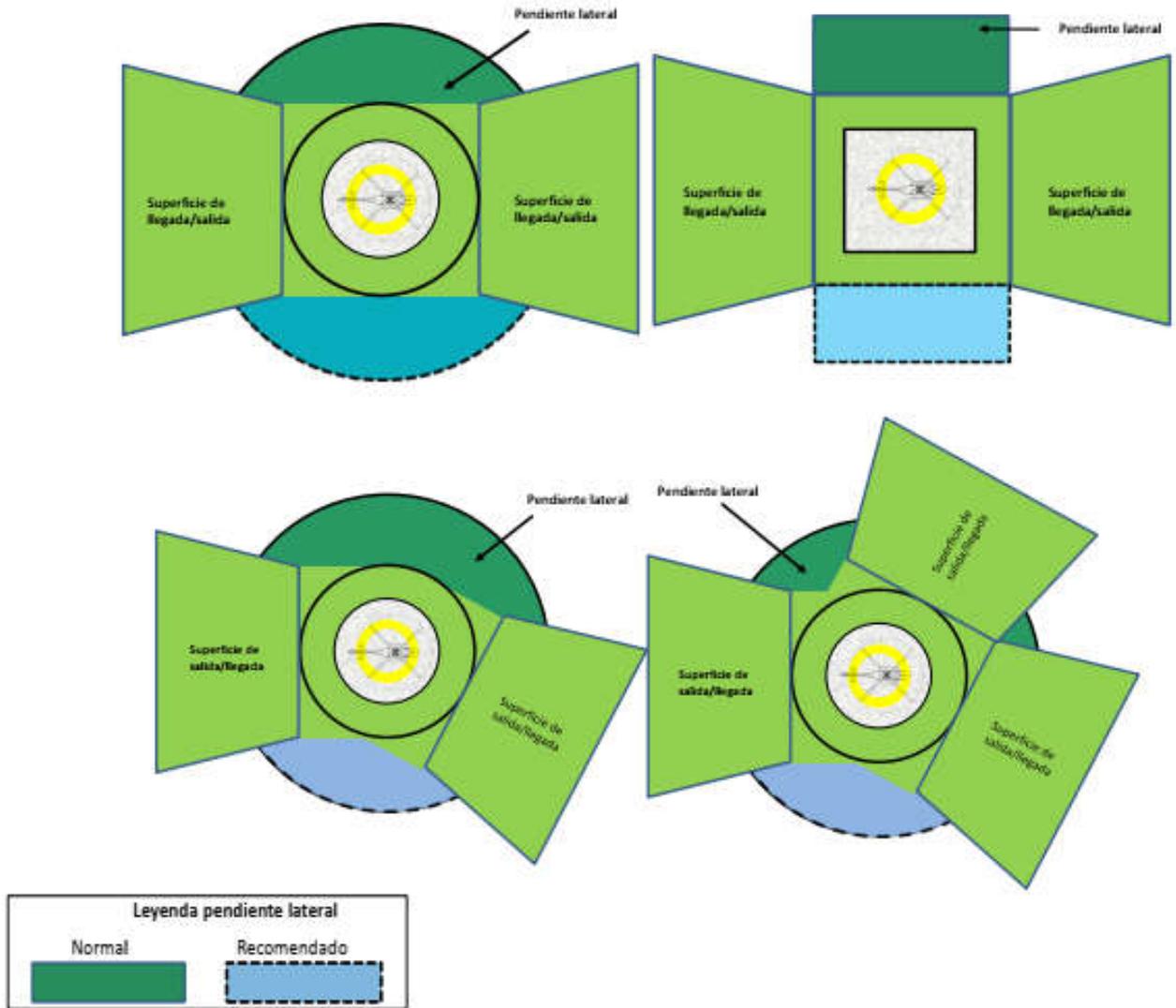


ANEXO 1
(Véase Capítulo III)

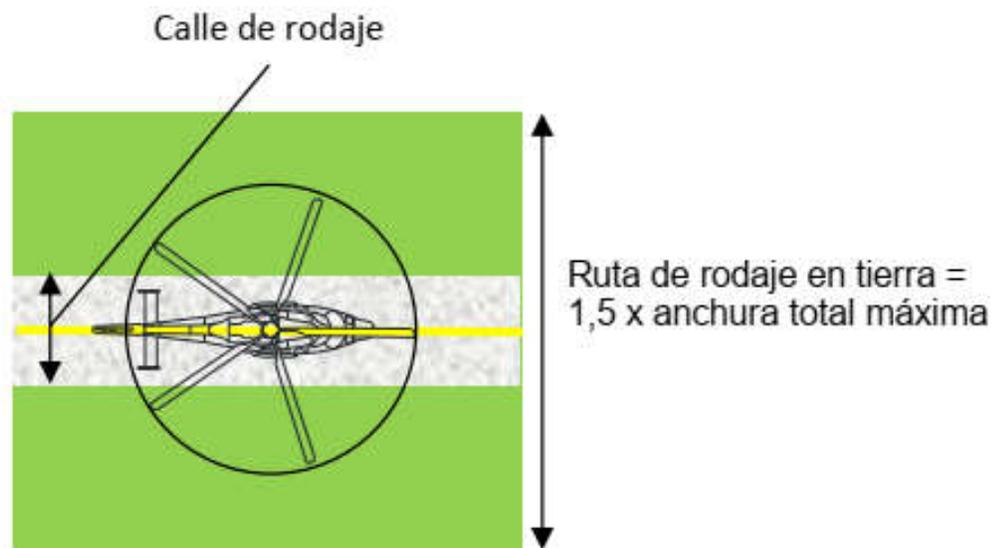
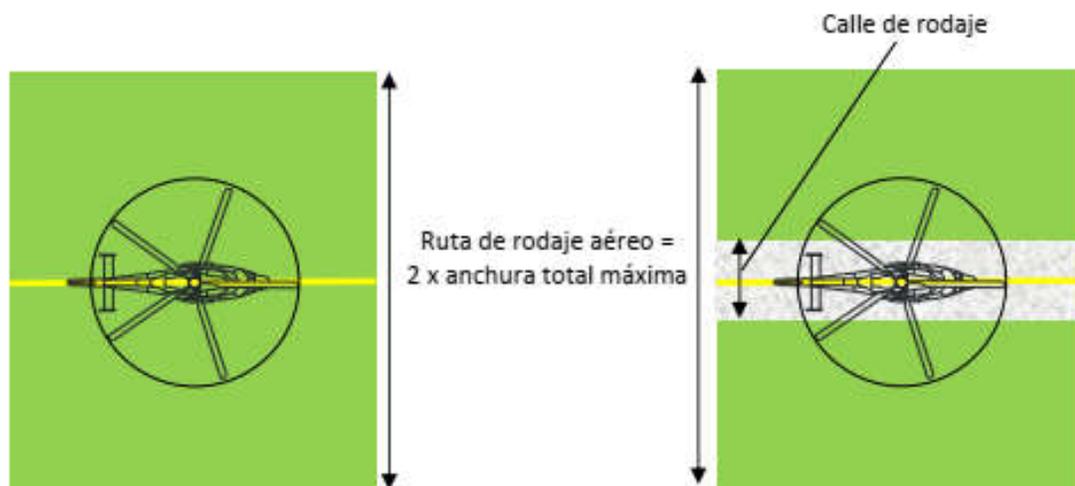


FATO y Área de seguridad operacional conexas

ANEXO 2
(Véase Capítulo III)

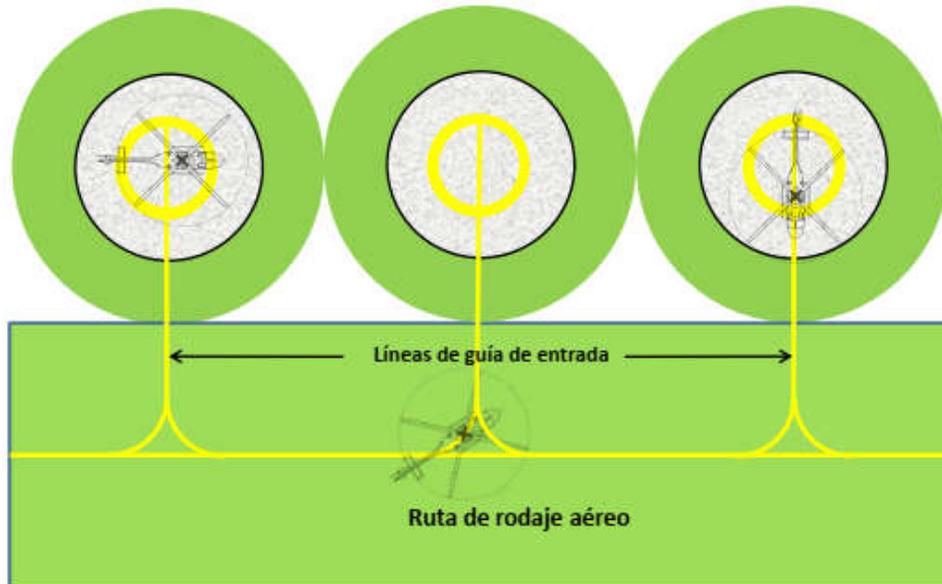
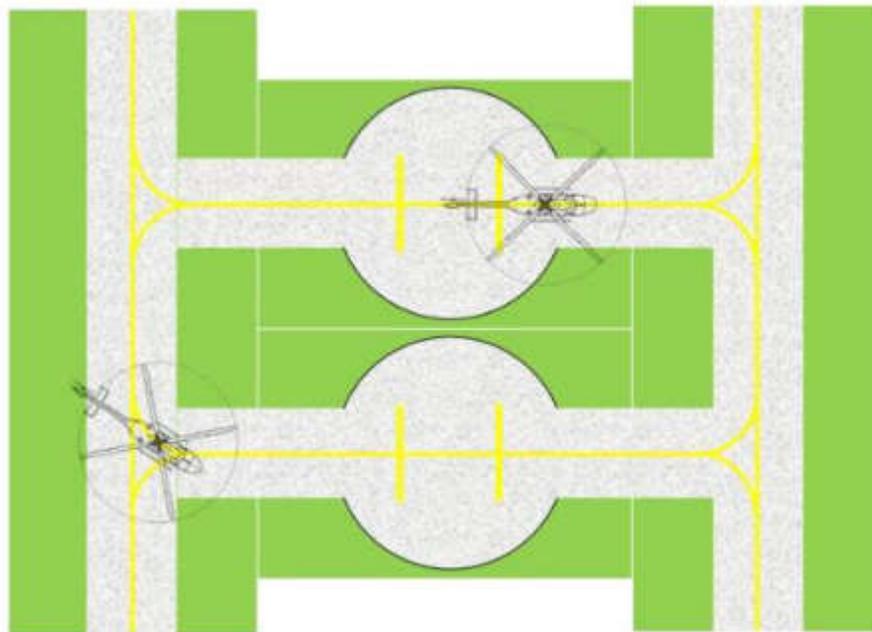


Área de seguridad operacional simple/compleja y pendiente lateral protegida de la FATO

ANEXO 3
(Véase Capítulo III)**Figura 3A. Calle de rodaje/ruta de rodaje en tierra para helicópteros****Figura 3B. Ruta de rodaje aéreo y ruta /calle combinada de rodaje aéreo para helicópteros**

