intendencia Municipal			
Autorización Ministerio de Medio Ambiente			

Saluda a Usted atentamente,

FIRMA

ANEXO II

DATOS TÉCNICOS PARA LA HABILITACIÓN AERÓDROMO PÚBLICO



LUGAR:	
FECHA:	

SR. DIRECTOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA

Quien suscribe la presente:

NOMBRE	
APELLIDO	
DOCUMENTO DE IDENTIDAD	
DOMICILIO REAL	
DOMICILIO CONSTITUIDO *	
EMAIL *	
TELÉFONO:	
CELULAR:	

* A los efectos de recibir notificaciones

En carácter de:

EXPLOTADOR	
REPRESENTANTE DEL EXPLOTADOR	

DATOS DEL REPRESENTADO:

NOMBRE O RAZÓN SOCIAL	
DOMICILIO	
DOCUMENTO O RUT	
DOMICILIO	

Viene a aportar a la solicitud de habilitación los datos técnicos y características de un aeródromo de uso público que cuenta con balizaje diurno e indicador de la dirección del viento, sin otras instalaciones o servicios y soporta principalmente operaciones de aviación general

ANEXO II

DATOS TÉCNICOS PARA LA HABILITACIÓN AERÓDROMO PÚBLICO

IDENTIFICACIÓN:

DENOMINACIÓN COMÚN	
DEPARTAMENTO	
LOCALIDAD	
SECCIONAL JUDICIAL	
Nº DE PADRON	
ALTITUD *	
LATITUD *	
LONGITUD*	
MARCA/MODELO DE GPS UTILIZADO*	

(*) Se debe adjuntar plano de ubicación en Carta Oficial del Servicio Geográfico Militar Escala 1/50.000.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

PISTA 1

ORIENTACIÓN DE PISTA	
LARGO DE PISTA	
ANCHO DE PISTA	
ALTITUD CABECERA 1	
ALTITUD CABECERA 2	
LONGITUD CABECERA 1	
LONGITUD CABECERA 2	
LATITUD CABECERA 1	
LATITUD CABECERA 2	

ANEXO II

DATOS TÉCNICOS PARA LA HABILITACIÓN AERÓDROMO PÚBLICO

PISTA 2

ORIENTACIÓN DE PISTA	
LARGO DE PISTA	
ANCHO DE PISTA	
ALTITUD CABECERA 1	
ALTITUD CABECERA 2	
LONGITUD CABECERA 1	
LONGITUD CABECERA 2	
LATITUD CABECERA 1	
LATITUD CABECERA 2	

	SI	NO	OBSERVACIONES
Indicador dirección de viento			

DETALLE DE BALIZAJE DIURNO (Breve descripción)	
OBSTACULOS AERONÁUTICOS NOTORIOS Y SU SEÑALIZACIÓN (Breve descripción)	

ANEXO II

DATOS TÉCNICOS PARA LA HABILITACIÓN AERÓDROMO PÚBLICO

Indique si existen dispensas previas de obstáculos especificando número y fecha de la Resolución correspondiente	
--	--

	PASTO	BITUMEN	HORMIGON	OTROS
TIPO DE SUPERFICIE				

OBSERVACIONES:

--

Se hace constar que se agrega a la presente:

PLANO GENERAL	
FOTO AÉREA	
OTRA DOCUMENTACIÓN ADICIONAL QUE ENTIENDA PERTINENTE* .	

**Ej: Fotos adicionales de obstáculos, etc*

FIRMA: _____

ACLARACIÓN: _____

Debe lucir firma de profesional responsable por los datos técnicos aportados

**ANEXO III
PARTE I**



REQUISITOS TECNICOS

1. Datos.

- 1.1 Orientación de pista, consignando rumbo magnético (expresados en grados, minutos, segundos (+/- 1 segundo).
- 1.2 Longitud y ancho de pista en metros.
- 1.3 Tipo de superficie.
- 1.4 Coordenadas geográficas, usando referencia geodésica del Sistema Geodésico Mundial-1984 (WGS-84), de cada umbral de pista, y del centro geométrico de la misma, determinadas en grados, minutos y segundos (+/- 1 segundo), consignando método de medición empleado. En caso de realizarse mediciones con GPS, consignar las características del equipo utilizado.
- 1.5 Elevación medida a nivel medio del mar (MSL) de los umbrales de pista.
- 1.6 Aeronave de diseño: Tipo o clase de aeronave que normalmente se tiene previsto operar, para la cual la pista debe diseñarse de acuerdo a las dimensiones, peso y performance de la misma.

