



**REGLAMENTACION
AERONAUTICA
BOLIVIANA**

RAB 140

Reglamento sobre Helipuertos

Segunda edición, Enmienda 2, R.A. N° 032 de 19/02/2021

Aplicabilidad:

Esta enmienda reemplaza, desde el 22 de febrero de 2021, todas las enmiendas anteriores del RAB 140.

RAB – 140
Reglamento sobre Helipuertos

Registro de enmienda al RAB-140			
Enmienda N°	Fecha de aplicación	Fecha de aprobación	Aprobado por
Original 1ra. Edición	16/09/2013	16/09/2013	DGAC
Original 2da. Edición	17/06/2016	17/06/2016	DGAC
1 2da. Edición	29/10/2018	29/10/2018	DGAC
2 2da. Edición	22/02/2021	19/02/2021	DGAC

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

RAB – 140
Reglamento sobre Helipuertos

Detalle de enmienda al RAB 140			
Enmienda	Origen	Temas	Aplicable
1 (2da.Edición)	Enmienda 8 del Anexo 14 Volumen 2 sobre Helipuertos	Se incluyen las más recientes modificaciones sobre helipuertos introducidas en el Anexo 14 a raíz de la reestructuración del Anexo 15.	29/10/2018
2 (2da.Edición)	Enmienda 9 del Anexo 14 Volumen 2 sobre Helipuertos	Definiciones de: D de diseño, Valor D, superficie resistente a cargas dinámicas, elongado, puesto de estacionamiento de helicópteros, calle de rodaje para helicópteros, ruta de rodaje para helicópteros, punto de referencia de helipuerto, área de protección, círculo de posicionamiento para toma de contacto y señal de posicionamiento para toma de contacto; características físicas; ayudas visuales; y salvamento y extinción de incendios.	22/02/2021

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

RAB – 140
Reglamento sobre Helipuertos

Lista de páginas efectivas del RAB 140			
Detalle	Páginas	Enmienda	Fecha de Aplicación
Preámbulo	140 i - a 140-x	2	22/02/2021
Capítulo A	140-A-1 a 140-A-10	2	22/02/2021
Capítulo B	140-B-1 a 140-B-4	2	22/02/2021
Capítulo C	140-C-1 a 140-C-16	2	22/02/2021
Capítulo D	140-D-1 a 140-D-2	1	29/10/2018
Capítulo E	140-E-1 a 140-E-18	2	22/02/2021
Capítulo F	140-F-1 a 140-F-8	2	22/02/2021
Apéndice 1	140-AP1-1 a 140-AP1-4	1	29/10/2018
Apéndice 2	140-AP2-1 a 140-AP2-10	Original	20/06/2016
Apéndice 3	140-AP3-1 a 140-AP3-8	2	22/02/2021
Apéndice 4	140-AP4-1 a 140-AP-ADE-1	1	29/10/2018
Apéndice 5	140-AP5-1 a 140-AP5-15	2	22/02/2021
Apéndice 6	140-AP6-1 a 140-AP6-3	Original	20/06/2016
Apéndice 7	140-AP7-1 a 140-AP7-3	1	29/10/2018
Apéndice 8	140-AP8-1 a 140-AP8-6	2	22/02/2021

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ÍNDICE**RAB 140 – REGLAMENTO SOBRE HELIPUERTOS**

Registro de Revisiones.....	i
Lista de Páginas Efectivas	iii
Índice	v
CAPÍTULO A - GENERALIDADES	140-A-1
140.001 Definiciones	140-A-1
140.005 Acrónimos.....	140-A-7
140.010 Aplicación	140-A-8
140.040 Sistemas de Referencia Comunes.....	140-A-8
CAPÍTULO B – DATOS DE LOS HELIPUERTOS	140-B-1
140.101 Datos Aeronáuticos	140-B-1
140.105 Punto de referencia del helipuerto (HRP)	140-B-1
140.110 Elevación del helipuerto	140-B-1
140.115 Dimensiones del helipuerto	140-B-1
140.120 Distancias declaradas	140-B-2
140.125 Coordinación entre la autoridad de los servicios de información aeronáutica y la autoridad de helipuerto	140-B-2
140.130 Salvamento y extinción de incendios.....	140-B-3
CAPÍTULO C – CARACTERÍSTICAS FÍSICAS	140-C-1
140.201 Helipuertos de superficie	140-C-1
140.205 Áreas de aproximación final y de despegue (FATO)	140-C-1
140.210 Zonas libres de obstáculos para helicópteros	140-C-3
140.215 Áreas de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF).....	140-C-3
140.220 Áreas de seguridad Operacional.....	140-C-5
140.225 Pendiente lateral protegida	140-C-5
140.230 Calles y rutas de rodaje para helicópteros	140-C-5
140.235 Calles de rodaje para helicópteros.....	140-C-6
140.240 Rutas de rodaje para helicópteros	140-C-6
140.245 Rutas de rodaje en tierra para helicópteros	140-C-7
140.250 Calles y rutas de rodaje aéreo para helicópteros.....	140-C-7
140.255 Puestos de Estacionamiento para helicópteros	140-C-8
140.260 Área de protección	140-C-9
140.265 Emplazamiento de un área de aproximación final y de despegue en relación con una pista o calle de rodaje	140-C-10
140.270 Cargas de diseño estructural	140-C-10
140.275 Seguridad del personal.....	140-C-11
140.280 Drenajes e interceptor de combustible.....	140-C-12
140.285 Anillas de amarre.....	140-C-12
140.290 Heliplataformas.....	140-C-13
140.295 Áreas de aproximación final y de despegue y áreas de toma de contacto y de elevación inicial.....	140-C-13
140.300 Helipuertos a bordo de buques	140-C-14
140.305 Áreas de aproximación final y de despegue y áreas de toma de contacto y de elevación inicial	140-C-14

CAPÍTULO D – RESTRICCIÓN Y ELIMINACIÓN DE OBSTÁCULOS 140-D-1

140.401	Generalidades	140-D-1
140.405	Plano de Zona de Protección	140-D-1
140.410	Control de Objetos Nuevos	140-D-1

CAPÍTULO E – AYUDAS VISUALES 140-E-1

140.501	Indicadores de la dirección del viento	140-E-1
140.505	Señales y balizas.....	140-E-1
140.510	Señal de área de carga y descarga con malacate.....	140-E-2
140.515	Señal de identificación de helipuerto	140-E-2
140.520	Señal de masa máxima permisible	140-E-3
140.525	Señal de valor D.....	140-E-4
140.530	Señal o baliza de perímetro de área de aproximación final y de despegue para helipuertos de superficie	140-E-4
140.535	Señales de designación de área de aproximación final y de despegue para FATO de tipo pista de aterrizaje	140-E-5
140.540	Señal de punto de visada.....	140-E-5
140.545	Señal de perímetro de área de toma de contacto y de elevación Inicial.....	140-E-5
140.550	Señal de punto de toma de contacto y posicionamiento.....	140-E-6
140.555	Señal de nombre de helipuerto	140-E-7
140.560	Señal de sector despejado de obstáculos de heliplataforma (chevron)	140-E-7
140.565	Señal de superficie de heliplataforma y helipuerto a bordo de un buque.....	140-E-8
140.570	Señales y balizas de calle de rodaje para helicópteros	140-E-8
154.575	Señales y balizas de ruta de rodaje aéreo para helicópteros	140-E-9
140.580	Señales de puestos de estacionamiento de helicópteros	140-E-10
140.585	Señales de guía de alineación de la trayectoria de vuelo.....	140-E-10
140.590	Luces – Generalidades.....	140-E-11
140.595	Faro de helipuerto	140-E-11
140.600	Sistema de luces de aproximación.....	140-E-12
140.605	Sistema de iluminación de guía de alineación de la trayectoria de vuelo	140-E-13
140.610	Sistema de guía de alineación visual	140-E-13
140.615	Indicador visual de pendiente de aproximación	140-E-14
140.620	Sistemas de iluminación de área de aproximación final y de Despegue para helipuertos e superficie en tierra	140-E-14
140.625	Luces de punto de visada	140-E-14
140.630	Sistema de iluminación del área de toma de contacto y de elevación inicial	140-E-15
140.635	Proyectores de puesto de estacionamiento de helicópteros.....	140-E-17
140.640	Proyectores de área de carga y descarga con malacate.....	140-E-18
140.645	Luces de calle de rodaje.....	140-E-18
140.650	Ayudas visuales para señalar los obstáculos fuera y debajo de las superficies limitadoras de obstáculos	140-E-18
140.655	Iluminación de obstáculos mediante proyectores	140-E-18

CAPÍTULO F – SERVICIOS EN HELIPUERTOS 140-F-1

140.701	Planificación para casos de emergencia en los helipuertos	140-F-1
140.705	Salvamento y Extinción de Incendios - Generalidades.....	140-F-2

140.710	Nivel de protección que ha de proporcionarse.....	140-F-3
140.715	Agentes extintores.....	140-F-3
140.720	Tiempo de respuesta.....	140-F-5
140.725	Personal del SEI.....	140-F-6
140.730	Medios de evacuación.....	140-F-6
140.735	Retiro de aeronaves inutilizadas.....	140-F-6
140.740	Reducción del peligro de choques por la presencia de fauna	140-F-7
140.745	Servicio de los helicópteros en superficie, elevados, heliplataformas y a bordo de buque	140-F-7
140.750	Mantenimiento de las superficies de la FATO y TLOF	140-F-7
140.755	Mantenimiento de las Ayudas Visuales.....	140-F-7
APÉNDICE 1 – RESERVADO		
APÉNDICE 2 – Normas para helipuertos con capacidad de operaciones por instrumentos con aproximaciones que no son de precisión y/o de precisión y salidas por instrumentos		
		140-AP2-1
APÉNDICE 3 – Características Físicas.....		
		140-AP3-1
APÉNDICE 4 – Plano de zona de protección y control de Obstáculos.....		
		140-AP4-1
APÉNDICE 5 – Ayudas Visuales		
		140-AP5-1
APÉNDICE 6 – Servicios, equipo e instalaciones de helipuerto		
		140-AP6-1
APÉNDICE 7 – Operación de helipuertos		
		140-AP7-1
APÉNDICE 8 – Registro y habilitación de helipuertos.....		
		140-AP8-1