ANEXO 4
(Véase Capítulo III)

Todos los puestos activos

**Figura 4A. Puestos de viraje de (en rutas de rodaje aéreo) — uso simultáneo****Figura 4B. Puestos de rodaje en tierra (en rutas/calles de rodaje en tierra) en uso simultáneo**

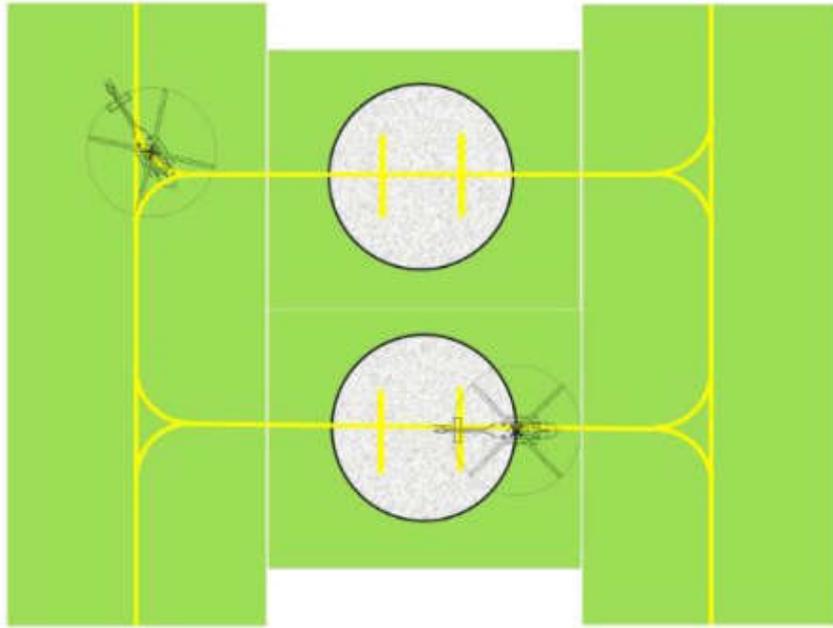


Figura 4C. Puestos de rodaje aéreo (en ruta de rodaje aéreo) en uso simultáneo

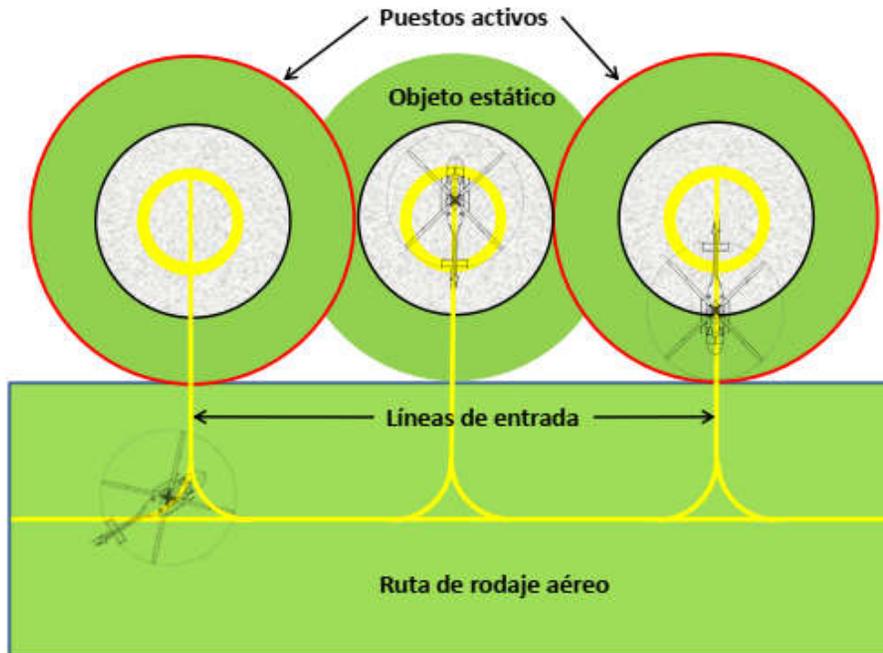


Figura 4D. Puestos de para viraje (en rutas de rodaje aéreo) — uso no simultáneo — puestos exteriores activos

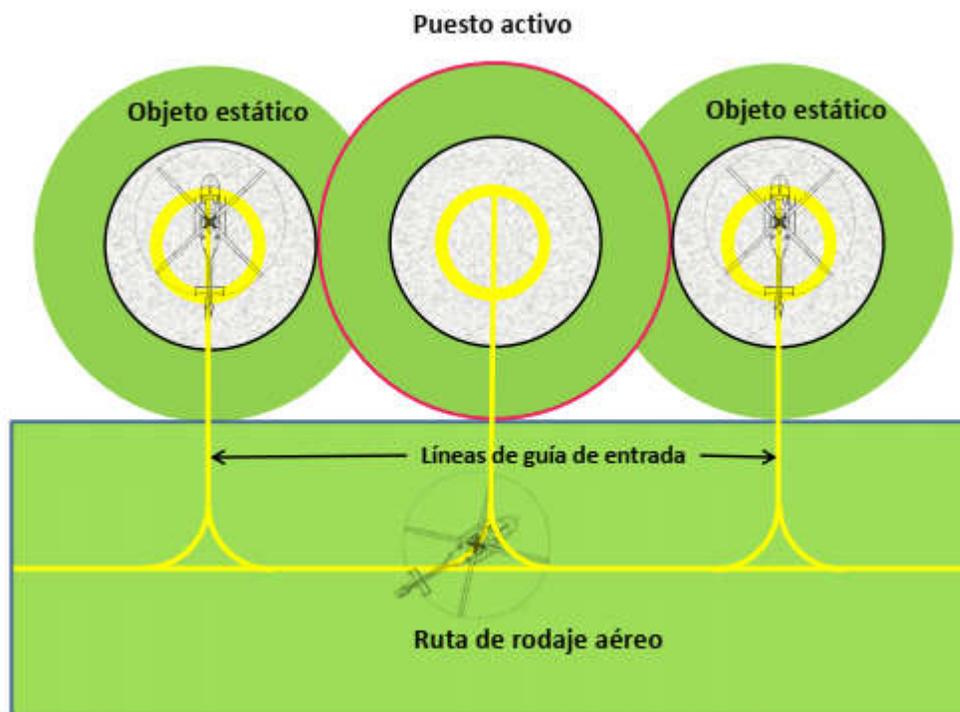
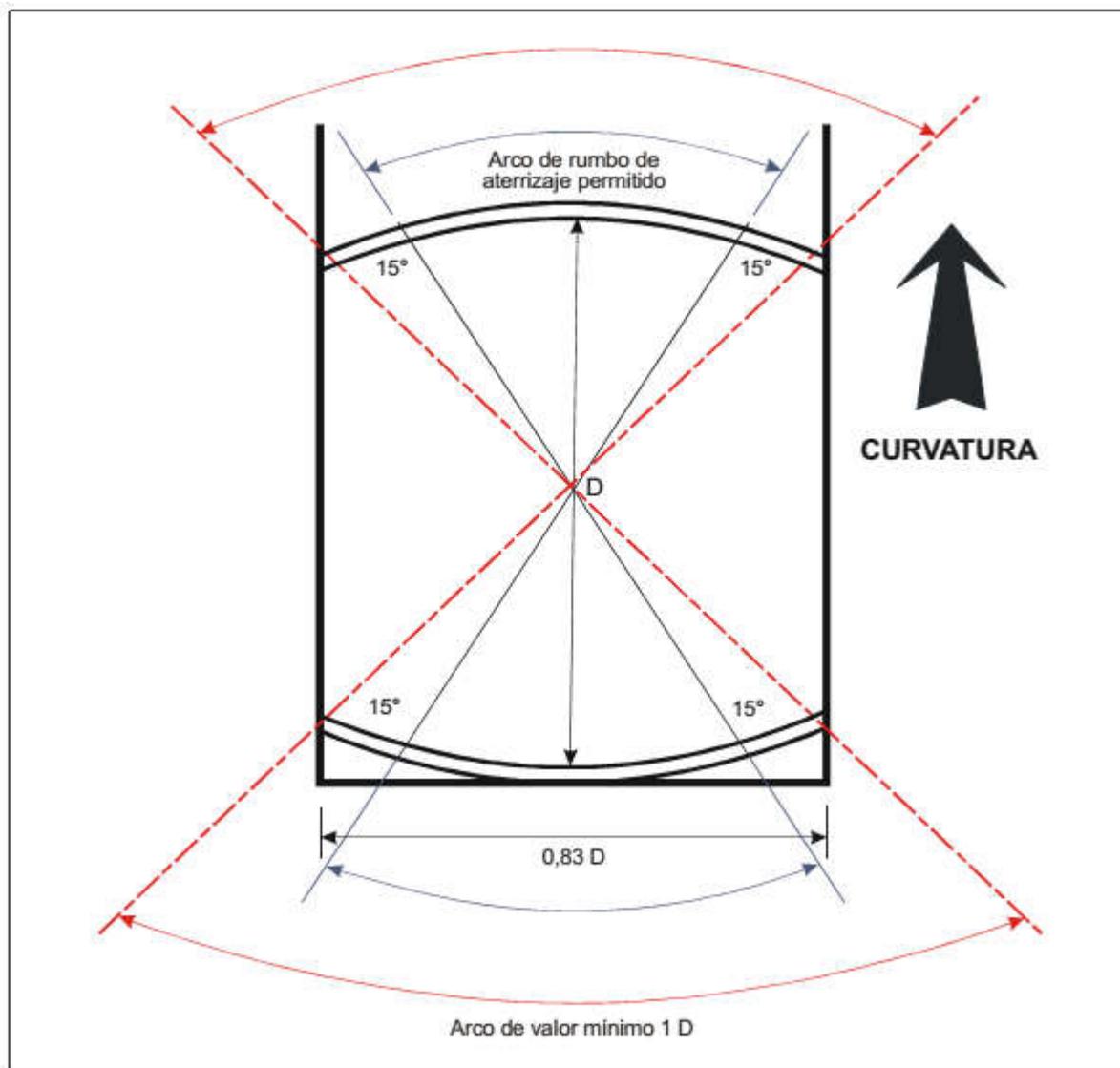


Figura 4E. Puestos para viraje (en ruta de rodaje aéreo) en uso no simultáneo
—
puesto interior activo

ANEXO 5
(Véase Capítulo III)**Distancia mínima de separación para la FATO en operaciones simultáneas**

Si la masa del avión y/o la masa del helicóptero son	Distancia entre el borde de la FATO y el borde de la pista o el borde de la calle de rodaje
hasta 3 175 kg exclusive	60 m
desde 3 175 kg hasta 5 760 kg exclusive	120 m
desde 5 760 kg hasta 100 000 kg exclusive	180 m
de 100 000 kg o más	250 m

ANEXO 6
(Véase Capítulo III)



**Rumbos de aterrizaje permitidos a bordo de un buque
para operaciones con rumbos restringidos**

ANEXO 7
(Véase Capítulo IV)