2. Ubicación.

- 2.1 El Aeródromo planificado no podrá interferir con los Aeropuertos Internacionales, Nacionales y/o Aeródromos y Helipuertos habilitados con anterioridad. De acuerdo a ello nunca se encontrará dentro de la zona de tránsito de aeródromo ni su propia zona de tránsito interferirá con otra. -
- 2.2 Su emplazamiento podrá ser previsto dentro de una Región de Control de Tránsito (CTR) cuando el tránsito del aeródromo sea tal que así lo permita; no obstante ello, en estos casos se encontrará supeditado a regulaciones especiales y su habilitación deberá ser condicional bajo consideración de la autoridad aeronáutica.
- 2.3 En tales casos deberá redactarse una Carta de Acuerdo Operativa en concordancia con los Servicios de Tránsito Aéreo (Dirección de Circulación Aérea, Dirección General de Infraestructura Aeronáutica).-

3. Características Físicas.

3.1 Características del terreno.

- 3.1.1 El terreno de la superficie de aterrizaje y franja de pista debe ser regular, sin declives abruptos, no excediendo sus pendientes en un 2 % en toda su extensión y permitiendo el normal desplazamiento de una aeronave; debe ser firme y contar con drenajes naturales o artificiales, los cuales aseguren el máximo aprovechamiento de la pista.

ANEXO III
PARTE I

3.2 Uso del terreno.

- 3.2.1 El área de aterrizaje deberá restringirse únicamente para las operaciones aéreas.

3.3 Pistas.

- 3.3.1 Las pistas dispondrán de una zona designada para el aterrizaje y la partida de aeronaves que cumplan con las siguientes condiciones:
- 3.3.2 Longitud de la pista para aterrizaje y partida: la distancia para estas pistas tendrán dimensiones y características adecuadas para las aeronaves destinadas a utilizar la instalación.
- 3.3.3 Ancho de la pista: el ancho de toda pista no deberá ser inferior a 18 m y estar adecuada a la/s aeronave/s de diseño del aeródromo.
- 3.3.4 Superficie: la superficie de la pista deberá construirse sin irregularidades que den como resultado la pérdida de la eficacia del frenado, o afectar adversamente de cualquier otra forma la partida y el aterrizaje de una aeronave, a fin de evitar rebotes, cabeceo o vibración excesivos, u otras dificultades en la performance o el manejo de la misma.
- 3.3.5 Resistencia: La pista deberá poder soportar el tránsito de las aeronaves para los que esté prevista; además una capacidad portante suficiente para soportar operaciones repetitivas de las mismas.
- 3.3.6. Para la construcción de una pista de superficie dura (cemento, bitumen, pavimento, etc.) sumado a estos requisitos mínimos se deberá presentar un proyecto, a los efectos de ser evaluado, con las exigencias desde el punto de vista constructivo que se soliciten por la División Ingeniería de DINACIA.
- 3.3.7 Drenajes: La pista debe disponer de drenaje para el escurrimiento del agua proveniente de las lluvias o zonas húmedas y evitar que se produzca el efecto del hidroplaneo; la conformación de los canales de drenaje debe ser diseñados con pendientes transversales mínimas para evitar daños en las aeronaves en caso de salida lateral de los aviones fuera de la franja de pista.
- 3.3.8 Pendiente Longitudinal: la pendiente longitudinal a lo largo de la pista no deberá exceder de 2%.
- 3.3.9 Pendiente Transversal: la pendiente transversal de la pista no deberá exceder de 2%.

3.4 Calles de rodaje y plataformas.

Si el aeródromo cuenta con estas facilidades deben poder soportar el tránsito de las aeronaves que hayan de utilizarlas.

3.5 Franja de Pista.

- 3.5.1 La franja de pista se extiende lateralmente hasta una distancia especificada desde el eje de la pista,
- De 30 metros para pistas menores de 800 metros
 - De 40 metros para pistas de más de 800 metros

ANEXO III
PARTE I

3.5.2 Longitud: toda franja se extenderá antes del umbral y más allá del extremo de la pista hasta una distancia de por lo menos:

- 30 metros para pistas menores de 800 metros exclusive y
- 60 metros para pistas mayores de 800 metros inclusive.

3.5.3 Esta franja estará libre de objetos que puedan crear un peligro para las operaciones de las aeronaves. Ello no excluirá que pueda situarse equipo frangible en esas zonas si fuera necesario para asistir en las operaciones de las aeronaves (Ej: Indicativo de Dirección de Viento)

3.5.4 Las zonas de un aeródromo, destinadas al estacionamiento de las aeronaves, así como a las operaciones de servicio de éstas, deberán estar ubicadas a la distancia reglamentaria de la misma, de acuerdo a la zona de protección que corresponda, con el fin de que no se vea afectada la seguridad operacional de la pista.

3.6 Cercas o Vallas alrededor de la pista.

3.6.1 Se deben colocar los medios adecuados para evitar el acceso no autorizado o inadvertido de personas, vehículos o animales de tamaño suficiente para crear un riesgo a las operaciones de las aeronaves.