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO A. GENERALIDADES**140.001. Definiciones**

- (a) En el presente Reglamento RAB 140 - Diseño y Operación de Helipuertos, los términos y expresiones indicadas a continuación, tienen los significados siguientes:
- (1) **Actuación humana.** Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.
 - (2) **Aeronave.** Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.
 - (3) **Aeronave de alas rotativas:** Es un aerodino cuya sustentación en el aire se debe, principalmente, a las reacciones aerodinámicas sobre sus alas o palas que giran alrededor de un eje, las cuales forman parte del rotor.
 - (4) **Altura elipsoidal (altura geodésica).** La altura relativa al elipsoide de referencia, medida a lo largo de la normal elipsoidal exterior por el punto en cuestión.
 - (5) **Altura ortométrica.** Altura de un punto relativa al geoide, que se expresa generalmente como una elevación MSL.
 - (6) **Aproximación a un punto en el espacio (PinS).** La aproximación a un punto en el espacio se basa en un procedimiento de aproximación que no es de precisión con GNSS básico diseñado para helicópteros únicamente. Esta aproximación se alinea con un punto de referencia ubicado de manera tal que puedan realizarse las maniobras de vuelo subsiguientes o una aproximación y aterrizaje con maniobra de vuelo visual en condiciones visuales adecuadas para ver y evitar obstáculos.
 - (7) **Área de aproximación final y de despegue (FATO).** (Final approach and takeoff area). Área definida en la que termina la fase final de la maniobra de aproximación hasta el vuelo estacionario o el aterrizaje y a partir de la cual empieza la maniobra de despegue. Cuando la FATO esté destinada a helicópteros de la Clase de performance 1, el área definida comprenderá el área de despegue interrumpido disponible.
 - (8) **Área de despegue interrumpido.** Área definida en un helipuerto idónea para que los helicópteros que operen en la Clase de performance 1 completen un despegue interrumpido.
 - (9) **Área de protección.** Área definida alrededor del puesto de estacionamiento dispuesta para reducir el riesgo de que se produzcan daños si el helicóptero accidentalmente sobresale del puesto de estacionamiento.
 - (10) **Área de seguridad operacional.** Área definida de un helipuerto en torno a la FATO, que está despejada de obstáculos, salvo los que sean necesarios para la navegación aérea y destinada a reducir el riesgo de daños de los helicópteros que accidentalmente se desvíen de la FATO.
 - (11) **Área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF).** (Touchdown and lift-off area) Área reforzada que permite la toma de contacto o la elevación inicial de los helicópteros.
 - (12) **Atmósfera tipo:** (Documento OACI 7488):
 - i. El aire es un gas perfecto seco;
 - ii. Las constantes físicas son:
 - A. Masa molar media al nivel del mar: $M_0 = 28.964\ 420$ kg/kmol
 - B. Presión atmosférica al nivel del mar: $P_0 = 1013.250$ hPa
 - C. Temperatura al nivel del mar: $T_0 = 15^\circ\text{C}$ $T_0 = 288.15^\circ\text{K}$
 - D. Densidad atmosférica al nivel del mar: $\rho_0 = 1.225$ kg/m³

E. Temperatura de fusión del hielo: $T_i = 273.15^\circ\text{K}$

F. Constante universal de los gases perfectos: $R^* = 8314.32 \text{ J}/(\text{K}^*\text{kmol})$

iii. Gradientes térmicos:

Altitud Geopotencial, km		Gradiente térmico, Kelvin por kilómetro geopotencial patrón
De	A	
-5.0	11.0	-6.5
11.0	20.	0.0
20.0	32.0	+1.0
32.0	47.0	+2.8
47.0	51.0	0.0
51.0	71.0	-2.8
71.0	80.0	-2.0

- (13) **Baliza.** Objeto expuesto sobre el nivel del terreno para indicar un obstáculo o trazar un límite.
- (14) **Calendario.** Sistema de referencia temporal discreto que sirve de base para definir la posición temporal con resolución de un día (ISO 19108*).
- (15) **Calendario gregoriano.** Calendario que se utiliza generalmente; se estableció en 1582 para definir un año que se aproxima más estrechamente al año tropical que el calendario juliano (ISO 19108*). En el calendario gregoriano los años comunes tienen 365 días y los bisiestos 366, y se dividen en 12 meses sucesivos.
- (16) **Calidad de los datos.** Grado o nivel de confianza de que los datos proporcionados satisfarán los requisitos del usuario de datos en lo que se refiere a exactitud, resolución e integridad.
- (17) **Calle de rodaje para helicópteros.** Trayectoria definida en un helipuerto destinada al movimiento en tierra de helicópteros y que puede combinarse con una ruta de rodaje aéreo para permitir el rodaje en tierra y aéreo.
- (18) **Círculo de posicionamiento para toma de contacto (TDPC).** Señal de posicionamiento para toma de contacto (TDPM) que tiene forma de círculo y se usa para el posicionamiento omnidireccional en la TLOF.
- (19) **Clasificación de los datos aeronáuticos de acuerdo a su integridad.** La clasificación se basa en el riesgo potencial que podría conllevar el uso de datos alterados. Los datos aeronáuticos se clasifican como:
- i. datos ordinarios: muy baja probabilidad de que, utilizando datos ordinarios alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe;
 - ii. datos esenciales: baja probabilidad de que, utilizando datos esenciales alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe; y
 - iii. datos críticos: alta probabilidad de que, utilizando datos críticos alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe.
- (20) **Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC).** Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

- (21) **Condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC).** Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, iguales o mejores que los mínimos especificados.
- (22) **Control de tránsito aéreo:** Es un servicio operado por una autoridad competente para promover un flujo de tránsito aéreo seguro, ordenado y expedito.
- (23) **D.** Máxima dimensión total del helicóptero cuando los rotores están girando medida a partir de la posición más adelantada del plano de trayectoria del extremo del rotor principal a la posición más atrasada del plano de trayectoria del extremo del rotor de cola o estructura del helicóptero.
- (24) **D de diseño.** La dimensión D del helicóptero de diseño.
- (25) **Declinación de la estación.** Variación de alineación entre el radial de cero grados del VOR y el norte verdadero, determinada en el momento de calibrar la estación VOR.
- (26) **Distancias declaradas — helipuertos**
- i. Distancia de despegue disponible (TODAH). La longitud del área de aproximación final y de despegue FATO más la longitud de la zona libre de obstáculos para helicópteros (si existiera), que se ha declarado disponible y adecuada para que los helicópteros completen el despegue.
 - ii. Distancia de despegue interrumpido disponible (RTODAH). La longitud del área de aproximación final y de despegue FATO que se ha declarado disponible y adecuada para que los helicópteros en la Clase de performance 1 completen un despegue interrumpido.
 - iii. Distancia de aterrizaje disponible (LDAH). La longitud del área de aproximación final y de despegue FATO más cualquier área adicional que se ha declarado disponible y adecuada para que los helicópteros completen la maniobra de aterrizaje a partir de una determinada altura.
- (27) **Elevación del helipuerto.** La elevación del punto más alto de la FATO expresada como distancia por encima del nivel medio del mar.
- (28) **Elongado.** Al usarse con referencia a la TLOF o FATO, alude a la zona cuya longitud es más del doble que la anchura.
- (29) **Exactitud.** Grado de conformidad entre el valor estimado o medido y el valor real.-En la medición de los datos de posición, la exactitud se expresa normalmente en términos de valores de distancia respecto a una posición ya determinada, dentro de los cuales se situará la posición verdadera con un nivel de probabilidad definido.
- (30) **FATO de tipo pista de aterrizaje.** Una FATO con características similares a una pista de aterrizaje en cuanto a su forma.
- (31) **FATO/TLOF.** Caso específico en que una FATO y una TLOF ocupan el mismo espacio en un helipuerto elevado, una heliplataforma o un helipuerto a bordo de un buque.
- (32) **Fiabilidad del sistema de iluminación.** La probabilidad de que el conjunto de la instalación funcione dentro de los límites de tolerancia especificados y que el sistema sea utilizable en las operaciones.
- (33) **Geoide.** Superficie equipotencial en el campo de gravedad de la Tierra que coincide con el nivel medio del mar (MSL) en calma y su prolongación continental. El geoide tiene forma irregular debido a las perturbaciones gravitacionales locales (mareas, salinidad, corrientes, etc.) y la dirección de la gravedad es perpendicular al geoide en cada punto.
- (34) **Helicóptero.** Aeronave de alas rotativas que para su desplazamiento horizontal, depende principalmente de sus rotores accionados por motores.