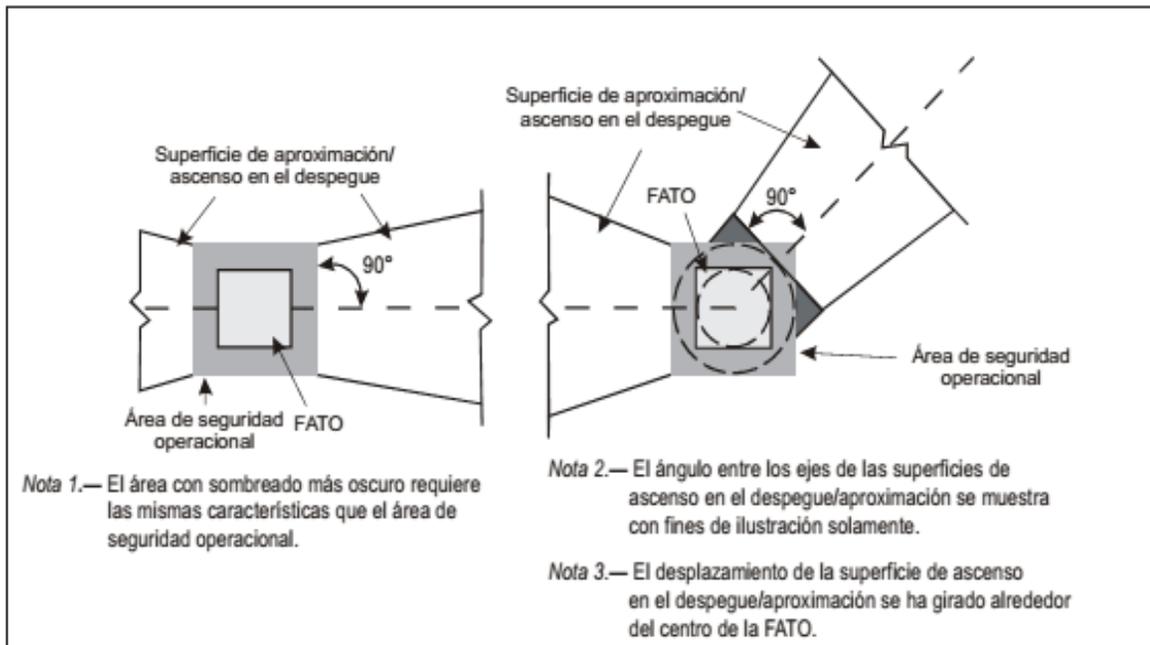


Figura 7A. Superficie limitadora de obstáculos – Superficie de ascenso en el despegue y aproximación

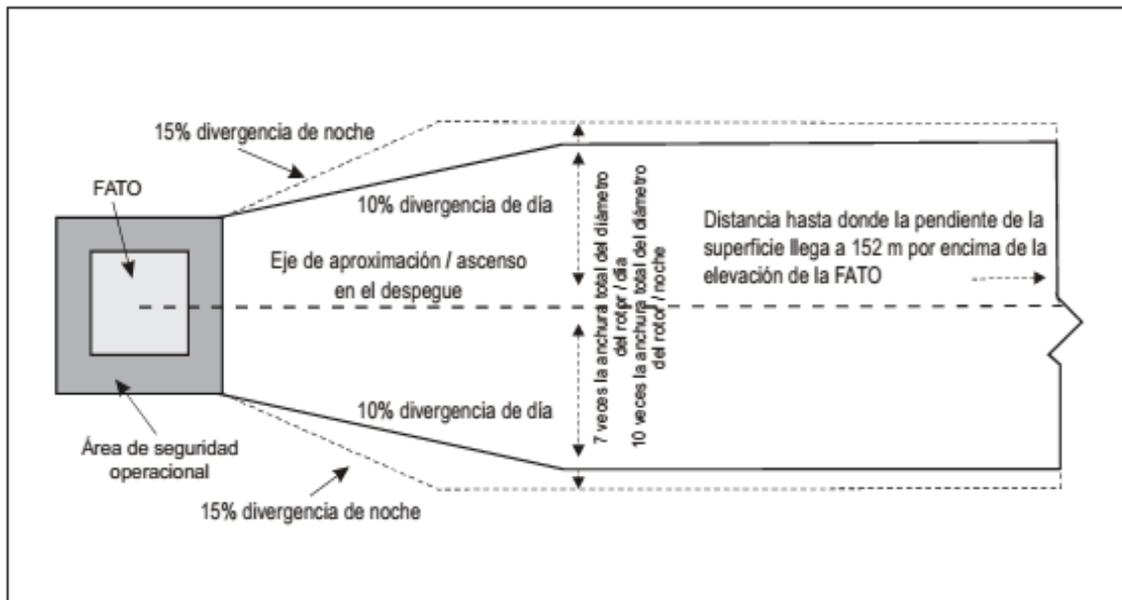


Figura 7B. Anchura de la superficie de ascenso en el despegue/aproximación

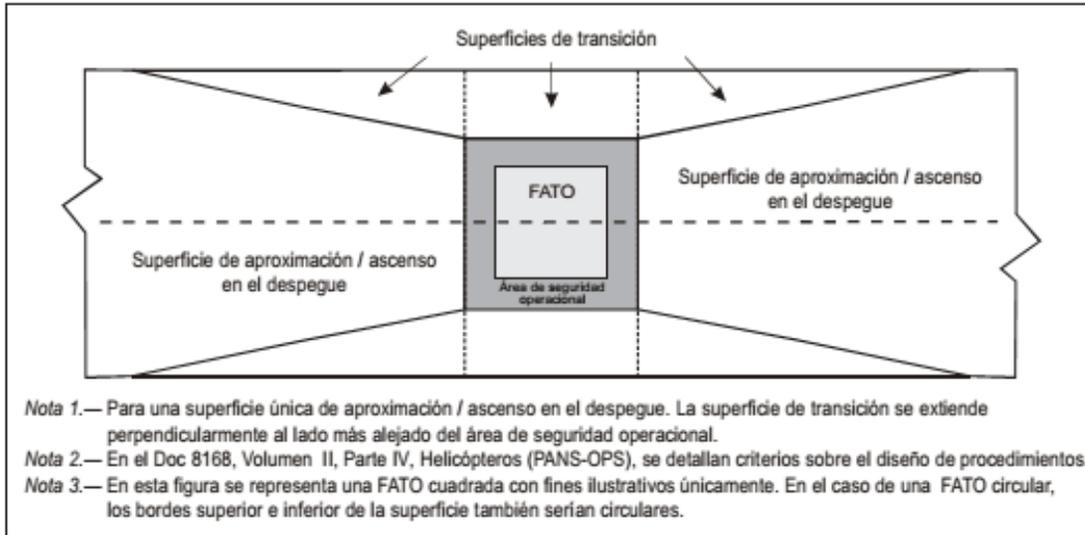


Figura 7C. Superficies de transición para FATO con procedimiento de aproximación PinS con un VSS.

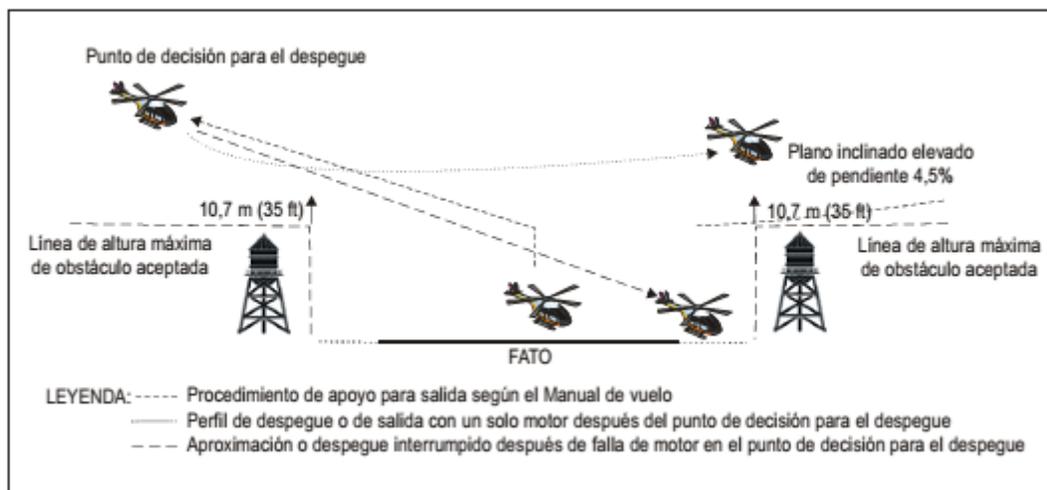


Figura 7D. Ejemplo de plano inclinado elevado durante operaciones de Clase de performance 1

Este diagrama no representa ningún perfil, técnica o tipo de helicóptero específico y tiene por objeto servir de ejemplo genérico. Se muestra un perfil de aproximación y un procedimiento de apoyo para un perfil de salida. Las operaciones específicas del fabricante en la clase de performance 1 pueden representarse en forma diferente en el Manual de vuelo del helicóptero específico. La RAC 6.135, Capítulo I, proporciona procedimientos que pueden resultar útiles para las operaciones en la Clase de performance 1.

El perfil de aproximación/aterrizaje puede no ser la inversa del perfil de despegue.

Puede requerirse una evaluación de obstáculos adicional en el área en que se piense aplicar un procedimiento de apoyo. Las limitaciones de la performance del helicóptero y las que figuran en el Manual de vuelo del helicóptero, determinarán la extensión de la evaluación requerida.

ANEXO 8
(Véase Capítulo IV)

Dimensiones y pendientes de las superficies limitadoras de obstáculos
para todas las FATO visuales