3.7 Obstáculos.

3.7.1 No se permitirá la presencia de obstáculos que penetren las siguientes superficies limitadoras:

- Franja de pista.
- Superficie de aproximación.
- Superficie de transición.
- Superficie horizontal interna.

Se agregan referencias de superficies limitadoras de obstáculos en páginas siguientes.

3.7.2 Restricción y Eliminación de Obstáculos

3.7.2.1 Superficies Limitadoras de Obstáculos: se denominan a los 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.

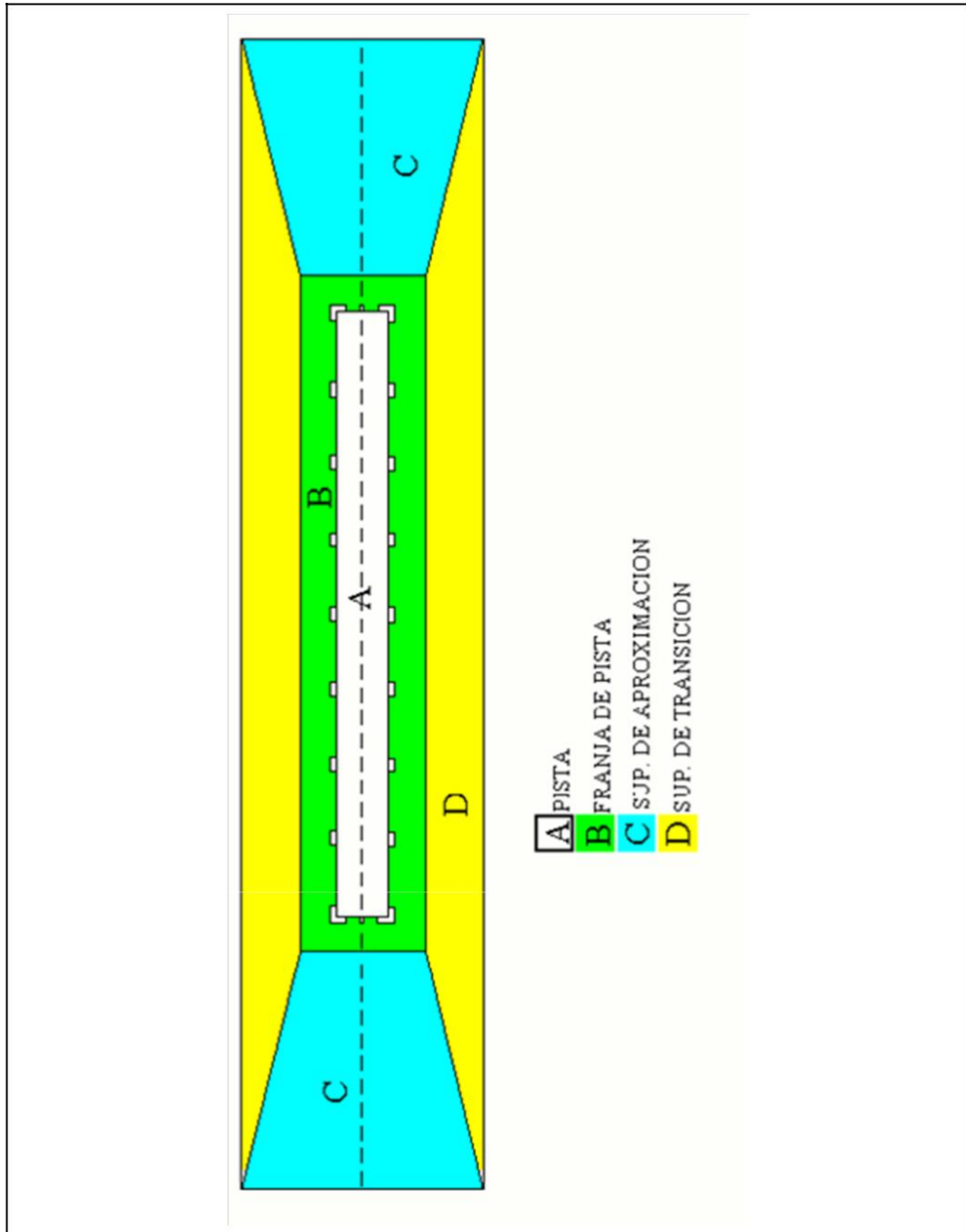
3.7.2.2 El espacio aéreo en torno a la pista deberá estar libre de obstáculos de manera que las operaciones de las aeronaves previstas puedan efectuarse sin crear un riesgo debido a la aparición de obstáculos en sus alrededores; por consiguiente, los administradores de los aeródromos deberán observar periódicamente que no exista la presencia de obstáculos (árboles, cables, antenas y plantaciones, etc).

3.7.2.3 Las superficies limitadoras de obstáculos que deben considerarse son: el área de aproximación, transición y horizontal interna (Ver figuras); para lo cual las pendientes no deberán sobrepasar del:

- 5 % para la aproximación para pistas de clave 1
- 4 % para la aproximación para pistas de clave 2
- 20% para la superficie de transición para clave 1 y 2.