- (35) **Heliplataforma.** Helipuerto situado en una instalación fija o flotante mar adentro, tal como las unidades de exploración o producción que se utilizan para la explotación de petróleo o gas.
- (36) **Helipuerto.** Aeródromo o área definida sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.
- (37) **Helipuerto a bordo de un buque.** Helipuerto situado en un buque que puede haber sido o no construido ex profeso. Los helipuertos a bordo de un buque construidos ex profeso son aquellos diseñados específicamente para operaciones de helicópteros. Los no construidos ex profeso son aquellos que utilizan un área del buque capaz de soportar helicópteros, pero que no han sido diseñados específicamente para tal fin.
- (38) **Helipuerto de superficie.** Helipuerto emplazado en tierra o sobre una estructura en la superficie del agua.
- (39) **Helipuerto elevado.** Helipuerto emplazado sobre una estructura terrestre elevada.
- (40) **Helipuerto de alternativa.** Helipuerto especificado en el plan de vuelo, al cual puede dirigirse el helicóptero cuando no sea aconsejable aterrizar en el helipuerto de aterrizaje previsto. El helipuerto de alternativa puede ser el helipuerto de salida.
- (41) **Helicóptero de Clase de performance 1.** Helicóptero cuya performance, en caso de falla del grupo motor crítico, permite aterrizar en la zona de despegue interrumpido o continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta una zona de aterrizaje apropiada, según el momento en que ocurra la falla.
- (42) **Helicóptero de Clase de performance 2.** Helicóptero cuya performance, en caso de falla del grupo motor crítico, permite continuar el vuelo en condiciones de seguridad, excepto que la falla se presente antes de un punto definido después del despegue o después de un punto definido antes del aterrizaje, en cuyos casos puede requerirse un aterrizaje forzoso.
- (43) **Helicóptero de Clase de performance 3.** Helicóptero cuya performance, en caso de falla del grupo motor en cualquier punto del perfil de vuelo, debe requerir un aterrizaje forzoso.
- (44) **Integridad (datos aeronáuticos).** Grado de garantía de que no se han perdido ni alterado ninguna de las referencias aeronáuticas ni sus valores después de la obtención original de la referencia o de una enmienda autorizada.
- (45) **Luz aeronáutica de superficie.** Toda luz dispuesta especialmente para que sirva de ayuda a la navegación aérea, excepto las ostentadas por las aeronaves.
- (46) **Luz de descarga de condensador.** Lámpara en la cual se producen destellos de gran intensidad y de duración extremadamente corta, mediante una descarga eléctrica de alto voltaje a través de un gas encerrado en un tubo.
- (47) **Luz fija.** Luz que posee una intensidad luminosa constante cuando se observa desde un punto fijo.
- (48) **Margen.** Banda de terreno que bordea los laterales de un pavimento, tratada de forma que sirva de transición entre ese pavimento y el terreno adyacente.
- (49) **Método recomendado.** Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea, y a la cual, tratarán de ajustarse los explotadores de los helipuertos.
- (50) **Norma.** Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la navegación aérea y a la que, se ajustarán los explotadores de los helipuertos. En el caso de que sea imposible su cumplimiento, es obligatorio hacer la correspondiente notificación a la Autoridad Aeronáutica.

(51) Nieve (en tierra).

- i. Nieve seca. Nieve que, si está suelta, se desprende al soplar o, si se compacta a mano, se disgrega inmediatamente al soltarla. Densidad relativa: hasta 0,35 exclusive.
- ii. Nieve mojada. Nieve que, si se compacta a mano, se adhiere y muestra tendencia a formar bolas, o se hace realmente una bola de nieve. Densidad relativa: de 0,35 a 0,5 exclusive.
- iii. Nieve compactada. Nieve que se ha comprimido hasta formar una masa sólida que no admite más compresión y que mantiene su cohesión o se rompe a pedazos si se levanta. Densidad relativa: 0,5 o más.

(52) Nieve fundente. Nieve saturada de agua que, cuando se le da un golpe contra el suelo con la suela del zapato, se proyecta en forma de salpicaduras. Densidad relativa: de 0,5 a 0,8.

Nota.— Las mezclas de hielo, de nieve o de agua estancada pueden, especialmente cuando hay precipitación de lluvia, de lluvia y nieve o de nieve, tener densidades relativas superiores a 0,8. Estas mezclas, por su gran contenido de agua o de hielo, tienen un aspecto transparente y no traslúcido, lo cual, cuando la mezcla tiene una densidad relativa bastante alta, las distingue fácilmente de la nieve fundente.

(53) Noche. Las horas comprendidas entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino, o cualquier otro periodo entre la puesta y la salida del sol que especifique la autoridad correspondiente.

Nota: El crepúsculo civil termina por la tarde cuando el centro del disco solar se halle a 6° por debajo del horizonte y empieza por la mañana cuando el centro del disco solar se halle a 6° por debajo del horizonte.

(54) Objeto frangible. Objeto de poca masa diseñado para quebrarse, deformarse o ceder al impacto, de manera que represente un peligro mínimo para las aeronaves.

(55) Obstáculo. Todo objeto fijo (tanto de carácter temporal como permanente) o móvil, o parte del mismo, que

- i. esté situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en la superficie; o
- ii. sobresalga de una superficie definida destinada a proteger las aeronaves en vuelo; o
- iii. esté fuera de las superficies definidas y sea considerado como un peligro para la navegación aérea.

(56) Ondulación geoidal. La distancia del geoide por encima (positiva) o por debajo (negativa) del elipsoide matemático de referencia. Con respecto al elipsoide definido del Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS-84), la diferencia entre la altura elipsoidal y la altura ortométrica en el WGS-84 representa la ondulación geoidal en el WGS-84.

(57) Plataforma. Área definida, en un helipuerto o helipuerto terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

(58) Plataforma de viraje en la pista. Una superficie definida en el terreno de un helipuerto, adyacente a una pista con la finalidad de completar un viraje de 180° sobre la pista.

(59) Programa de seguridad operacional. Conjunto integrado de reglamentos, procedimientos y actividades encaminados a mejorar los niveles de seguridad operacional.

(60) Puesto de estacionamiento de helicópteros. Zona definida dispuesta para recibir helicópteros con fines de embarque y desembarque de pasajeros, carga o correo; abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento; y TLOF en los casos en que se prevean operaciones de rodaje aéreo.

(61) Punto de referencia de helipuerto. (HRP). Emplazamiento designado de un helipuerto.

- (62) **Referencia (Datum).** Toda cantidad o conjunto de cantidades que pueda servir como referencia o base para el cálculo de otras cantidades (ISO 19104*).
- (63) **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.
- (64) **Ruta de rodaje de helicóptero.** Trayectoria definida y establecida para el movimiento de helicópteros de una parte a otra del helipuerto.
- a) *Ruta de rodaje aéreo.* Ruta señalizada de rodaje destinada al rodaje aéreo.
 - b) *Ruta de rodaje en tierra.* Ruta de rodaje centrada en la calle de rodaje.
- (65) **Señal de posicionamiento para toma de contacto (TDPM).** Señal o serie de señales ubicadas en la TLOF que sirven de referencia visual para el posicionamiento del helicóptero.
- (66) **Superficie resistente a cargas dinámicas.** Superficie capaz de soportar las cargas generadas por un helicóptero en movimiento.
- (67) **Superficie resistente a cargas estáticas.** Superficie capaz de soportar la masa de un helicóptero situado encima de la misma
- (68) **Tramo visual de una aproximación a un punto en el espacio (PinS).** Éste es el tramo que corresponde a un procedimiento de aproximación PinS de un helicóptero desde el MAPt hasta el lugar de aterrizaje para un procedimiento PinS “proseguir visualmente”. El tramo visual conecta el punto en el espacio (PinS) con el lugar de aterrizaje.
- Nota.— En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS-OPS. Doc. 8168) se establecen los criterios relativos al diseño de procedimientos para una aproximación PinS y los requisitos de diseño pormenorizados para un tramo visual.*
- (69) **Servicio de dirección en la plataforma.** Servicio proporcionado para regular las actividades y el movimiento de aeronaves y vehículos en la plataforma.
- (70) **Servicio de tránsito aéreo.** Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo (servicios de control de área, control de aproximación o control de helipuerto).
- (71) **Sistema de gestión de la seguridad operacional.** Programa sistémico que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios, tendiente a lograr niveles más elevados de seguridad operacional.
- (72) **Tiempo de conmutación (luz).** El tiempo requerido para que la intensidad efectiva de la luz medida en una dirección dada disminuya a un valor inferior al 50% y vuelva a recuperar el 50% durante un cambio de la fuente de energía, cuando la luz funciona a una intensidad del 25% o más.
- (73) **Tiempo máximo de efectividad.** Tiempo estimado durante el cual el anticongelante (tratamiento) impide la formación de hielo y escarcha, así como la acumulación de nieve en las superficies del avión que se están protegiendo (tratadas).
- (74) **Torre de control de helipuerto (TWR).** Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de helipuerto.
- (75) **Valor D.** Dimensión delimitante, expresada en términos de “D”, de un helipuerto, heliplataforma o helipuerto a bordo de un buque, o una zona definida de su interior.
- (76) **Verificación por redundancia cíclica (CRC).** Algoritmo matemático aplicado a la expresión digital de los datos que proporciona un cierto nivel de garantía contra la pérdida o alteración de los datos.
- (77) **Vía de vehículos.** Un camino de superficie establecido en el área de movimiento destinado a ser utilizado exclusivamente por vehículos.

- (78) **Visibilidad en tierra.** Visibilidad en un helipuerto, indicada por un observador competente o por sistemas automáticos.
- (79) **Zona de carga y descarga con malacate.** Área prevista para el transbordo en helicóptero de personal o suministros a o desde un buque.
- (80) **Zona libre de obstáculos para helicópteros.** Área 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 helicóptero en la Clase de performance 1 pueda acelerar y alcanzar una altura especificada.

140.005. Acrónimos

APAPI	Indicador simplificado de trayectoria de aproximación de precisión
ASPSL	Conjuntos de luces puntuales segmentadas
cd	Candela
cm	Centímetro
DIFFS	sistema de extinción de incendios integrado en la plataforma
FAS	sistema de aplicación fijo
FATO	Área de aproximación final y de despegue
FFAS	sistema fijo de aplicación de espuma
FMS	sistema monitor fijo
ft	Pie
GNSS	Sistema mundial de navegación por satélite
HAPI	Indicador de trayectoria de aproximación por helicóptero
HFM	Manual de vuelo del helicóptero
Hz	Hertzio
IMC	Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos
Kg	Kilogramo
km/h	Kilómetro por hora
kt	Nudo
L	Litro
Lb	Libra
LDAH	Distancia de aterrizaje disponible
L/min	Litros por minuto
LOA	Área con obstáculos sujetos a restricciones
LOS	Sector con obstáculos sujetos a restricciones
LP	Tablero luminiscente
M	Metro
MAPt	Punto de aproximación frustrada
MTOM	Masa máxima de despegue
NVIS	sistema de visión nocturna con intensificación de imágenes
OFS	Sector despejado de obstáculos

OLS	superficie limitadora de obstáculos
PFAS	sistema portátil de aplicación de espuma
PinS	Aproximación a un punto en el espacio
R/T	Radiotelefonía o radiocomunicaciones
RFFS	servicio de salvamento y extinción de incendios
RTOD	distancia de despegue interrumpido
RTODAH	Distancia de despegue interrumpido disponible
s	Segundo
t	Tonelada (1 000 kg)
TLOF	Área de toma de contacto y de elevación inicial
TODAH	Distancia de despegue disponible
UCW	Anchura del tren de aterrizaje
VMC	Condiciones meteorológicas de vuelo visual
VSS	Superficie de tramo visual

140.010. Aplicación. Este reglamento establece los requisitos mínimos para el diseño y operación de helipuertos o lugares de aterrizaje que deben cumplir los responsables del diseño y operación que sean aceptables a la AAC. Este Reglamento RAB 140 es aplicable a:

- todo helipuerto o lugar de aterrizaje abierto al uso público
- todo helipuerto o lugar de aterrizaje abierto al uso privado, que sea aceptable a la AAC.
- toda área para uso exclusivo de helicópteros en un aeródromo dedicado principalmente para el uso de aviones.