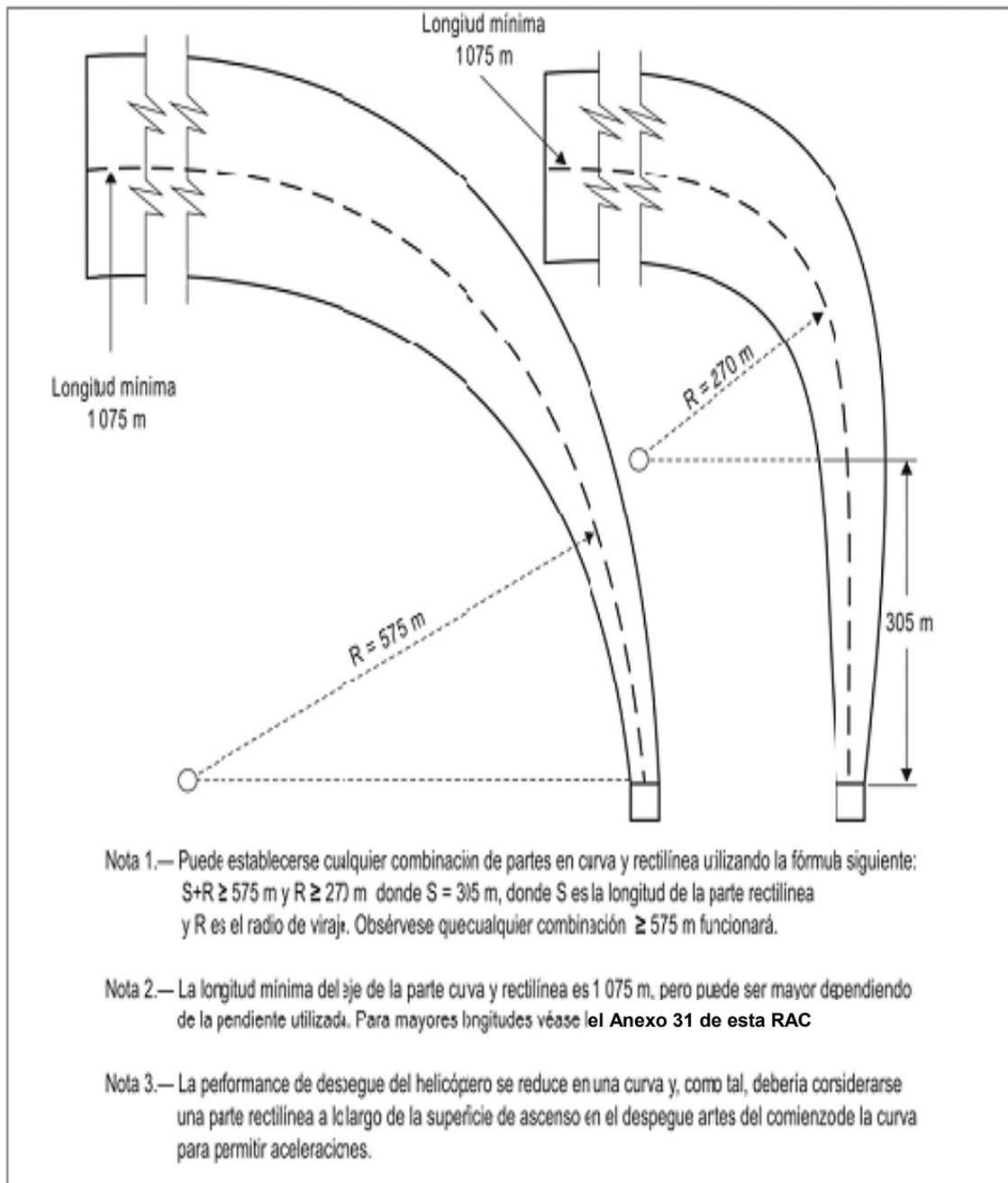
SUPERFICIE y DIMENSIONES	CATEGORÍAS DE DISEÑO DE PENDIENTE		
	A	B	C
SUPERFICIE DE APROXIMACIÓN y ASCENSO EN EL DESPEGUE:			
Anchura del borde interior	Anchura del área de seguridad operacional	Anchura del área de seguridad operacional	Anchura del área de seguridad operacional
Ubicación del borde interior	Límite del área de seguridad operacional (Límite de la zona libre de obstáculos, si se proporciona)	Límite del área de seguridad operacional	Límite del área de seguridad operacional
Divergencia: (1ª y 2ª sección)			
Uso diurno solamente	10%	10%	10%
Uso nocturno	15%	15%	15%
Primera sección:			
Longitud	3 386 m	245 m	1 220 m
Pendiente	4,5% (1:22.2)	8% (1:12.5)	12,5% (1:8)
Anchura exterior	(b)	N/A	(b)
Segunda sección:			
Longitud	N/A	830 m	N/A
Pendiente	N/A	16% (1:6.25)	N/A
Anchura exterior	N/A	(b)	N/A
Longitud total a partir del borde interior (a)	3 386 m	1 075 m	1 220 m
Superficie de transición:(FATO con procedimiento de aproximación PinS y VSS)			
Pendiente	50% (1:2)	50% (1:2)	50% (1:2)
Altura	45 m	45 m	45 m

- a) Las longitudes de las superficies de aproximación y ascenso en el despegue de 3 386 m, 1 075 m y 1 220 m relacionadas con las respectivas pendientes, lleva al helicóptero hasta 152 m (500 ft) por encima de la elevación de la FATO.
- b) Anchura total de 7 diámetros del rotor en el caso de operaciones diurnas o anchura total de 10 diámetros del rotor en operaciones nocturnas.

Las categorías de pendiente de la Tabla pueden no limitarse a una clase de performance específica y pueden ser aplicables a más de una clase de performance. Las categorías de diseño de pendiente de la Tabla representan

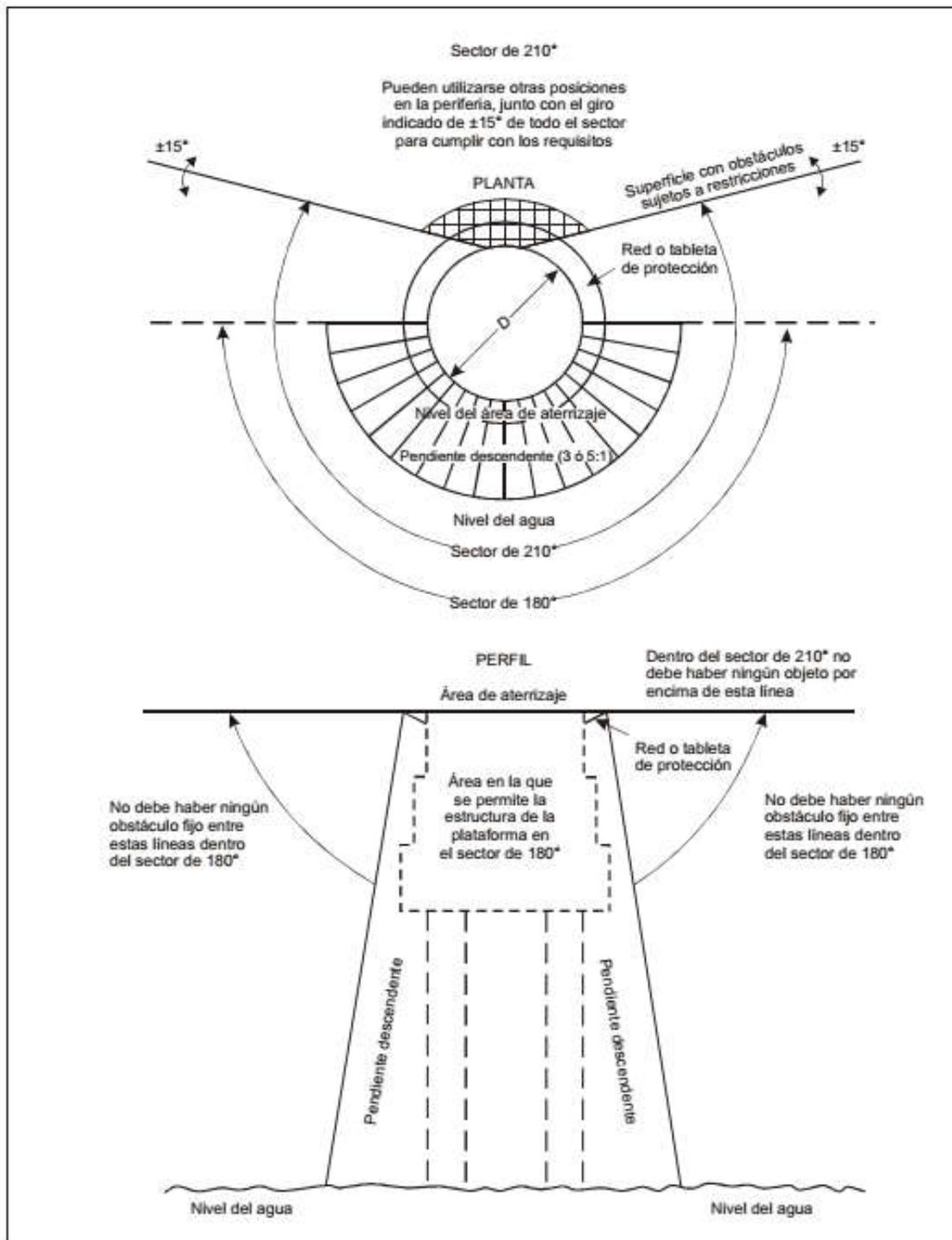
ángulos mínimos de pendiente de diseño y no pendientes operacionales. La Categoría de pendiente "A" corresponde generalmente a los helicópteros que operan en la Clase de performance 1; la Categoría de pendiente "B" corresponde generalmente a los helicópteros que operan en la Clase de performance 3; y la Categoría de pendiente "C" corresponde generalmente a los helicópteros que operan en la Clase de performance 2. Las consultas con los explotadores de helicópteros ayudarán a determinar la categoría de pendiente apropiada que deberá aplicarse con arreglo al entorno del helipuerto y al tipo de helicóptero más crítico que se prevea utilizará el helipuerto.

ANEXO 9
(Véase Capítulo IV)



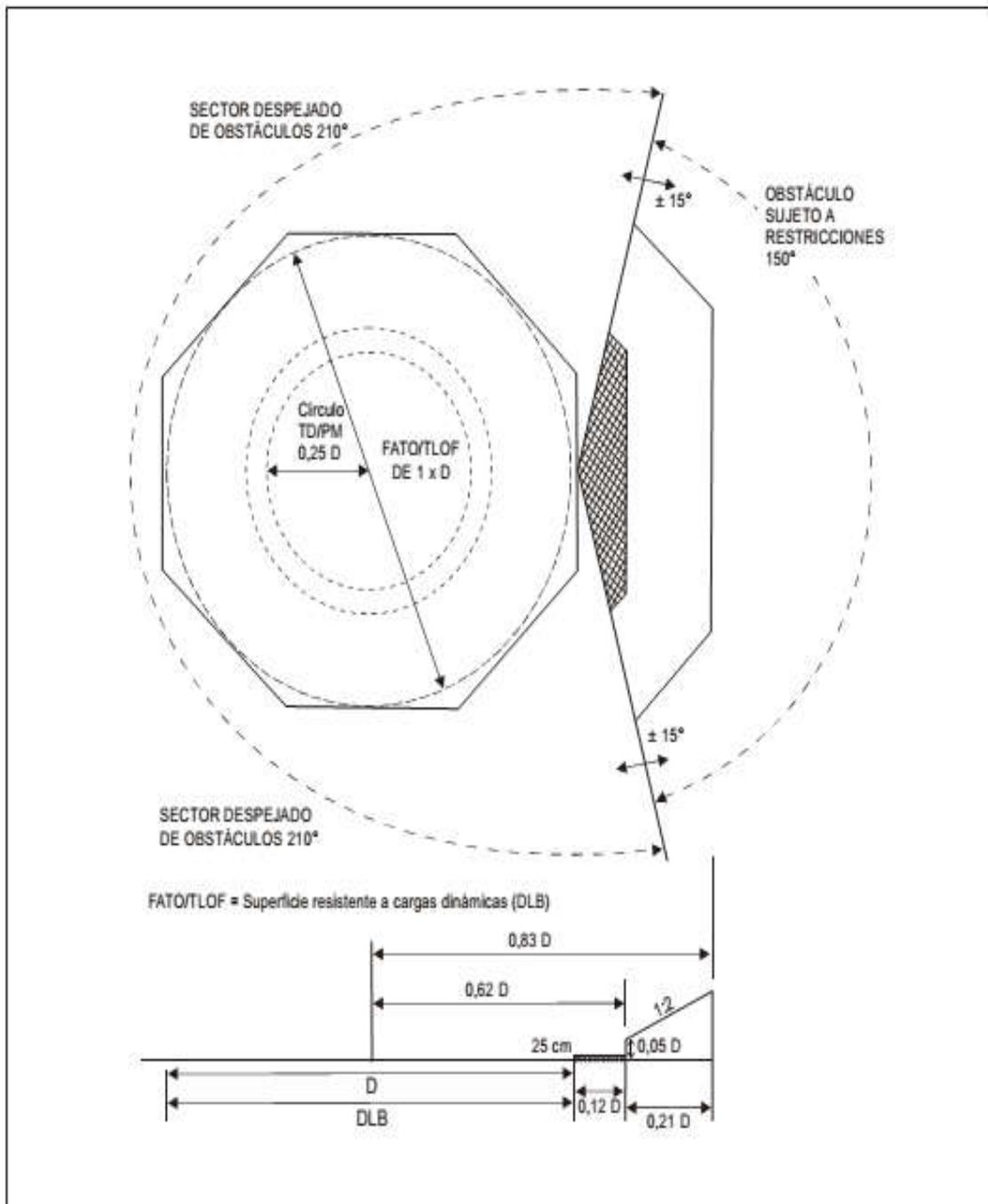
Superficie de aproximación y ascenso en el despegue en curva para todas las FATO