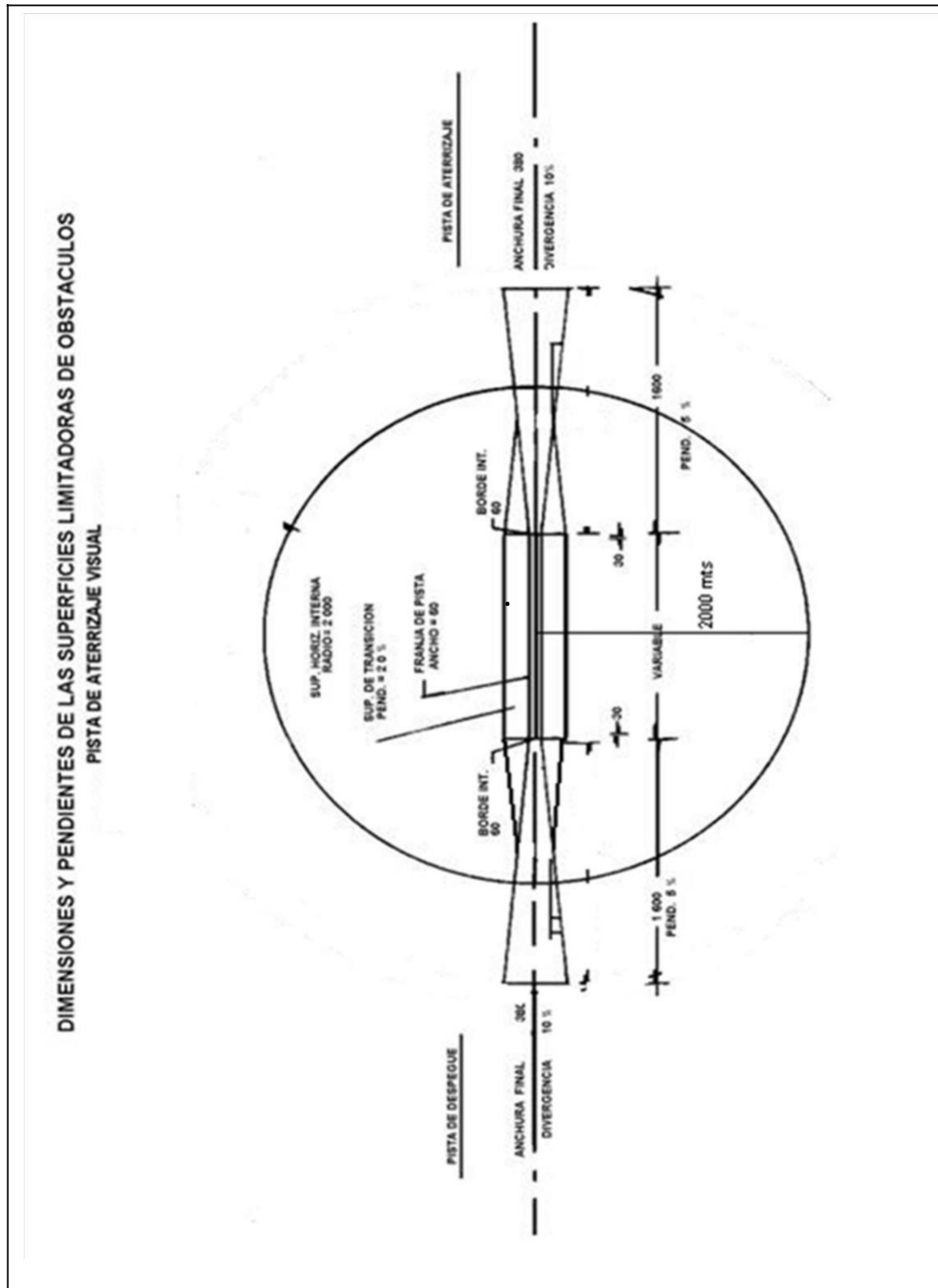
ANEXO III
PARTE I

Horizontal interna 45 metros de altura en un radio de 2000 metros para pistas clave 1 y en un radio de 2500 metros para pistas clave 2.