140.015. La interpretación de algunas normas contenidas en el presente reglamento, requiere expresamente que la AAC obre según su propio criterio, tome alguna determinación o cumpla determinada función. La expresión “AAC” se encuentra implícita, siempre que la responsabilidad de la norma, recaiga en el Estado que tenga jurisdicción sobre el helipuerto.

140.020. Las dimensiones que se tratan en este reglamento son aplicables solo para helicópteros de un solo rotor principal. Para helicópteros de rotores en tándem, el diseño y operación del helipuerto se debe basar en un examen, caso por caso, de los modelos específicos, aplicando el requisito básico de área de seguridad operacional y áreas de protección especificado en este reglamento. Al diseñar un helipuerto, debe considerarse el helicóptero de diseño crítico, es decir, el que tenga las mayores dimensiones y la mayor masa máxima de despegue (MTOM) para el cual esté previsto el helipuerto.

140.025. Las especificaciones del presente reglamento se deben aplicar a aquellos helipuertos de procedimientos visuales que pueden, o no, incorporar el uso de una aproximación o salida a un punto en el espacio (PinS).

140.030. Las especificaciones para helipuertos con capacidad de operaciones por instrumentos con aproximaciones que no son de precisión o de precisión y salidas por instrumentos se detallan en el **Apéndice 2**.

140.035. Las especificaciones de este reglamento no son aplicables a los hidroheliportos o helipuertos sobre el agua.

140.040. Sistemas de referencia comunes:

- Sistema de referencia horizontal.** El Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS-84) se utilizará como sistema de referencia (geodésica) horizontal. Las coordenadas geográficas

aerónauticas publicadas (que indiquen la latitud y la longitud) se expresarán en función de la referencia geodésica del WGS-84.

Nota: En el Manual del Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS-84) de OACI (Doc. 9674) figuran textos de orientación amplios.

- b) **Sistema de referencia vertical.** La referencia al nivel medio del mar (MSL) que proporciona la relación de las alturas (elevaciones) relacionadas con la gravedad respecto de una superficie conocida como geoide, se utilizará como sistema de referencia vertical.

Nota 1: El geoide a nivel mundial se aproxima muy estrechamente al nivel medio del mar. Según su definición es la superficie equipotencial en el campo de gravedad de la Tierra que coincide con el MSL inalterado que se extiende de manera continua a través de los continentes.

Nota 2: Las alturas (elevaciones) relacionadas con la gravedad también se denominan alturas ortométricas y las distancias de un punto por encima del elipsoide se denominan alturas elipsoidales.

- c) **Sistema de referencia temporal.** Se utilizará el calendario gregoriano y el tiempo universal coordinado (UTC), como sistema de referencia temporal.
- d) Cuando en las cartas se utilice un sistema de referencia temporal diferente, así se indicará en GEN 2.1.2 de las publicaciones de información aeronáutica (AIP).

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO B - DATOS DE LOS HELIPUERTOS

140.101. Datos aeronáuticos.

- (a) Se debe determinar y notificar los datos aeronáuticos relativos a los helipuertos o lugares de aterrizaje conforme a la clasificación de exactitud e integridad que se requiere para satisfacer las necesidades del usuario final de los datos aeronáuticos.

Nota.- En los PANS-AIM (Doc. 10066), Apéndice 1, figuran las especificaciones relacionadas con la clasificación de exactitud e integridad de los datos aeronáuticos relativos al helipuerto.

- (b) Durante la transmisión y/o almacenamiento de conjuntos de datos aeronáuticos y de datos digitales, se utilizarán técnicas de detección de errores de datos digitales.

Nota.- En los PANS-AIM (Doc 10066) figuran especificaciones detalladas acerca de las técnicas de detección de errores de datos digitales).

140.105. Punto de referencia del helipuerto (HRP).

- (a) Para cada helipuerto no emplazado conjuntamente con un aeródromo se debe establecer un punto de referencia de helipuerto.
- (b) Cuando un helipuerto o lugar de aterrizaje está emplazado conjuntamente con un aeródromo el punto de referencia de aeródromo establecido corresponde a ambos, aeródromo y helipuerto.
- (c) El punto de referencia del helipuerto estará situado cerca del centro geométrico inicial o planeado del helipuerto y permanecerá normalmente donde se haya determinado en primer lugar.
- (d) La posición del punto de referencia del helipuerto se debe medir y notificar a la AAC en grados, minutos, segundos y centésimos de segundo.

140.110. Elevación del helipuerto.

- (a) La elevación y la ondulación geoidal del helipuerto se debe medir y notificar a la AAC con una exactitud redondeada al medio metro para ser publicados por los servicios de información aeronáutica.
- (b) La elevación de la TLOF o la elevación y ondulación geoidal de cada umbral del área de aproximación final y de despegue FATO se debe medir y notificar a la AAC con una exactitud de medio metro.

Nota.: La ondulación geoidal deberá medirse conforme al sistema de coordenadas apropiado.

140.115. Dimensiones del helipuerto.

- (a) Se debe medir y describir en cada una de las instalaciones que se proporcionen en un helipuerto, los siguientes datos:
- (1) **Tipo de helipuerto.** De superficie, elevado, a bordo de un buque o heliplataforma;
 - (2) **TLOF.** Dimensiones redondeadas al metro más próximo, pendiente, tipo de la superficie, resistencia del pavimento en toneladas (1 000 kg);
 - (3) **FATO.** Tipo de FATO, marcación verdadera redondeada a centésimas de grado, número de designación (cuando corresponda), longitud, y anchura redondeadas al metro más próximo, pendiente, tipo de la superficie;
 - (4) **Área de seguridad operacional.** Longitud, anchura y tipo de la superficie;
 - (5) **Calle de rodaje para helicópteros y ruta de rodaje para helicópteros.** Designación, anchura, tipo de la superficie;
 - (6) **Plataformas.** Tipo de la superficie, puestos de estacionamiento de helicópteros;
 - (7) **Zona libre de obstáculos.** Longitud, perfil del terreno; y

- (8) **Ayudas visuales para procedimientos de aproximación.** Señales y luces de la FATO, de la TLOF, de las calles de rodaje en tierra para helicópteros, de las calles de rodaje aéreo para helicópteros y de los puestos de estacionamiento de helipuertos
- (b) Se debe medir las coordenadas geográficas del centro geométrico del área de la TLOF o de cada umbral de la FATO (cuando corresponda) y se notificarán a la Autoridad de los servicios de información aeronáutica en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo.
- (c) Se debe medir las coordenadas geográficas de los puntos apropiados del eje de calle de rodaje para helicópteros y ruta de rodaje para helicópteros y notificar a la Autoridad de los servicios de información aeronáutica en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo.
- (d) Se debe medir las coordenadas geográficas de cada puesto de estacionamiento de helicópteros y notificar a la Autoridad de los servicios de información aeronáutica en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo.
- (e) Se debe medir las coordenadas geográficas de los obstáculos en el Área 2 (la parte que se encuentra dentro de los límites del helipuerto) y en el Área 3 y notificar a la Autoridad de los servicios de información aeronáutica y en grados, minutos, segundos y décimas de segundo.
- (f) Se debe notificar a la autoridad de los servicios de información aeronáutica la máxima elevación de los obstáculos, así como el tipo, señales e iluminación (en caso de haberla) de dichos obstáculos.
- (g) Cuando en un aeródromo existan operaciones de helicópteros, se debe definir un área para su estacionamiento con apropiadas calles de rodaje en tierra o rodaje aéreo (helipuertos o lugares de aterrizaje de superficie).

Nota En los PANS-AIM (Doc. 10066), Apéndice 8, figuran los requisitos para la determinación de datos sobre obstáculos en las Áreas 2 y 3.

140.120. Distancias declaradas. Se debe declarar cuando corresponda, las distancias siguientes redondeadas al metro más próximo:

- (a) distancia de despegue disponible;
- (b) distancia de despegue interrumpido disponible; y
- (c) distancia de aterrizaje disponible.

140.125. Coordinación entre la autoridad de los servicios de información aeronáutica y la autoridad del helipuerto.

- (a) Para garantizar que las dependencias de los servicios de información aeronáutica reciban los datos necesarios que les permitan proporcionar información previa al vuelo actualizada y satisfacer la necesidad de contar con información durante el vuelo, se concertarán acuerdos entre la autoridad de los servicios de información aeronáutica y la autoridad del helipuerto responsable de los servicios de helipuerto para comunicar, con un mínimo de demora, a la dependencia encargada de los servicios de información aeronáutica:
- (1) información sobre las condiciones en el helipuerto;
- (2) estado de funcionamiento de las instalaciones, servicios y ayudas para la navegación situados dentro de la zona de su competencia;
- (3) toda información que se considere de importancia para las operaciones.
- (b) Antes de incorporar modificaciones en el sistema de navegación aérea, los servicios responsables de las mismas tendrán debidamente en cuenta el plazo que el servicio de información aeronáutica necesita para la preparación, producción y publicación de los textos pertinentes que hayan de promulgarse. Por consiguiente, es necesario que exista una coordinación oportuna y estrecha entre los servicios interesados para asegurar que la información sea entregada al servicio de información aeronáutica a su debido tiempo.