ANEXO 11
(Véase Capítulo IV)



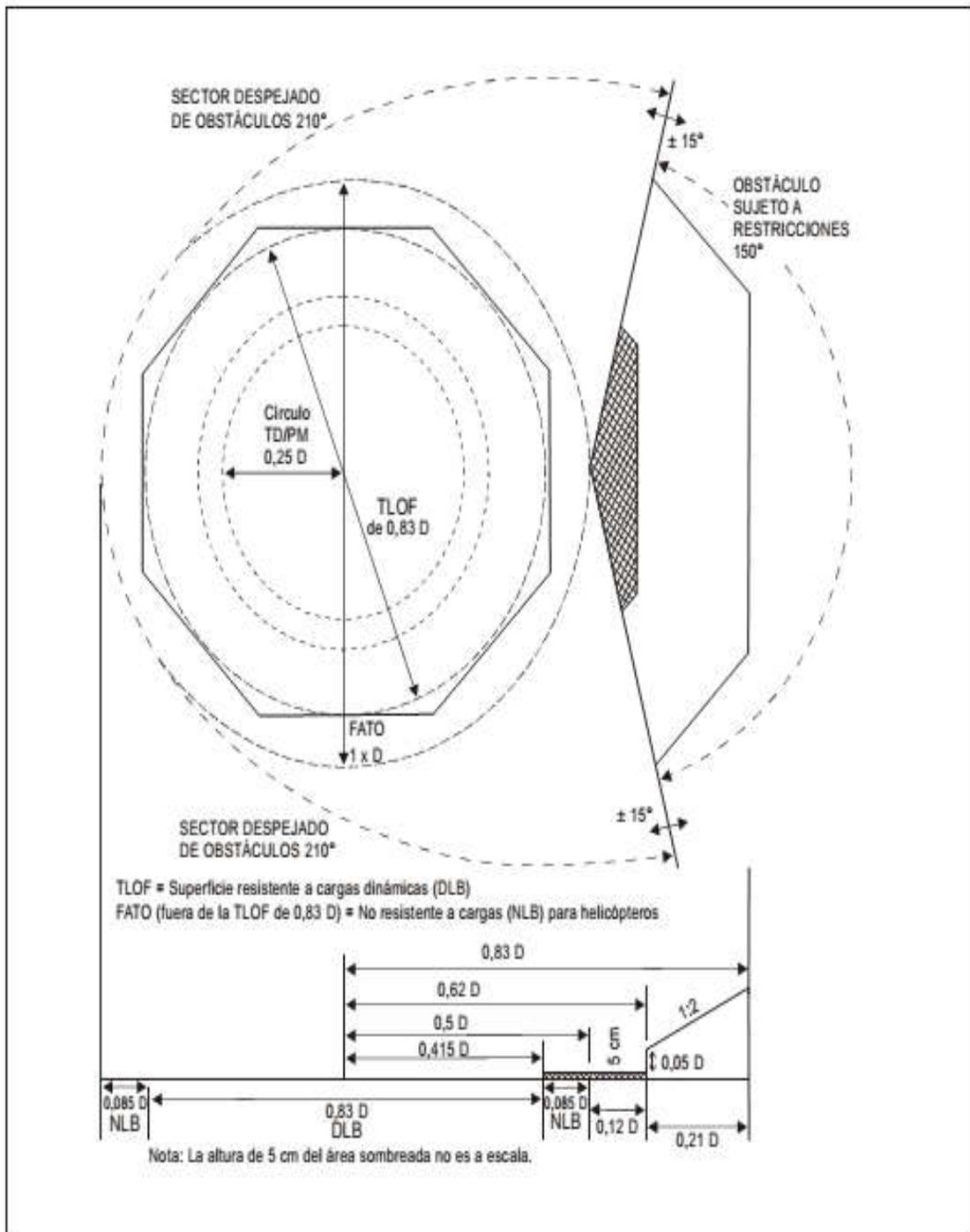
Sector despejado de obstáculos de una heliplataforma

ANEXO 12
(Véase Capítulo IV)



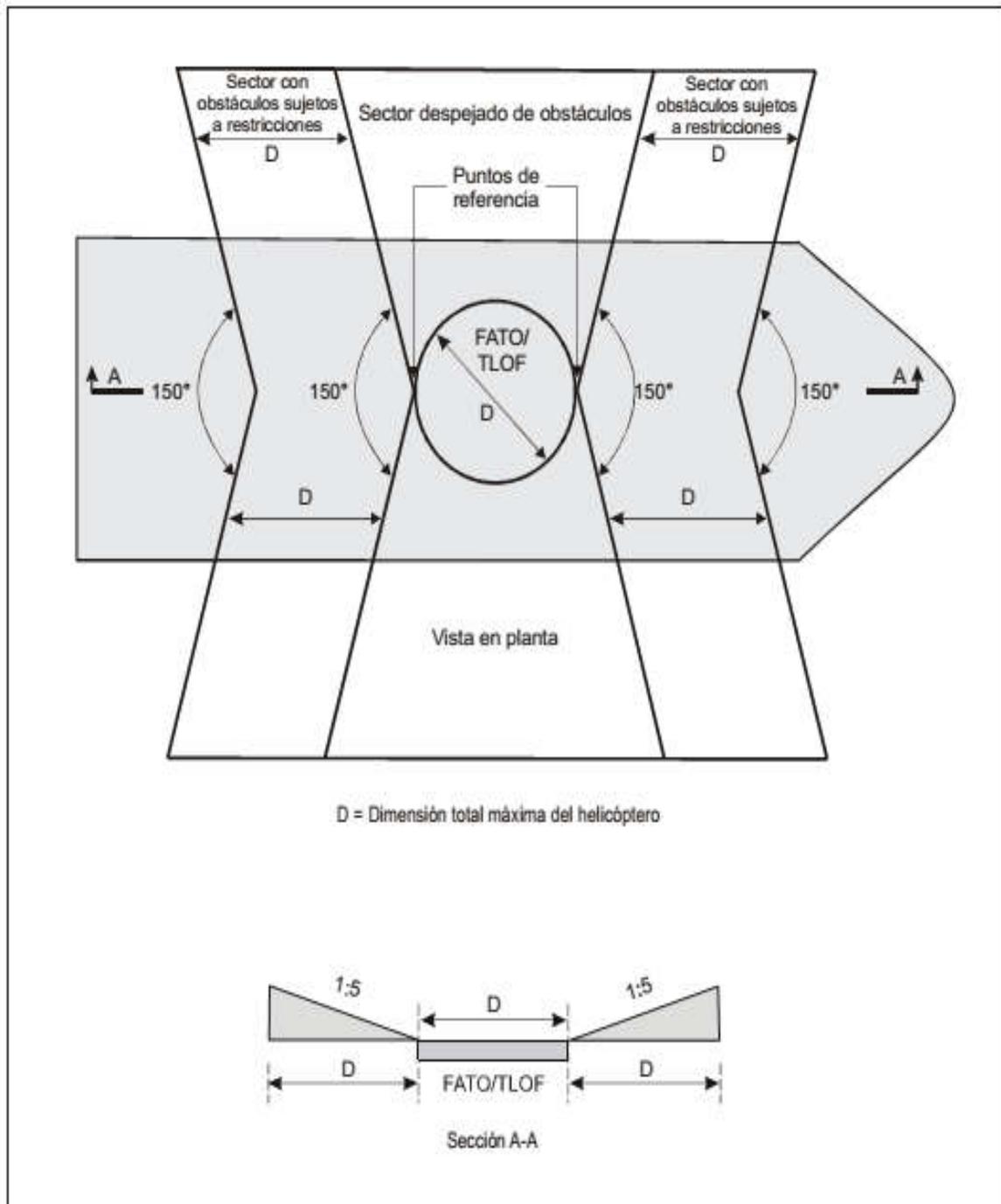
Sectores y superficies limitadores de obstáculos en heliplataformas para una FATO y una TLOF coincidente de $1D$ y mayor

ANEXO 13
(Véase Capítulo IV)