ANEXO III
PARTE I

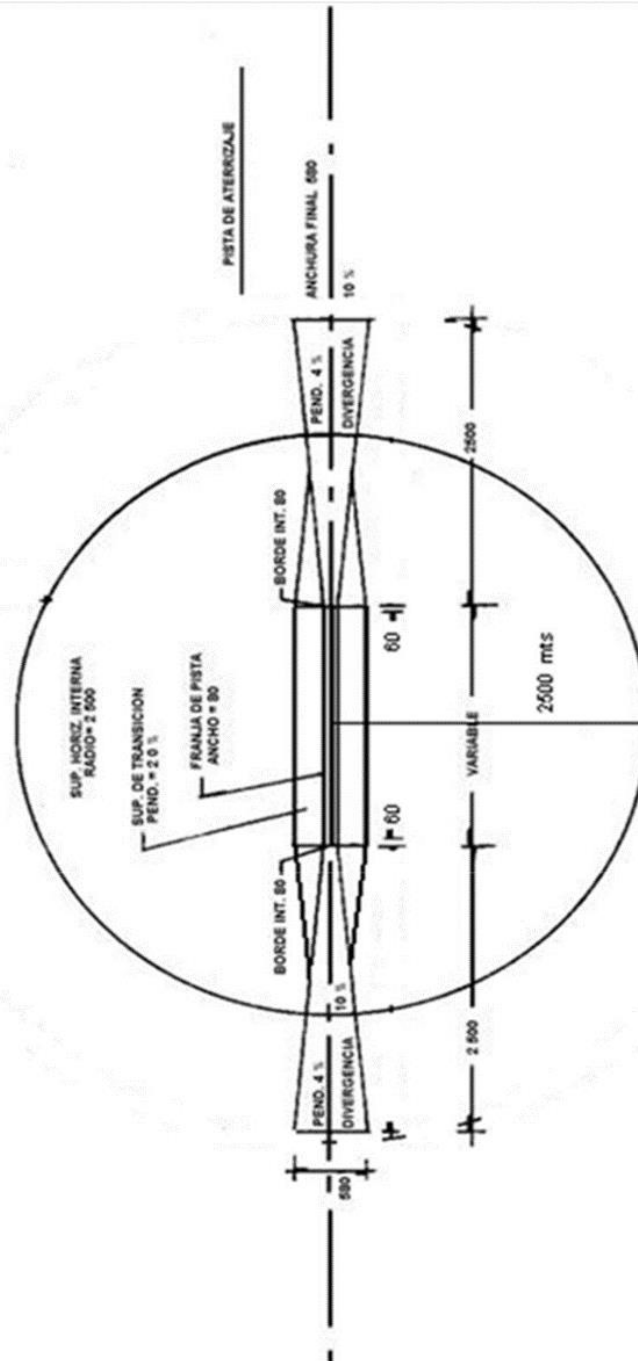
Superficies limitadoras de obstáculos



ANEXO III
PARTE I

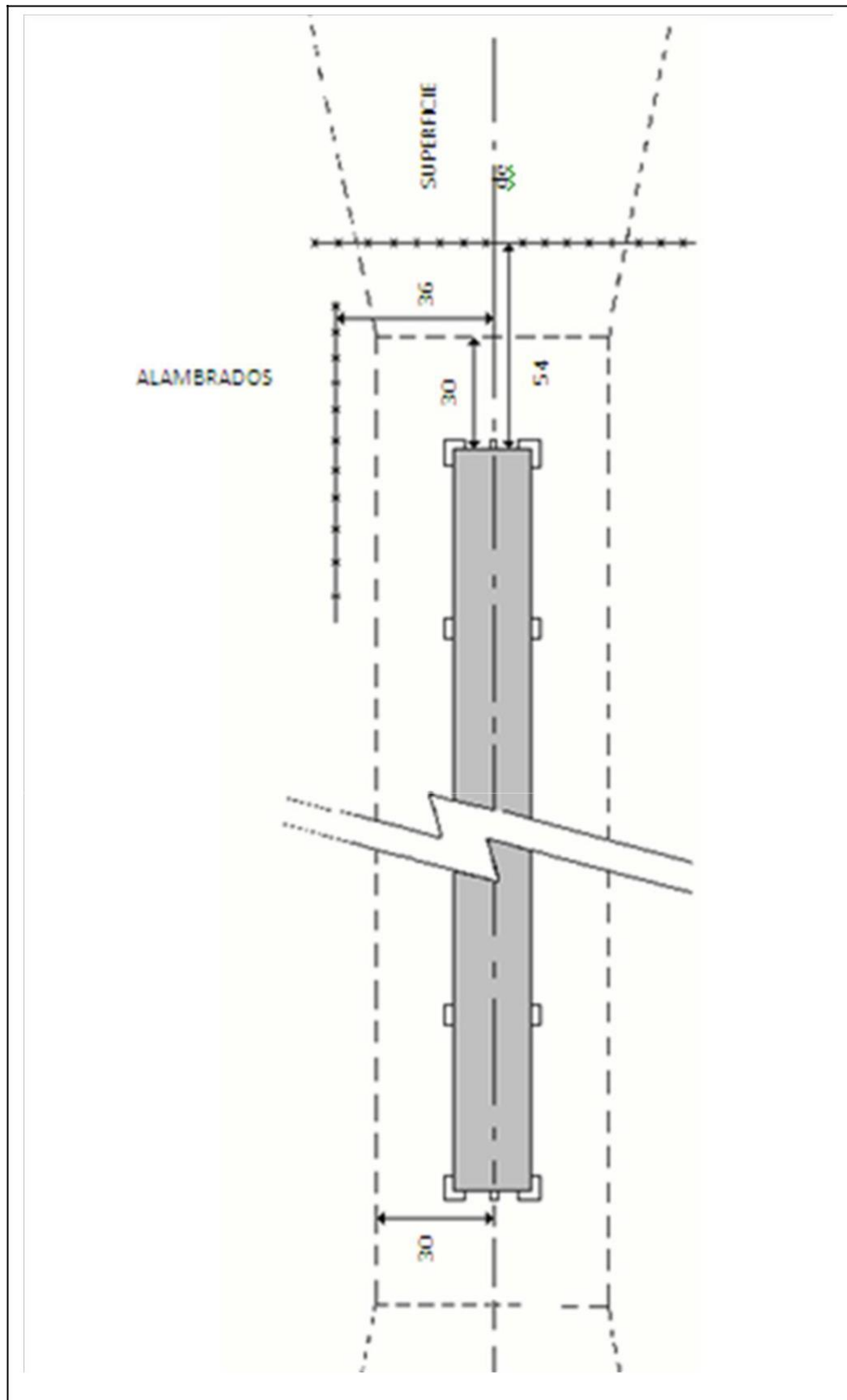
Superficies limitadoras de obstáculos

DIMENSIONES Y PENDIENTES DE LAS SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTACULOS
PISTA DE ATERRIZAJE VISUAL

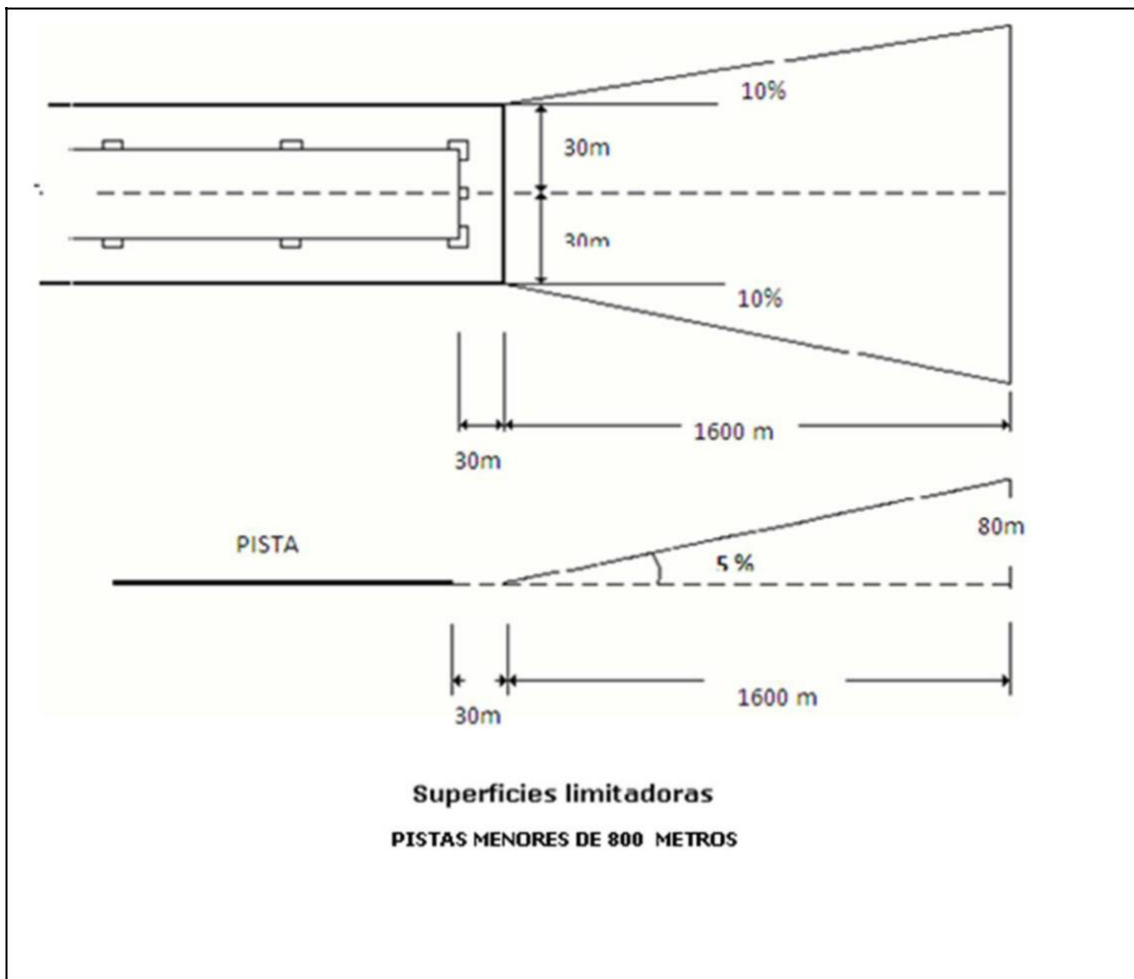


ANEXO III
PARTE I

Superficies limitadoras de obstáculos



ANEXO III
PARTE I



3.7.3 Limitación y Control de Obstáculos

3.7.3.1 No se permitirá la presencia de obstáculos que penetren superficies de aproximación o transición.

3.7.3.2 El operador deberá inspeccionar periódicamente árboles, cables, antenas y otros objetos que constituyan un obstáculo.

3.7.3.3 Los obstáculos significativos deberán señalizarse o balizarse.