- (c) Particularmente importantes son los cambios en la información aeronáutica que afectan a las cartas o sistemas de navegación automatizados, cuya notificación requiere utilizar el sistema de reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC) tal como se especifica en el Anexo 15, Capítulo 6. Los servicios de helipuerto responsables cumplirán con los plazos establecidos por las fechas de entrada en vigor AIRAC predeterminadas, acordadas internacionalmente, para remitir de la información/datos brutos que remitan a los servicios de información aeronáutica.

Nota .- En los PANS-AIM (Doc. 10066), Capítulo 6, figuran especificaciones detalladas acerca del sistema AIRAC.

- (d) Los servicios de helipuerto responsables de suministrar la información/datos brutos aeronáuticos a los servicios de información aeronáutica tendrán debidamente en cuenta los requisitos de exactitud e integridad necesarios para satisfacer las necesidades del usuario final de los datos aeronáuticos.

Nota 1.- En los PANS-AIM (Doc 10066), Apéndice 1, figuran las especificaciones relacionadas con la clasificación de exactitud e integridad de los datos aeronáuticos relativos a los helipuertos.

Nota 2.- Las especificaciones relativas a la expedición de NOTAM y SNOWTAM figuran en el Anexo 15, Capítulo 6, y los PANS-AIM (Doc. 10066), Apéndices 3 y 4, respectivamente.

Nota 3.- La información AIRAC será distribuida por el servicio de información aeronáutica (AIS) por lo menos con 42 días de antelación respecto a las fechas de entrada en vigor AIRAC, de forma que los destinatarios puedan recibirla por lo menos 28 días antes de la fecha de entrada en vigor.

Nota 4.- El calendario de fechas comunes AIRAC, predeterminados y acordadas internacionalmente, de entrada en vigor a intervalos de 28 días, y las orientaciones relativas al uso de AIRAC figuran en el Manual para servicios de información aeronáutica (Doc. 8126, Capítulo 2, 2.6).

140.130. Salvamento y extinción de incendios.

Nota.— Para más información sobre los servicios de salvamento y extinción de incendios, véase el Capítulo F

Se facilitará información sobre el nivel de protección proporcionado en el helipuerto para fines de salvamento y extinción de incendios en helicópteros.

- a) El nivel de protección normalmente disponible en los helipuertos debería expresarse en función de la categoría del servicio de salvamento y extinción de incendios que se describe en el Capítulo F y según los tipos y cantidades de agentes extintores de que se disponga normalmente en el helipuerto.
- b) Los cambios en el nivel de protección para salvamento y extinción de incendios normalmente disponible en el helipuerto se notificarán a las dependencias de servicios de información aeronáutica competentes y, cuando proceda, a las dependencias de tránsito aéreo, a fin de que puedan proporcionar la información necesaria a los helicópteros que lleguen y salgan. Cuando el nivel de protección vuelva a las condiciones normales, se informará de ello a las dependencias mencionadas anteriormente.

Nota.— El nivel de protección existente podría variar respecto del nivel normalmente disponible en el helipuerto, entre otras causas, por una variación en la disponibilidad de agentes extintores, del equipo para su aplicación o del personal que lo maneja.

- c) Los cambios deberían expresarse en términos de la nueva categoría del servicio de salvamento y extinción de incendios disponible en el helipuerto.

CAPITULO C - CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

140.201 Helipuertos de superficie

- (a) Las disposiciones del presente capítulo son aplicables solo para el diseño de helipuertos o lugares de aterrizaje terrestres.
- (b) El diseño debe considerar que en una FATO solo habrá un helicóptero a la vez y que los vuelos que se realicen a una FATO próxima de otra FATO no deben ser simultáneos.
- (c) Para operaciones de helicópteros simultáneas, se deben determinar distancias de separación apropiadas entre las FATO, con la debida consideración de aspectos como la corriente descendente del rotor y el espacio aéreo y asegurando que las trayectorias de vuelo para cada FATO, definidas en el Capítulo 4, no se superponen.

Nota 1.— Salvo indicación en otro sentido, las disposiciones de esta sección son comunes a los helipuertos de superficie y los helipuertos elevados.

Nota 2.— En el Manual de helipuertos (Doc 9261) figura orientación sobre el tamaño mínimo de las FATO/TLOF elevadas para permitir que se faciliten las operaciones esenciales en torno al helicóptero.

Nota 3.— En el Manual de helipuertos (Doc 9261) figura orientación sobre diseño estructural para considerar la presencia en helipuertos elevados de personal, nieve, carga, equipo de reabastecimiento de combustible y de extinción de incendios, etc.

Nota 4.— En el Manual de helipuertos (Doc 9261) figura orientación sobre el emplazamiento del helipuerto y la ubicación de las diversas áreas definidas, tomando en consideración los efectos para terceros de la deflexión descendente de la corriente del rotor y demás aspectos del funcionamiento de los helicópteros.

140.205 Áreas de aproximación final y de despegue (FATO).

Nota. — En el Manual de helipuertos (Doc 9261) figura orientación sobre el emplazamiento y orientación de las FATO en el helipuerto con el objeto de minimizar la interferencia de las derrotas de llegada y salida con las zonas destinadas a uso residencial y otras zonas sensibles al ruido en proximidades del helipuerto.

a) Las FATO:

a.1 proporcionarán:

1. un área libre de obstáculos, excepto los objetos esenciales que por su función estén allí, de tamaño suficiente y forma adecuada para contener todas las partes del helicóptero de diseño en la fase final de aproximación y el inicio del despegue de acuerdo con los procedimientos previstos;

Nota.— Son objetos esenciales las ayudas visuales (p. ej. luces) y los que sean necesarios para la seguridad operacional (p. ej., sistemas de extinción de incendios). Véase 3.1.4, para conocer más requisitos sobre la penetración de objetos esenciales en una FATO.

2. cuando sean sólidas, una superficie que sea resistente a los efectos de la deflexión descendente de la corriente del rotor; y que
 - i. si comparte emplazamiento con una TLOF, sea contigua y esté al mismo nivel que la TLOF, sea capaz de resistir las cargas previstas y tenga el drenaje necesario; o bien
 - ii. si no comparte emplazamiento con una TLOF, esté desprovista de elementos peligrosos si fuera necesario ejecutar un aterrizaje forzoso; y

Nota.— Por “resistente” se entiende que los efectos de la deflexión descendente de la corriente del rotor no degradan la superficie ni provocan que se levanten fragmentos en el aire.

a.2 estarán vinculadas a un área de seguridad.

(b) Los helipuertos deben tener como mínimo un (FATO), que no necesita ser sólida.

Nota.— La FATO puede estar emplazada en una franja de pista o de calle de rodaje, o en sus cercanías

(c) La FATO tendrá las siguientes dimensiones mínimas:

(1) Cuando esté destinada para helicópteros que operen en la Clase de performance 1:

- i. la longitud de la distancia de despegue interrumpido (RTOD) necesaria para el procedimiento de despegue prescrito en el manual de vuelo de helicóptero (HFM) de los helicópteros a los que esté destinada la FATO o 1,5 D de diseño, de ambos valores el mayor; y
- ii. la anchura necesaria para el procedimiento prescrito en el HFM de los helicópteros a los que esté destinada la FATO o 1,5 D de diseño, de ambos valores el mayor.

(2) Cuando esté destinada para helicópteros que operen en la Clase de performance 2 ó 3, el valor que sea menor entre:

- i. un área dentro de la cual pueda trazarse un círculo con un diámetro equivalente a 1,5 D de diseño; y
- ii. cuando exista una limitación en la dirección de aproximación y toma de contacto, un área de anchura suficiente para cumplir con el requisito 3.1.1 a) 1) pero no inferior a 1,5 veces la anchura total del helicóptero de diseño.

Nota 1.— La función de la RTOD es contener el helicóptero durante un despegue interrumpido. Algunos manuales de vuelo prevén la RTOD, pero en otros las dimensiones que se disponen son las del “tamaño mínimo demostrado del ” (donde “...” puede ser un “helipuerto”, “pista”, “heliplataforma”, etc.), que puede no incluir la contención del helicóptero. En tal caso, es preciso considerar las dimensiones de área de seguridad suficientes, así como las dimensiones de 1,5·D para la FATO, en caso de que HFM no suministrara datos. En el Manual de helipuertos (Doc. 9261) figura más orientación al respecto.

Nota 2.— Es posible que deban tenerse en cuenta las condiciones locales, tales como la elevación, la temperatura, y las maniobras permitidas, al determinar las dimensiones de una FATO. Véase orientación al respecto en el Manual de helipuertos (Doc 9261).

(d) Los objetos esenciales que estén ubicados dentro de la FATO no penetrarán más de 5 cm el plano horizontal en la elevación de la FATO.

(e) Cuando la FATO sea sólida, la pendiente:

- (1) no será mayor al 2% en ninguna dirección, excepto por lo previsto en (2) o (3) a continuación;
- (2) no será mayor al 3% en total, ni tendrá una pendiente local de más del 5%, cuando la FATO sea elongada y esté destinada a helicópteros que operen en la Clase de performance 1; y
- (3) no será mayor al 3% en total, ni tendrá una pendiente local de más del 7%, cuando la FATO sea elongada y esté destinada exclusivamente a helicópteros que operen en la Clase de performance 2 ó 3.

- (f) La FATO debe emplazarse de modo que se minimice la influencia del medio circundante, incluyendo la turbulencia, que podría tener impacto adverso en las operaciones de helicópteros.
- (g) La FATO estará circundada de un área de seguridad operacional que no precisa ser sólida.