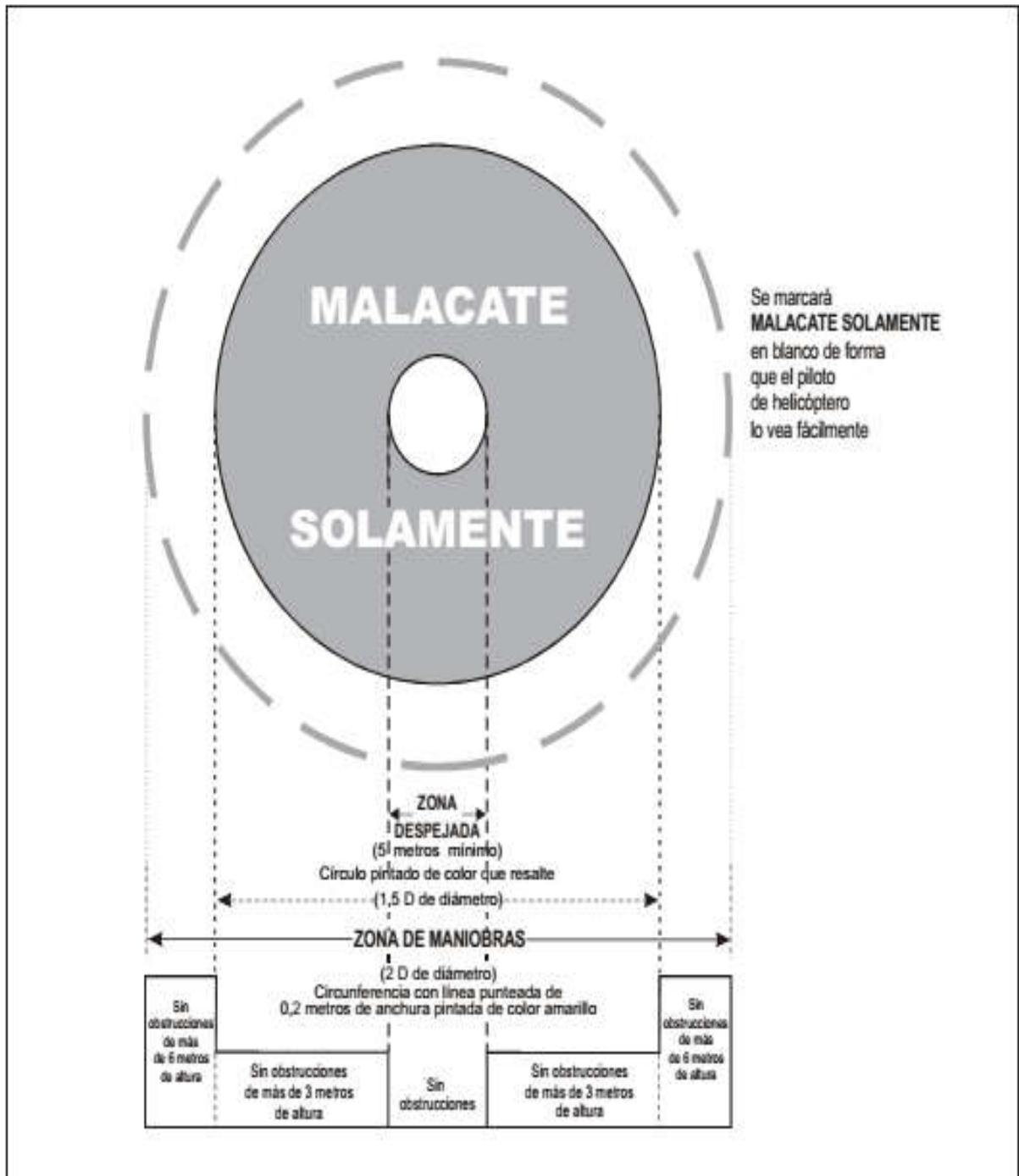
Sectores y superficies limitadores de obstáculos en heliplataformas para una TLOF de 0,83 D y mayor.

ANEXO 14
(Véase Capítulo IV)



Emplazamiento en medio del buque – Superficies limitadoras de obstáculos en helipuertos a bordo de buques

ANEXO 16
(Véanse Capítulos IV y V)



Área de carga y descarga con malacate a bordo de un buque

ANEXO 17
(Véase Capítulo V)

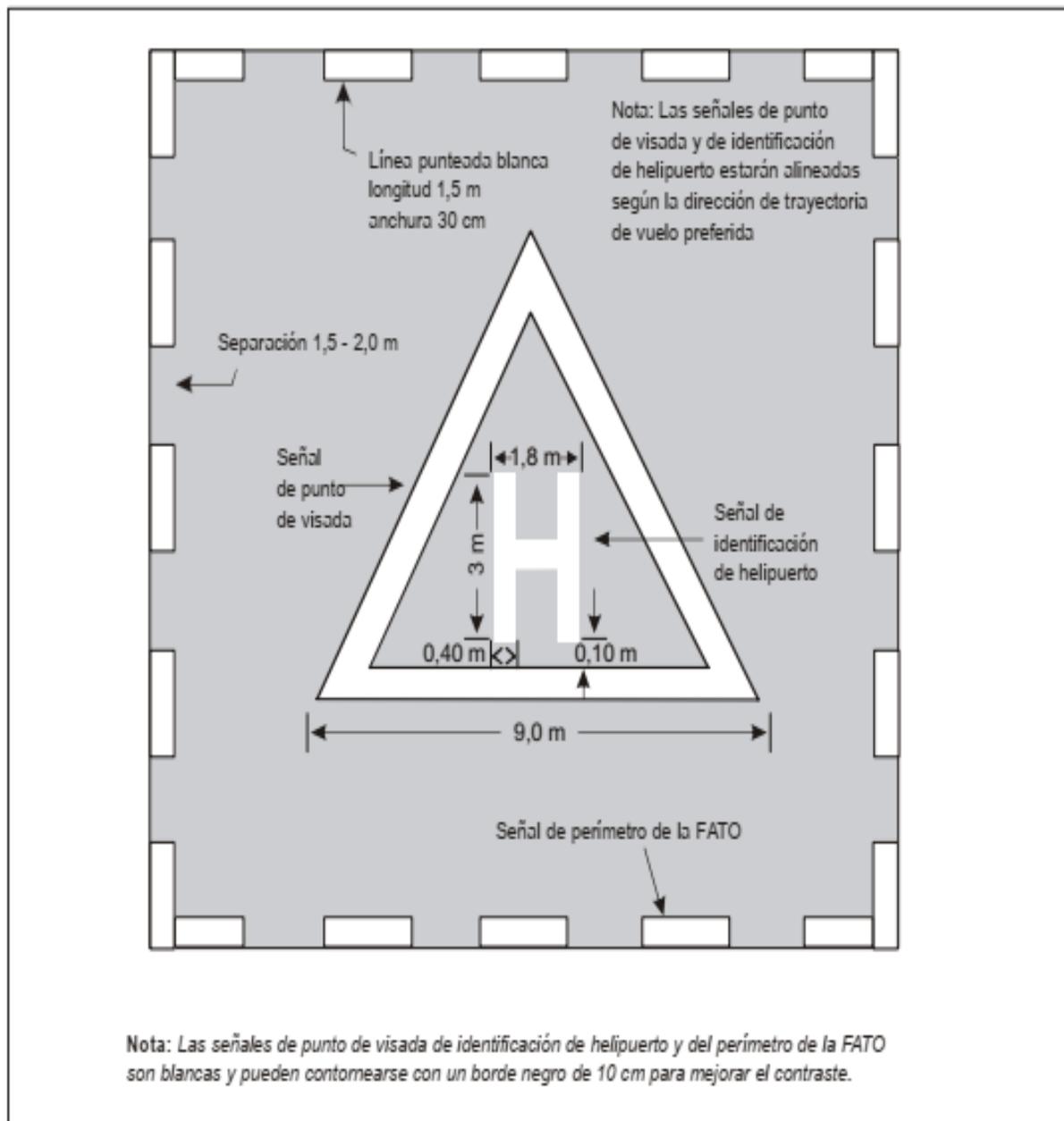


Figura 17-A. Señales combinadas de identificación de helipuerto, punto de visada y señales del perímetro de la FATO

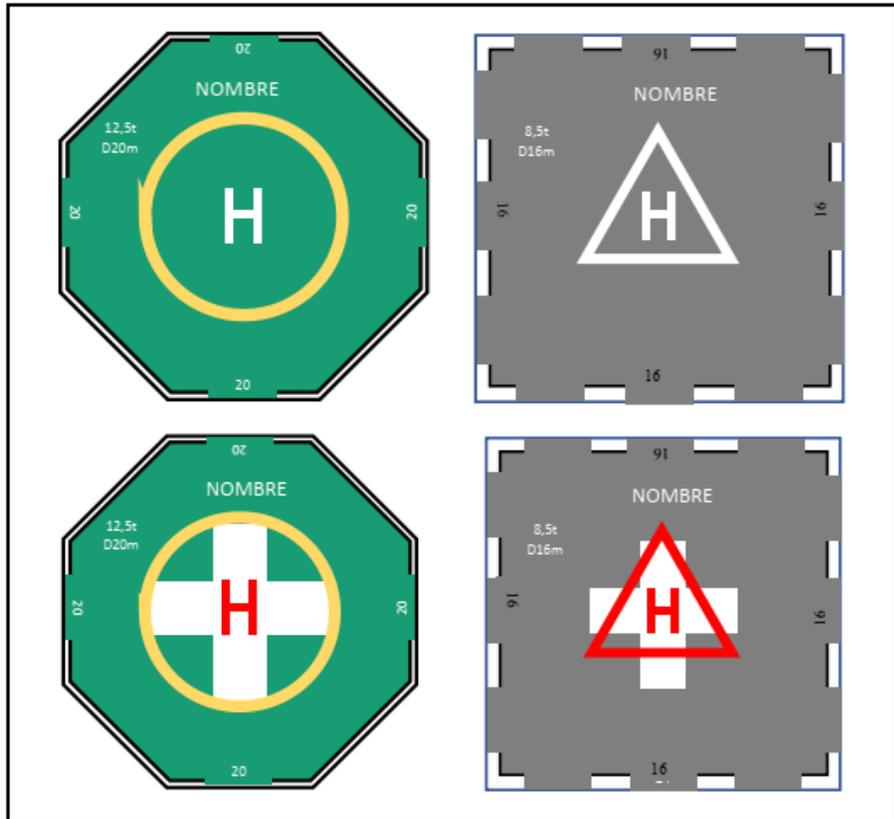


Figura 17-B. Señales de identificación de helipuerto con TLOF y señales de punto de visada para helipuerto y helipuerto de hospital

ANEXO 18
(Véase Capítulo V)



Figura 18A. Señal de designación de la FATO y señal de identificación de helipuerto para FATO de tipo pista de aterrizaje