3.7.4 Balizaje de obstáculos:

3.7.4.1 Todos aquellos objetos que se encuentren próximos al aeródromo y que no superando ninguna de las superficies descritas en el numeral anterior pero igualmente puedan comprometer las operaciones aeronáuticas, deberán ser dotados de señalamiento y balizaje diurno y/o nocturno.

3.7.4.2 En los casos que existan alambrados en las proximidades y a una distancia inferior a 100 metros del umbral de pista, el mismo deberá ser señalado.

ANEXO III

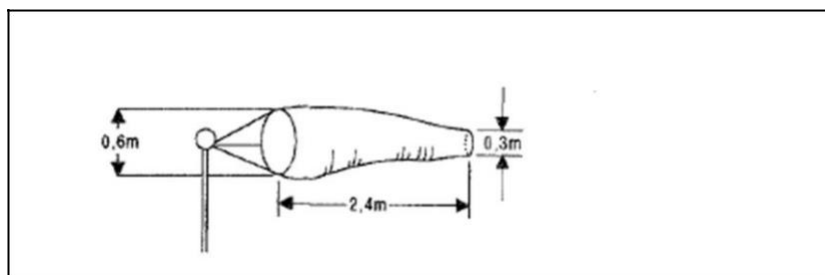
PARTE I

3.8 Ayudas Visuales

3.8.1 Indicador de la dirección de viento:

3.8.1.1 El aeródromo deberá contar con un indicador de dirección del viento el cual se colocará próximo a la mitad de la pista y a una distancia tal que no constituya un obstáculo.