140.210. Zonas libres de obstáculos para helicópteros

- (a) *La presencia en esta sección de especificaciones detalladas de zonas libres de obstáculos para helicópteros no significa que tales zonas libres deban proporcionarse.*
- (b) La zona libre de obstáculos para helicópteros proporcionará:
 - 1) un área libre de obstáculos, excepto los objetos esenciales que por su función estén allí, de suficiente tamaño y forma para contener el helicóptero de diseño cuando éste acelera en vuelo horizontal y cerca de la superficie para alcanzar la velocidad segura de ascenso; y
 - 2) si es sólida, una superficie contigua y al mismo nivel que la FATO que sea resistente a los efectos de la deflexión descendente de la corriente del rotor y no entrañe peligros si debiera ejecutarse un aterrizaje forzoso.
- (c) Cuando se proporcione una zona libre de obstáculos para helicópteros, esta debe estar situada más allá del final de la FATO.
- (d) La anchura de la zona libre de obstáculos para helicópteros no debe ser inferior a la del área de seguridad correspondiente. Ver **Figura A-3-1 del Apéndice 3 - Características Físicas**.
- (e) Cuando sea sólido, el terreno en una zona libre de obstáculos para helicópteros no debe sobresalir de un plano cuya pendiente ascendente sea del 3% o tener una pendiente local ascendente de más del 5%, y cuyo límite inferior sea una línea horizontal situada en la periferia de la FATO.
- (f) Cualquier objeto situado en la zona libre de obstáculos, que pudiera poner en peligro a los helicópteros en vuelo, debe considerarse como obstáculo y eliminarse.

140.215. Áreas de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF).

- (a) La TLOF:
 - 1) Proporcionará:
 - I. un área libre de obstáculos de suficiente tamaño y forma para contener el tren de aterrizaje del helicóptero más exigente para el que esté destinada la TLOF de acuerdo con la orientación prevista;
 - II. una superficie:
 - i. con la suficiente resistencia para soportar las cargas dinámicas del tipo de llegada que se prevé que ejecute el helicóptero en la TLOF que corresponda;
 - ii. que no tenga irregularidades que puedan afectar a la toma de contacto o elevación inicial de los helicópteros;
 - iii. con la suficiente fricción para evitar que los helicópteros se deslicen o las personas se resbalen;
 - iv. resistente a los efectos de la deflexión descendente de la corriente del rotor; y
 - v. con drenaje adecuado que no interfiera con el control o la estabilidad del helicóptero durante la toma de contacto o elevación inicial o cuando esté inmóvil; y

- 2) Estará vinculada a una FATO o puesto de estacionamiento.
- (b) Los helipuertos tendrán por lo menos una TLOF.
- (c) Habrá una TLOF siempre que se prevea que el tren de aterrizaje del helicóptero tome contacto dentro de una FATO o puesto de estacionamiento, o ejecute la elevación inicial desde una FATO o puesto de estacionamiento.
- (d) Las dimensiones mínimas de la TLOF serán
- 3) si está en una FATO destinada a helicópteros que operen en la Clase de performance 1, las dimensiones necesarias para el procedimiento prescrito en los manuales de vuelo de helicóptero (HFM) de los helicópteros a los cuales esté destinada la TLOF;
 - 4) si está en una FATO destinada a helicópteros que operen en la Clase de performance 2 ó 3, o en un puesto de estacionamiento:
 - i. no habiendo limitación en la dirección de la toma de contacto, de un tamaño suficiente para contener un círculo de un diámetro de, como mínimo, 0,83 D de:
 - i. en una FATO, el helicóptero de diseño; o
 - ii. en un puesto de estacionamiento, el helicóptero de mayor tamaño al que esté destinado el puesto:
 - ii. habiendo limitación en la dirección de la toma de contacto, de una anchura suficiente para cumplir el requisito de 140.215 (a) (1) I, precedente y que como mínimo equivalga al doble de la anchura del tren de aterrizaje (UCW) de:
 - i. en una FATO, el helicóptero de diseño; o
 - ii. en un puesto de estacionamiento, el helicóptero más exigente al que esté destinado el puesto.
- (e) En un helipuerto elevado, las dimensiones mínimas de la TLOF, cuando esté en una FATO, deben ser suficientes para contener un círculo de un diámetro como mínimo equivalente a 1 D de diseño.
- (f) Las pendientes de la TLOF no deberían:
- 1) exceder del 2% en ninguna dirección, con excepción de lo previsto en (2) y (3) a continuación;
 - 2) exceder del 3% en total ni tener una pendiente local de más del 5% si la TLOF es elongada y está destinada a helicópteros que operan en la Clase de performance 1; y
 - 3) exceder del 3% en total ni tener una pendiente local de más del 7% si la TLOF es elongada y está destinada exclusivamente a helicópteros que operan en la Clase de performance 2 ó 3.
- (g) Cuando la TLOF esté dentro de la FATO, debería estar ubicada:
1. en el centro de la FATO; o
 2. si la FATO fuera elongada, en el centro del eje longitudinal de la FATO.
- (h) Las TLOF tendrán señales que indiquen claramente la posición para la toma de contacto y, por su forma, las limitaciones de maniobra que pudiera haber.

Nota.- Cuando las dimensiones de una TLOF en una FATO excedan las dimensiones mínimas, la TDPM podrá estar desplazada, pero deberá asegurar que se contenga el tren de aterrizaje dentro de la TLOF y el helicóptero dentro de la FATO.

- (i) Cuando una FATO/TLOF para Clase de performance 1 elongada contenga más de una TDPM, deberían adoptarse medidas para garantizar que sólo pueda usarse una a la vez.
- (j) Cuando haya TDPM alternativas, deberían ubicarse de modo que se asegure que se contengan el tren de aterrizaje dentro de la TLOF y el helicóptero dentro de la FATO.

Nota.— La eficacia de la distancia de despegue o aterrizaje interrumpido del helicóptero dependerá de su correcta ubicación para el despegue o el aterrizaje.

- (k) Se colocarán dispositivos de seguridad, como redes o franjas, alrededor del borde de los helipuertos elevados pero sin que excedan la altura de la TLOF.

140.220. Áreas de seguridad Operacional

- (a) Las áreas de seguridad operacional proporcionarán:
 - 1) un área libre de obstáculos, excepto los objetos esenciales que por su función estén allí, para compensar los errores de maniobra; y
 - 2) cuando sean sólidas, una superficie contigua y al mismo nivel que la FATO que sea resistente a los efectos de la deflexión descendente de la corriente del rotor y tenga un drenaje adecuado.
- (b) El área de seguridad operacional alrededor de la FATO se extenderá hacia fuera a partir de la periferia de la FATO como mínimo 3 m o 0,25 D de diseño, de ambas distancias la que sea mayor.
- (c) No se permitirá ningún objeto móvil en el área de seguridad operacional durante las operaciones de los helicópteros.
- (d) Los objetos esenciales ubicados en el área de seguridad operacional no penetrarán la superficie que se origine en el borde de la FATO a una altura de 25 cm por encima del plano de la FATO inclinándose hacia arriba y hacia fuera en una pendiente del 5%.
- (e) Cuando sea sólida, la pendiente del área de seguridad operacional no deberá exceder del 4% hacia afuera del borde de la FATO.

140.225. Pendiente lateral protegida

- (a) Un helipuerto dispondrá, como mínimo, de una pendiente lateral protegida que se elevará a 45° hacia fuera desde el borde del área de seguridad operacional hasta una distancia de 10m (véase la Figura A-3-2).
- (b) Un helipuerto debería disponer, como mínimo, de dos pendientes laterales protegidas que se eleven a 45° hacia fuera desde el borde del área de seguridad operacional hasta una distancia de 10 m.
- (c) En la superficie de una pendiente lateral protegida no penetrarán obstáculos.
- (d) En la **Figura A-3-2 del Apéndice 3 - Características Físicas**, se muestran distintas configuraciones de FATO/Áreas de Seguridad/pendientes laterales. Para una disposición más compleja de llegadas/salidas con dos superficies no diametralmente opuestas, más de dos superficies o un amplio sector libre de obstáculos (OFS) lindante directamente con la FATO, puede verse que se necesita tomar recaudos para evitar que haya obstáculos entre la FATO y/o área de seguridad operacional y las superficies de llegada/salida.

140.230. Calles y rutas de rodaje para helicópteros

Nota 1: Las especificaciones relativas a las rutas de rodaje en tierra y las rutas de rodaje aéreo están destinadas a garantizar la seguridad operacional de las operaciones simultáneas durante las maniobras de los helicópteros. Tendrán que considerarse los efectos de la velocidad del viento/turbulencias producidas por la deflexión descendente de la corriente del rotor.

Nota 2: Las áreas definidas que se tratan en esta sección son las calles de rodaje y las rutas de rodaje en tierra/rutas de rodaje aéreo:

- 1) Las calles de rodaje relacionadas con las rutas de rodaje aéreo pueden ser utilizadas tanto por helicópteros de ruedas como por helicópteros que se resbalen ya sea para el rodaje en tierra o para el rodaje aéreo.
- 2) Las rutas de rodaje en tierra serán utilizadas por helicópteros de ruedas, para el rodaje en tierra únicamente.
- 3) Las rutas de rodaje aéreo serán utilizadas para el rodaje aéreo únicamente.

140.235. Calles de rodaje para helicópteros

Nota 1: Las calles de rodaje en tierra para helicópteros están previstas para permitir el rodaje en superficie de los helicópteros provistos de ruedas, por medio de su propia fuerza motriz.

Nota 2.— Si una calle de rodaje de helicópteros está vinculada a una ruta de rodaje aéreo de helicópteros, puede ser utilizada por los helicópteros de ruedas para el rodaje aéreo.

Nota 3: Cuando una calle de rodaje se destine a aviones y helicópteros, se considerarán las disposiciones sobre calles de rodaje para aviones y calles de rodaje y rutas de rodaje para helicópteros y se aplicarán los requisitos que sean más estrictos.