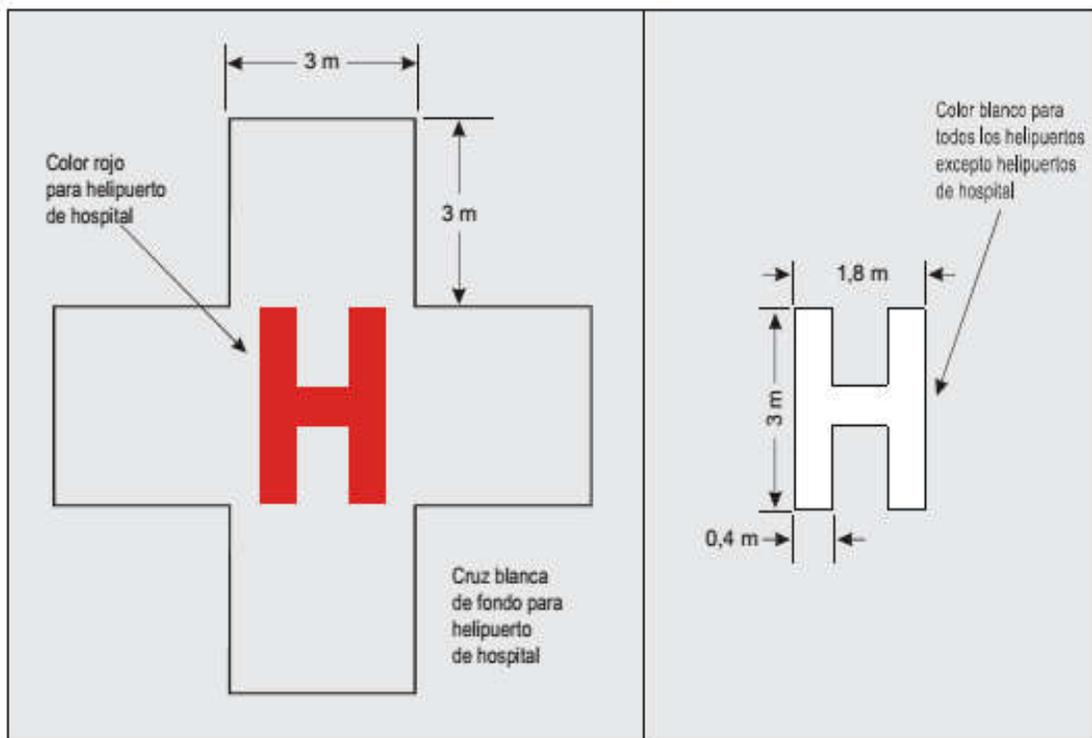
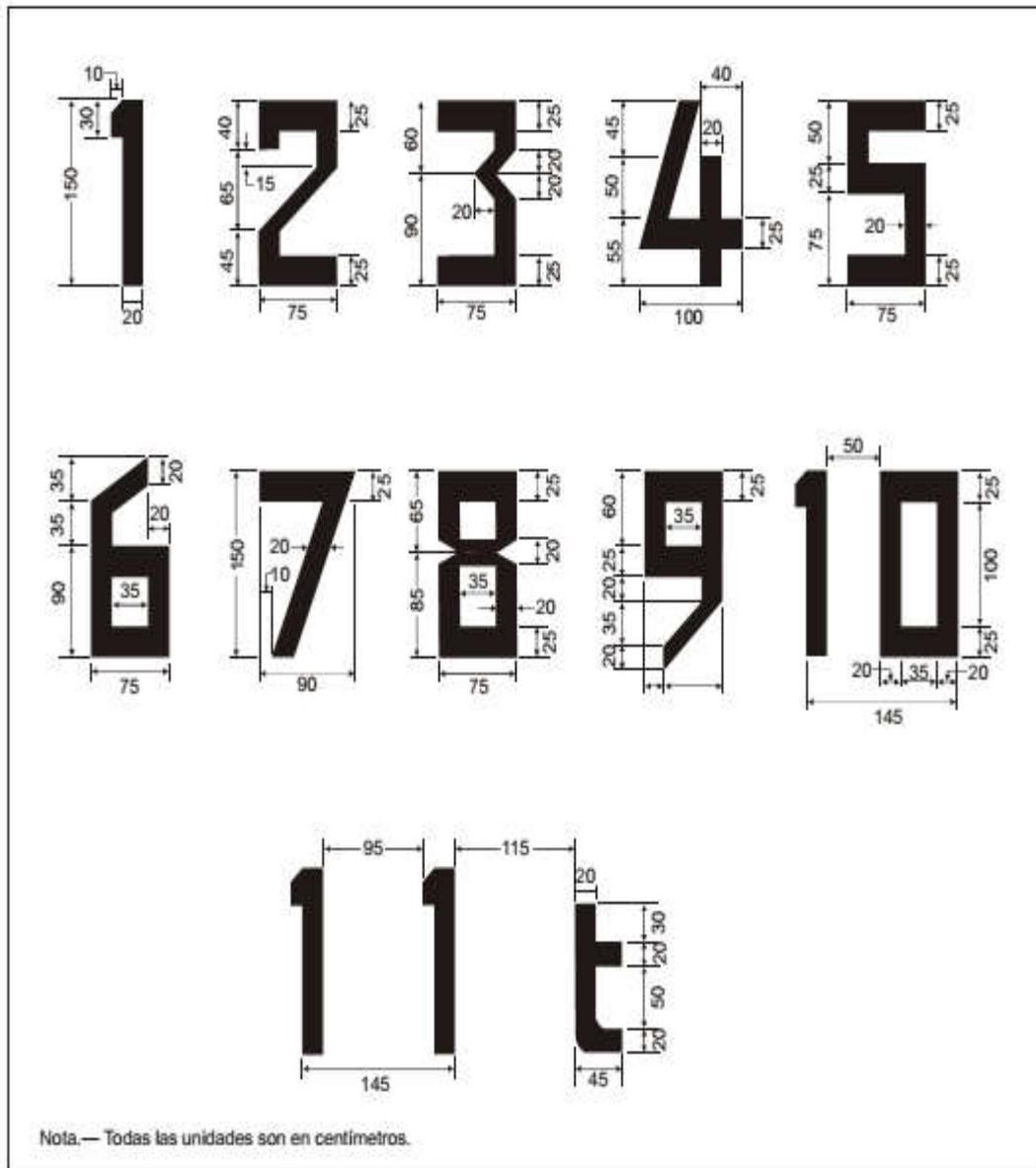


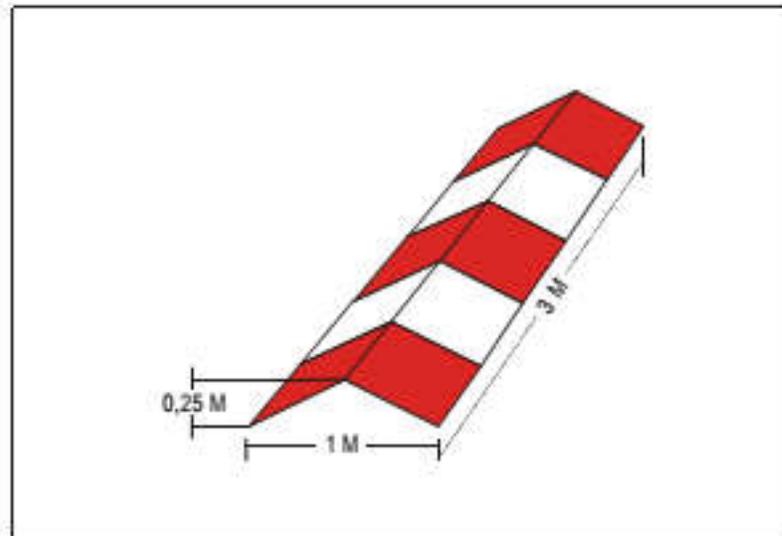
Figura 18B. Señal de identificación de helipuerto de hospital y de identificación de helipuerto

ANEXO 19
(Véase Capítulo V)



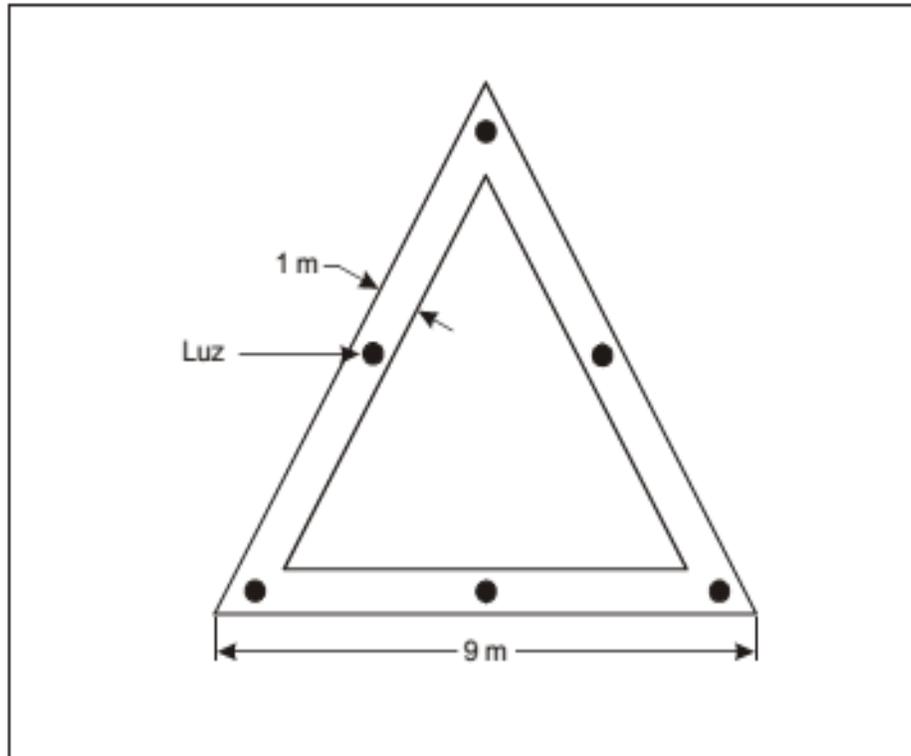
Forma y proporciones de los números y letras.

ANEXO 20
(Véase Capítulo V)



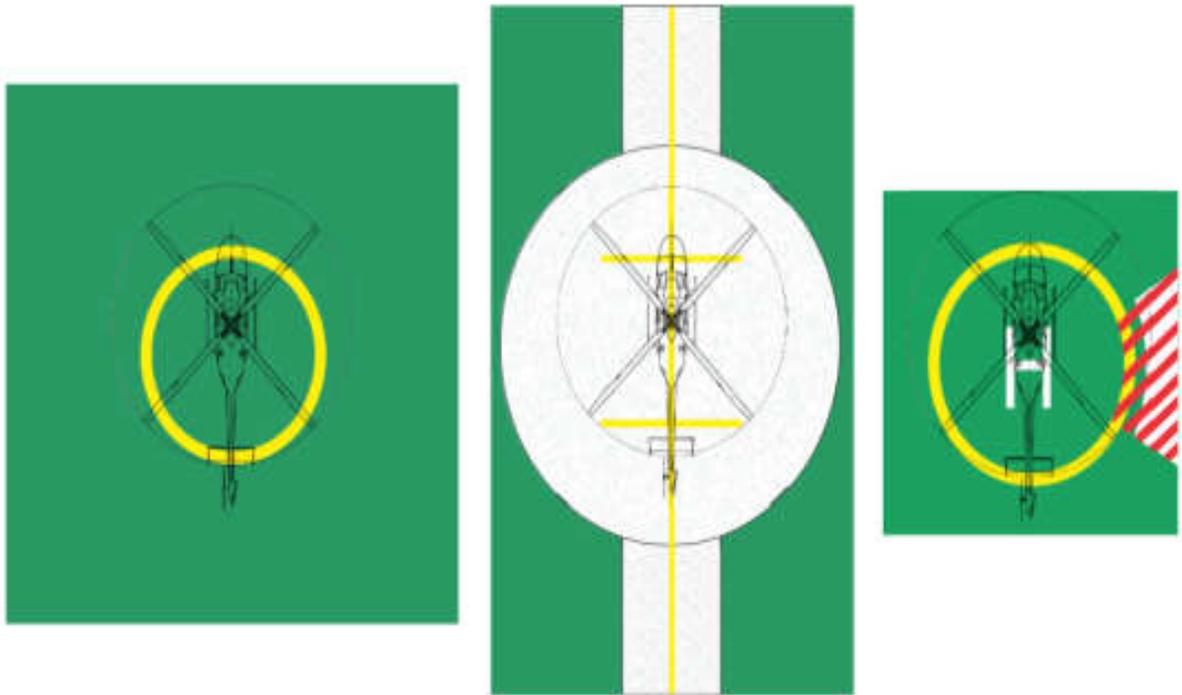
Baliza de borde de FATO de tipo de pista de aterrizaje

ANEXO 21
(Véase Capítulo V)