3.8.2.2 Se tendrá en cuenta que la zona de ubicación debe estar libre de obstáculos, a los efectos de que la indicación sea real.



3.8.2 Balizaje (para pistas de superficies blandas):

3.8.2.1 La pista dispondrá de los indicadores, señalización y balizamiento adecuados al uso previsto, reconocibles, y que aporten información inequívoca a los usuarios en todas las condiciones operativas previstas.

3.8.2.2 Se instalarán balizas de umbral, fin y borde de pista.

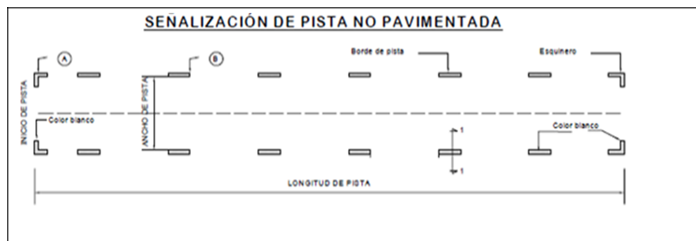
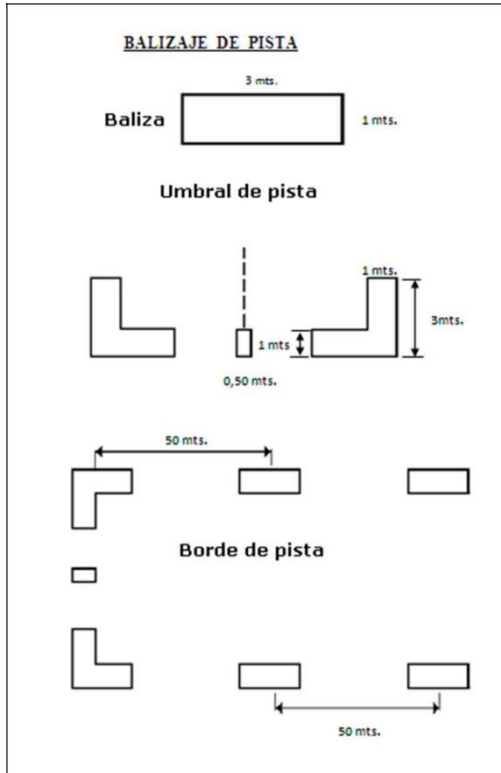
3.8.2.3 Las balizas se construirán de concreto o similar, preferiblemente tendrán dimensiones de 3 metros por 1 metro, instalados como se muestra en los detalles de las figuras.