(b) Las calles de rodaje para helicópteros:

1) proporcionarán:

- I. un área libre de obstáculos, de anchura suficiente para contener el tren de aterrizaje del helicóptero de ruedas más exigente al que estén destinadas;
- II. una superficie:
 - i. con la resistencia suficiente para soportar las cargas de rodaje de los helicópteros a los que estén destinadas;
 - ii. que no tenga irregularidades que interfieran con el rodaje en tierra de los helicópteros;
 - iii. resistente a los efectos de la deflexión descendente de la corriente del rotor; y
 - iv. que tenga drenaje adecuado sin que interfiera con el control o estabilidad de un helicóptero de ruedas al maniobrar con su propia fuerza motriz o estando inmóvil;

2) estarán vinculadas a una ruta de rodaje.

(c) La anchura mínima de la calle de rodaje para helicópteros tendrá el menor valor entre:

- 1) el doble de la anchura del tren de aterrizaje (UCW) del helicóptero más exigente al que esté destinada;
- 2) la anchura que reúna los requisitos de 140.230 (a) 1) I).

(d) La pendiente transversal de la calle de rodaje no debe exceder del 2% y la pendiente longitudinal no debe exceder del 3%.

140.240 Rutas de Rodaje para helicópteros

a) La ruta de rodaje para helicópteros proporcionará:

- 1) un área libre de obstáculos, excepto aquellos objetos esenciales que por su función estén allí, destinada al movimiento de helicópteros y con una anchura suficiente para contener el helicóptero de mayor tamaño al que esté destinada la ruta de rodaje;

- 2) si es sólida, una superficie resistente a los efectos de la deflexión descendente de la corriente del rotor, que:
 - I. está emplazada junto con una calle de rodaje:
 - i. es contigua y está al mismo nivel que la calle de rodaje;
 - ii. no entraña ningún peligro para las operaciones; y
 - iii. tiene un drenaje adecuado; y
 - II. si no está emplazada junto con una calle de rodaje:
 - i. está desprovista de peligros en el caso de que deba ejecutarse un aterrizaje forzoso.
- (b) No se debe permitir ningún objeto móvil en una ruta de rodaje en durante las operaciones de helicópteros.

Nota: En el Manual de Helipuertos (Doc. 9261) figura orientación adicional.

- (c) Cuando la ruta de rodaje sea sólida y esté emplazada junto con una calle de rodaje, no debería tener una pendiente transversal ascendente de más del 4% hacia fuera desde los bordes de la calle de rodaje.

140.245. Rutas de rodaje en tierra para helicópteros

- (a) Las rutas de rodaje en tierra para helicópteros tendrán una anchura mínima de 1,5 x la anchura total del helicóptero de mayor tamaño al que estén destinadas, y estarán ubicadas en el centro de una calle de rodaje.
- (b) Los objetos esenciales emplazados en una ruta de rodaje en tierra para helicópteros:
 - 1) no deben estar emplazados a una distancia inferior a 50cm hacia afuera a partir del borde de la calle de rodaje en tierra para helicópteros; y
 - 2) no deben sobresalir de un plano cuyo origen esté a 50 cm hacia fuera del borde de la calle de rodaje para helicópteros y una altura de 25 cm por encima de la superficie de la calle de rodaje y cuya pendiente ascendente y hacia fuera sea del 5%.

140.250. Calles y rutas de rodaje aéreo para helicópteros

Nota.— Una ruta de rodaje aéreo está prevista para el movimiento de un helicóptero por encima de la superficie a la altura normalmente asociada con el efecto de suelo y a velocidades respecto al suelo inferiores a 37 km/h (20 kt).

- (a) La anchura mínima de la ruta de rodaje aéreo para helicópteros será el doble de la anchura total del helicóptero de mayor tamaño al que esté destinada.
- (b) Si estuviera emplazada junto con una calle de rodaje para posibilitar las operaciones de rodaje tanto en tierra como aéreo (véase la **Figura A-3-4 del Apéndice 3 – Características Físicas**):
 - 1) la ruta de rodaje aéreo para helicópteros estará ubicada en el centro de la calle de rodaje; y
 - 2) los objetos esenciales ubicados en la ruta de rodaje aéreo para helicópteros:
 - I. no estarán ubicados a menos de 50 cm hacia fuera del borde de la calle de rodaje para helicópteros; y
 - II. no penetrarán el plano que se inicie a 50 cm hacia fuera del borde de la calle de rodaje para helicópteros y a una altura de 25 cm por encima de la superficie de la calle de rodaje que se incline hacia arriba y hacia fuera con una inclinación del 5%.

- (c) Las pendientes de la superficie de las rutas de rodaje aéreo para helicópteros que no estén emplazados junto con una calle de rodaje no deben exceder las limitaciones de aterrizaje en pendiente de los helicópteros para los que esté prevista esa ruta de rodaje aéreo para helicópteros. En todo caso, la pendiente transversal no debe exceder del 10% y la pendiente longitudinal no debe exceder del 7%.

140.255. Puestos de Estacionamiento para helicópteros

Nota.— Las disposiciones de esta sección no especifican el emplazamiento de los puestos de estacionamiento de helicópteros pero permiten un alto grado de flexibilidad en el diseño general del helipuerto. No obstante, no se considera buena práctica emplazar puestos de estacionamiento de helicópteros debajo de una trayectoria de vuelo.

- (a) El puesto de estacionamiento para helicópteros:

1) Proporcionara:

- I. un área libre de obstáculos, de suficiente tamaño y forma para contener todas las partes del helicóptero de mayor tamaño para el que esté destinado cuando el helicóptero esté colocado dentro del puesto;
- II. una superficie:
 - i. resistente a los efectos de la deflexión descendente de la corriente del rotor;
 - ii. que no tenga irregularidades que interfieran con las maniobras de los helicópteros;
 - iii. capaz de soportar las cargas previstas;
 - iv. con suficiente fricción para evitar que los helicópteros se deslicen y las personas se resbalen; y
 - v. que tenga un drenaje adecuado que no interfiera con el control o la estabilidad de un helicóptero de ruedas al maniobrar bajo su propia fuerza motriz o al estar inmóvil; y

2) estará vinculado a un área de protección.

- (b) Las dimensiones mínimas del puesto de estacionamiento de helicópteros serán:

- 1) un círculo de un diámetro equivalente a 1,2 D del helicóptero de mayor tamaño al que esté destinado; o
- 2) cuando exista una limitación de anchura suficiente para las maniobras y el posicionamiento para cumplir el requisito de la RAB 140.255 (a) 1) I precedente, pero no inferior a 1,2 veces la anchura total del helicóptero de mayor tamaño para el que esté previsto el puesto de estacionamiento.

Nota 1.— En el caso de puestos de estacionamiento de helicópteros que sólo se utilicen para rodaje, podría usarse una anchura inferior a 1,2 D, pero que proporcione suficiente contención y no impida ninguna de las funciones de los puestos de estacionamiento [de acuerdo con la RAB 140.255 (a) 1) I].

Nota 2.— En el caso de puestos de estacionamiento de helicópteros que se utilicen para virajes en tierra, podrán incidir en las dimensiones mínimas los datos sobre el círculo de viraje que suministre el fabricante, que bien podrían superar el valor de 1,2 D. Para más orientación, véase el Manual de helipuertos (Doc 9261).

- (c) La pendiente media de un puesto de estacionamiento de helicópteros en cualquier dirección no debe exceder del 2%.

Nota

- (d) Cada uno de los puestos de estacionamiento de helicópteros tendrá señales de posicionamiento para indicar claramente dónde debe colocarse el helicóptero y, por su forma, las limitaciones de maniobra que pudiera haber.
- (e) Los puestos de estacionamiento estarán rodeados de un área de protección que no precisa ser sólida.

140.260. Área de protección

- (a) El área de protección proporcionará:
- 1) un área libre de obstáculos, excepto los objetos esenciales que por su función estén allí; y
 - 2) si es sólida, una superficie contigua y al mismo nivel que el puesto de estacionamiento, que sea resistente a los efectos de la deflexión descendente de la corriente del rotor y tenga drenaje adecuado.
- (b) Cuando esté vinculada a un puesto de estacionamiento para viraje, el área de protección se extenderá hacia fuera desde la periferia del puesto sobre una distancia de 0,4 D (véase la **Figura A-3-5 del Apéndice 3 – Características Físicas**).
- (c) Cuando esté vinculada a un puesto de estacionamiento para rodaje, la anchura mínima del puesto de estacionamiento y del área de protección no será menor a la anchura de la ruta de rodaje conexas (véanse las **Figuras A-3-6 y A-3-7 del Apéndice 3– Características Físicas**).
- (d) Cuando esté vinculada a un puesto de estacionamiento para uso no simultáneo (véanse las Figuras 3.8 y 3.9):
- 1) el área de protección de los puestos adyacentes podrá superponerse, pero no será inferior al área de protección exigida para los puestos adyacentes más grandes; y
 - 2) el puesto de estacionamiento adyacente inactivo podrá contener un objeto estático que deberá, sin embargo, estar totalmente dentro de los límites del puesto.

Nota.— Para garantizar que únicamente esté activo uno de los puestos adyacentes a la vez, las instrucciones a los pilotos en la AIP dejarán claro que rige una limitación para el uso de los puestos.

- (e) No se permitirá ningún objeto móvil en el área de protección durante las operaciones de helicópteros.
- (f) Cuando se prevea usarlos para operaciones de rodaje en tierra de helicópteros de ruedas, en las dimensiones de los puestos de estacionamiento se tendrá en cuenta el radio mínimo de viraje de los helicópteros de ruedas para los cuales estén previstos.
- (g) Los objetos esenciales emplazados en el área de protección:
- 1) si están emplazados a una distancia inferior a 0,75D del centro del puesto de estacionamiento de helicópteros, no debe sobresalir de un plano a una altura de 5cm por encima del plano de la zona central; y
 - 2) si están emplazados a una distancia de 0,75D o más del centro del puesto de estacionamiento de helicópteros no debe sobresalir de una altura máxima de 25cm por encima del plano de la zona central y cuya pendiente ascendente y hacia fuera sea del 5%.
- (h) *Si el área de protección es sólida, no debería tener una pendiente ascendente de más del 4% hacia fuera del borde del puesto de estacionamiento.*

140.265. Emplazamiento de un área de aproximación final y de despegue en relación con una pista o calle de rodaje

- (a) Cuando la FATO esté situada cerca de una pista o de una calle de rodaje y se prevean operaciones simultáneas, la distancia de separación, entre el borde de una pista o calle de rodaje y el borde de la FATO, no debe ser inferior a la magnitud correspondiente de la **Tabla A-3-1 del Apéndice 3 - Características Físicas**.
- (b) La FATO no debe emplazarse:
- (1) cerca de intersecciones de calles de rodaje o de puntos de espera en los que sea probable que el chorro del motor de reacción cause fuerte turbulencia; o
 - (2) cerca de zonas en las que sea probable que se genere torbellino de estela de aviones.