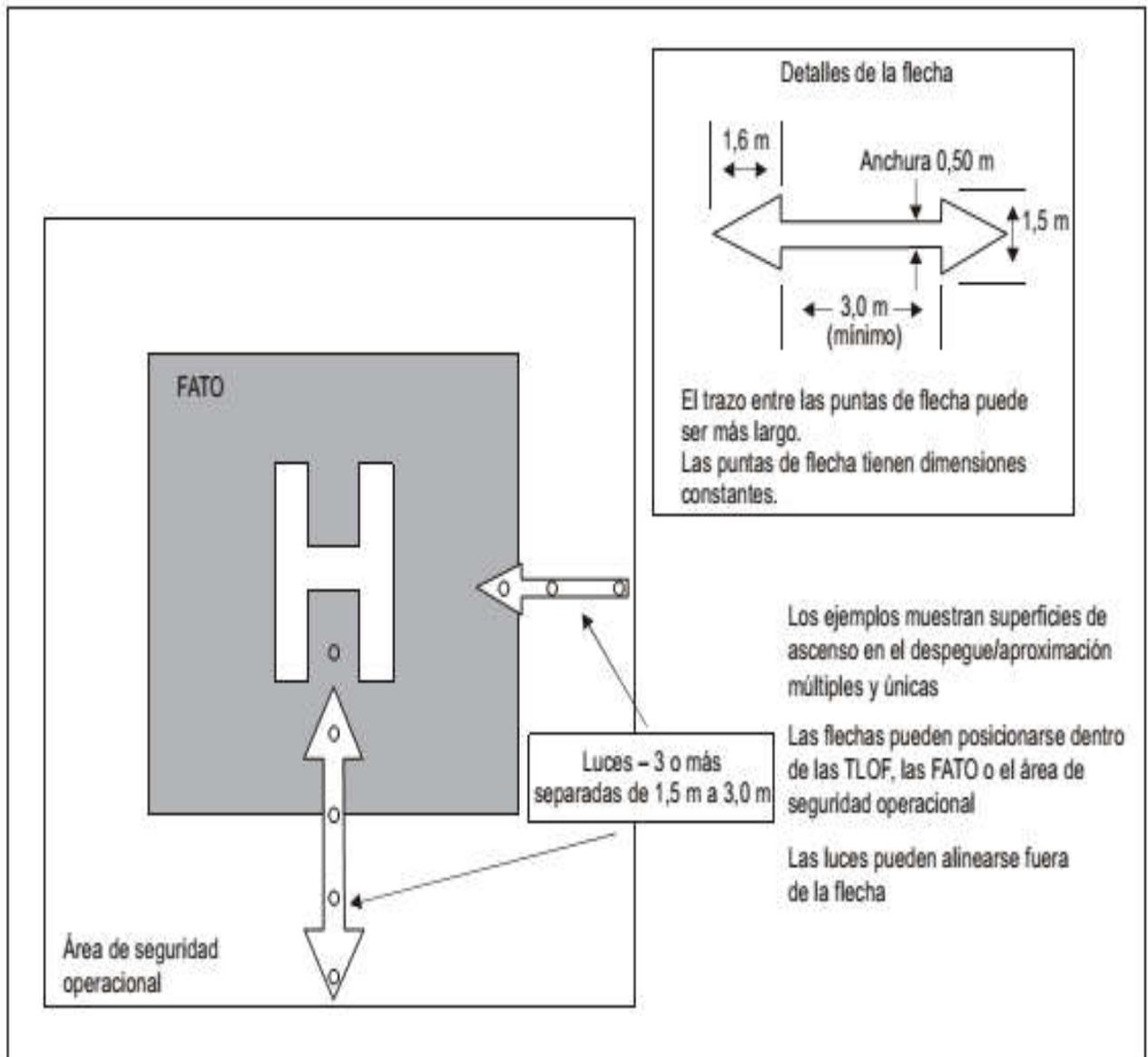
Señal de punto de visada

ANEXO 22
(Véase Capítulo V)



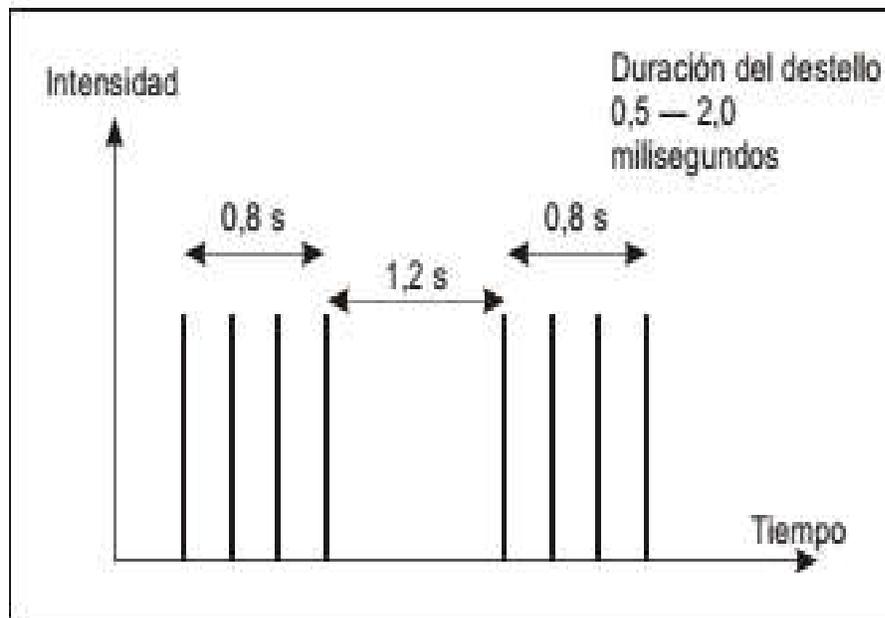
(Izq.) TDC multidireccional sin limitaciones;
(centro) señal unidireccional en forma de línea lateral con su eje;
(der.) TDC multidireccional con señal de sector de aterrizaje prohibido

ANEXO 24
(Véase Capítulo V)



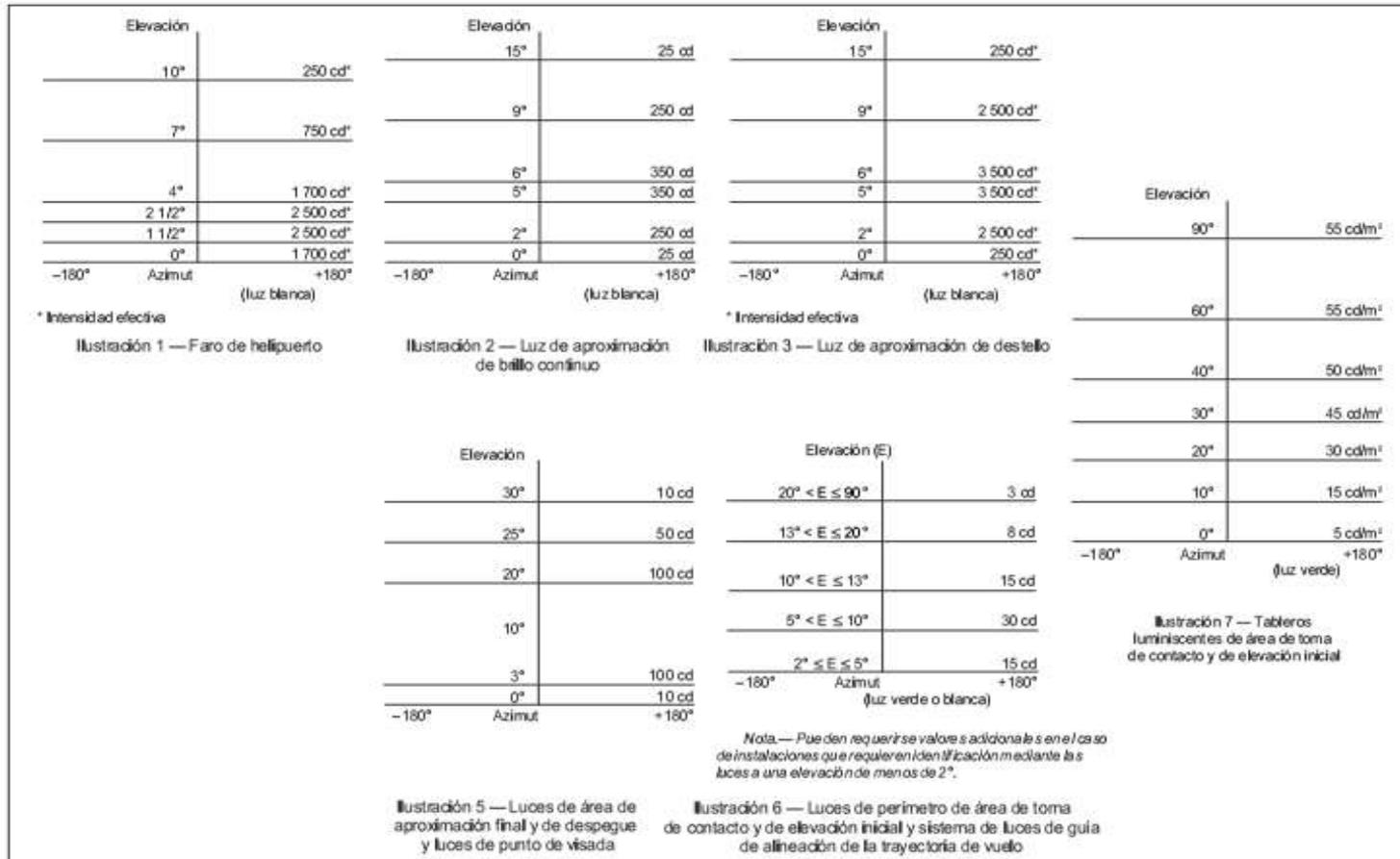
Señales y luces de guía de alineación de la trayectoria de vuelo

ANEXO 25
(Véase Capítulo V)



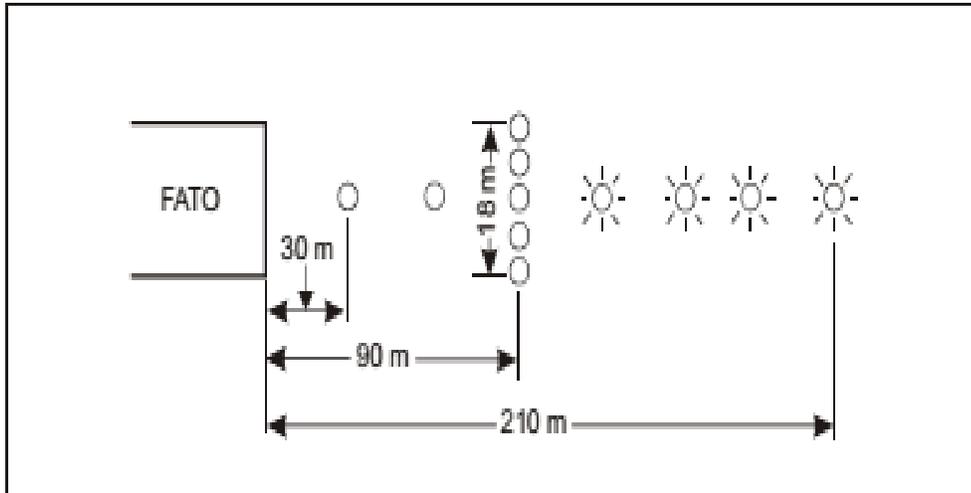
Características de los destellos de un faro de helipuerto

ANEXO 26
(Véase Capítulo V)



Diagramas de isocandela

ANEXO 27
(Véase Capítulo V)



Sistema de luces de aproximación