3.8.2.4 Los bordes deberán ser biselados a 45° para evitar daño a las estructuras de las aeronaves en caso de una excursión lateral.

3.8.2.5 La pista deberá ser señalizada con balizas a intervalos de 50 metros, las cuales se mantendrán pintadas de color blanco.

ANEXO III

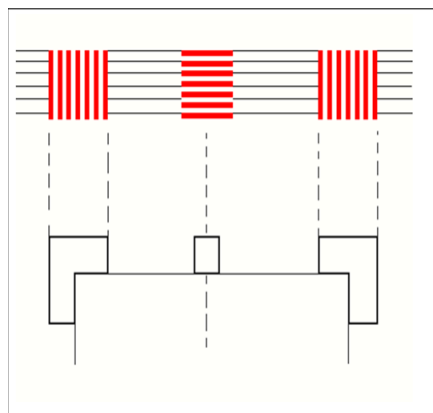
PARTE I



3.8.3 Paneles de señalización de alambrados:

- 3.8.3.1 Deberán estar alineados a las balizas laterales y sus dimensiones son de 3 metros por 0,50 metros con 7 franjas transversales pintadas de color rojo y blanco a ambos lados del alambrado.
- 3.8.3.2 El panel central deberá estar alineado con el eje de la pista y sus dimensiones deberá ser de 0,50 metros de ancho con franjas de color rojo y blanco a ambos lados. -

ANEXO III
PARTE I



3.8.4 Pintura (para pistas de superficies duras):

3.8.4.1 Las señales de pistas deben ser blancas.

3.8.4.2 Se deberán pintar señales de eje, de umbral y designadores de pista según las especificaciones establecidas en el capítulo E del Lar 154.

4 Mantenimiento del área de movimiento.

4.1 El explotador del aeródromo será responsable de establecer el procedimiento o programa de mantenimiento de la pista, y sus franjas incluyendo los drenajes, de las ayudas visuales y el control de FOD a fin de asegurar que se mantenga el estado de la pista y las instalaciones con el fin de mantener la seguridad en las operaciones.

NOTA: En aquellos casos que la complejidad, cantidad de operaciones o las características físicas del aeródromo lo ameriten, la DINACIA se reserva el derecho y la posibilidad de exigir planes detallados de desarrollo de infraestructura de las instalaciones y equipamiento de acuerdo a lo dispuesto en el Reglamento Aeronáutico Latinoamericano LAR 154, Diseño de Aeródromos.



OPERACION DEL AERÓDROMO

1. Responsabilidades del operador.

- 1.1 El Operador será responsable de:
 - a) mantener la seguridad operacional;
 - b) conservar la infraestructura;
 - c) gestionar la publicación de la información operacional relevante (AIS, NOTAM)
 - d) coordinar cierres cuando corresponda.
- 1.2 El operador designará un responsable del aeródromo y el personal mínimo para llevar adelante los procedimientos correspondientes.
- 1.3 Se realizarán inspecciones periódicas de:
 - 1.3.1 estado de la pista.
 - 1.3.2 obstáculos.
 - 1.3.3 ayudas visuales
 - 1.3.4 presencia de fauna.
 - 1.3.5 FOD.
- 1.4 Deberá mantenerse registro de inspecciones, mantenimiento, incidentes relevantes y cierres temporales.
- 1.5 Los vehículos que ingresen al área de movimiento deberán estar autorizados por el Operador del Aeródromo y con elementos de visibilidad como banderas a cuadros blancos y rojos o luces destellantes.
- 1.6 Estos procedimientos operativos serán establecidos por escrito y aprobados por la División de Navegación Aérea.

2. Seguridad operacional.

- 2.1 El operador deberá implementar un procedimiento con medidas básicas de gestión de seguridad operacional proporcionales al nivel de actividad.

Que incluyan como mínimo reportes de seguridad operacional de eventos relevantes en el aeródromo a la Dirección de Seguridad Operacional de DINACIA.
- 2.2 Cuando se realicen trabajos en el área de movimiento deberán establecerse:
 - a) señalización temporal;
 - b) cierres parciales;

c) coordinación operacional.

3. Emergencias.

- 3.1 El aeródromo deberá contar con un procedimiento básico de respuesta a emergencias
- 3.2 El procedimiento incluirá:
 - a) contactos de emergencia;
 - b) coordinación con bomberos y servicios médicos;
 - c) acceso al área operacional;
 - d) comunicaciones;
 - e) retiro de aeronaves inutilizadas.

4. Seguridad de la aviación (AVSEC)

- 4.1 El aeródromo deberá contar con un procedimiento básico de seguridad de la aviación acorde a su complejidad operativa.

Nota: Todo aspecto no previsto en esta Circular podrá resolverse aplicando los criterios generales contenidos en los LAR 153 y 154 según corresponda.