140.270. Cargas de diseño estructural

- (a) El diseño y cálculo de la estructura del helipuerto, deberá considerar el tipo de helicóptero de mayor dimensión o más pesado que se prevea haya de utilizar el helipuerto, pero deben tenerse en cuenta otros tipos de carga tales como personal, mercancías, nieve, equipo de reabastecimiento de combustible, equipo de extinción de incendio, etc.
- (b) La FATO será diseñada estructuralmente para la peor de las condiciones provenientes del estudio de los dos casos siguientes:
- (1) **Caso A - Helicóptero en el aterrizaje.** Al diseñar la FATO sobre un helipuerto elevado, y para atender a las tensiones de flexión y de cizalladura provenientes de la toma de contacto del helicóptero, deberá tenerse en cuenta lo siguiente:
 - i. **Carga dinámica debida al impacto en la toma de contacto.**
 - A. En esta carga debe atenderse a la toma de contacto normal, con una velocidad vertical de descenso de 1.8 m/s (6 Ws), que equivale a la condición límite de servicio. En tal caso la carga de impacto es igual a 1.5 veces la masa máxima de despegue del helicóptero.
 - B. Debe también atenderse a la toma de contacto de emergencia, a una velocidad vertical de descenso de 3.6 m/s (12 Ws), que equivale a la última condición límite. El factor parcial de seguridad en este caso debería ser igual a 1.66.
 - C. Por lo tanto, la carga última de diseño será 1,66 veces la carga de servicio, es decir (1,66 x 1.5) veces la masa máxima de despegue, o sea, 2,5 veces la masa máxima de despegue.
 - D. A estos valores debería aplicarse el factor de respuesta simpática.
 - ii. **Respuesta simpática sobre la FATO.** Debe incrementarse la carga dinámica multiplicando por un factor de respuesta estructural que depende de la frecuencia natural de la losa de la plataforma al considerar el diseño de las vigas y columnas de soporte. Este aumento de la carga solamente se aplicará actualmente a losas con uno o más bordes de soporte libre. Al determinar la carga definitiva de diseño se recomienda utilizar el promedio de factor de respuesta estructural (**R**) de 1.3.
 - iii. **Carga general superimpuesta o la FATO (SHJ).** Para atender a cargas de nieve, de personal, de mercancías y de equipo, etc., debe incluirse en el diseño, además de la carga impuesta por las medas, un margen de 0,5 kilonewtons por metro cuadrado (kN/m²).
 - iv. **Carga lateral sobre los soportes de la plataforma.** Deben diseñarse los soportes de la plataforma para resistir a una carga puntual horizontal equivalente a 0.5 veces la masa máxima de despegue del helicóptero, junto con la carga debida al viento (véase *f*), aplicada en el sentido que proporcione los momentos máximos de flexión.

- v. **Carga muerta sobre miembros estructurales.** El factor parcial de seguridad utilizado para la carga muerta debe ser de 1,4.
- vi. **Carga debida al viento.** Al evaluar la carga debida al viento, la velocidad básica del viento (V), correspondiente al emplazamiento de la estructura será la velocidad estimada de ráfaga de 3 segundos que ha de superarse, en un promedio, una vez en 50 años. Se multiplica seguidamente la velocidad básica del viento por tres factores - el factor topográfico (irregularidades del terreno), el factor de dimensión del edificio y de altura sobre el suelo y un factor estadístico en el que se tiene en cuenta el plazo de tiempo en años durante el cual la estructura estará expuesta al viento. Esto proporcionará la velocidad del viento (V) que se convierte seguidamente en presión dinámica (q) a base de la ecuación $q = kV_s^2$, siendo k una constante. Se multiplica seguidamente la presión dinámica por un coeficiente apropiado de presión C_p lo que da la presión (p) ejercida en cualquier punto de la superficie de la estructura.
- vii. **Tensión de perforación.** Verificar la tensión de perforación de una rueda del tren de aterrizaje o del patín aplicando una carga de diseño definitiva para un área de contacto de $64,5 \times 10^3 \text{ mm}^2$ (100 pulgadas cuadradas).

Nota.- En la Tabla 3- se resumen las cargas indicadas de diseño para helicópteros en el aterrizaje.

- (2) **Caso B -Helicóptero en reposo.** Al diseñar la FATO de un helipuerto elevado, y para atender a las tensiones de flexión y de cizalladura provenientes de un helicóptero en reposo, deben tenerse en cuenta los siguientes elementos:
 - i. **Carga muerta del helicóptero.** Debe diseñarse cada elemento estructural para soportar la carga puntual, de conformidad con la **Tabla A-3-2, Apéndice 3**, proveniente de las dos ruedas o patines principales aplicadas simultáneamente en cualquier posición sobre la FATO de forma que se produzca el efecto más desfavorable de ambas tensiones de flexión y de cizalladura.
 - ii. **Carga total superimpuesta (S_{hb}).** Además de las cargas de las ruedas, deberá incluirse en el diseño un margen para la carga total superimpuesta, sobre el área de la FATO según se indica en la **Tabla A-3-2, Apéndice 3**.
 - iii. **Carga muerta sobre miembros estructurales y carga debida al viento.** Deben incluirse en el diseño para estos elementos los mismos factores proporcionados para el caso A.

Nota.- En la Tabla A-3-3, Apéndice 3 se resumen las cargas indicadas de diseño para helicópteros en reposo

- (c) Para fines de diseño debe utilizarse normalmente el límite superior de carga correspondiente a la categoría seleccionada de helicóptero, excepto que, para evitar valores excesivos de diseño en la plataforma, está permitido exceder en el 10% del límite superior de carga, siempre que la masa máxima de despegue del helicóptero apenas pase a la categoría inmediatamente superior. En tales casos, debe utilizarse en el diseño el límite superior de la categoría inferior de helicóptero.

140.275. Seguridad del personal

- (a) Si hay una caída de esfuerzo cortante a partir de los bordes del helipuerto y el movimiento libre de pasajeros y de personal del helipuerto no puede efectuarse sin riesgos aceptables, deberá instalarse una red de seguridad.
- (b) La red debe extenderse por lo menos 1,5 m en el plano horizontal y estar de tal forma dispuesta que el borde exterior esté ligeramente por encima de la altura del borde de la plataforma, pero no a más de 0.25 m, con una pendiente hacia arriba y hacia afuera por lo menos de 10° . Asimismo deberá ser lo suficientemente fuerte para resistir, sin daños, un peso de 75 kg que caiga desde una altura de 1 m y debe fabricarse de forma que proporcione un efecto de hamaca para una persona que caiga en lugar del efecto de trampolín que producen algunos materiales rígidos.

- (c) La orientación del helicóptero al aterrizaje en relación con los puntos de acceso del helipuerto deberá asegurar que los pasajeros que se embarquen o desembarquen, no tengan que pasar alrededor del helicóptero con un perfil bajo de rotores cuando éste dé una vuelta con los rotores girando.
- (d) Debe haber por lo menos dos puntos de acceso al helipuerto, que estén equidistantes alrededor del perímetro. La disposición de los accesos asegurará que en caso de un accidente o incidente en el helipuerto que pueda provocar un incendio, el personal tendrá con seguridad por lo menos una ruta de escape desde la plataforma en contra del viento. El material de las escaleras o rampas de acceso deberá estar diseñado de manera que se evite el resbalamiento del personal, especialmente en condiciones de piso húmedo.
- (e) Cuando las barandillas asociadas a los puntos de acceso presenten una altura mayor de 25 cm (10 in) que la elevación de la FATO, éstas serán plegables o removibles. Se plegarán o retirarán durante las maniobras del helicóptero.

140.280. Drenajes e interceptor de combustible

- (a) Un helipuerto elevado deberá disponer de drenajes de canal para evacuación del agua de lluvia en el sentido de la pendiente de escurrimiento determinada.
- (b) Los drenajes contarán con rejillas superiores, las que deberán estar diseñadas de modo tal que soporten el peso del personal y del equipo más pesado que se utilice en el helipuerto y estarán al mismo nivel que el Área de Seguridad Operacional, la TLOF o la FATO, según sea su emplazamiento.
- (c) Deben instalarse tomas múltiples a lo largo del sistema de drenaje, a fin de proporcionar seguridad mediante la redundancia, en caso de que se obstruya alguna toma individual.
- (d) El drenaje deberá contar con un sistema interceptor de combustible para evitar que, en el caso de producirse un derrame de combustible sobre la superficie del helipuerto, éste ingrese al sistema de drenaje pluvial del edificio.
- (e) El diseño y capacidad del interceptor de combustible deberá ser capaz de contener la totalidad de la carga máxima de combustible del helicóptero crítico de diseño, sin que se produzcan filtraciones a la red pública. Su ubicación deberá asegurar una pendiente adecuada al caudal del drenaje y el acceso de personal de mantenimiento Ver **Figura A-3-7, Apéndice 3**.

140.285. Anillas de amarre

- (a) En los helipuertos elevados, heliplataformas y en los puestos de estacionamiento de helicópteros se dispondrán anillas de amarre o sujeción, para asegurar la estabilidad e inmovilización del helicóptero durante su estacionamiento.
- (b) Las anillas de amarre se emplazarán en cantidad y ubicación de manera que pueda disponerse de por lo menos cuatro (4) anillas para asegurar la aeronave en cualquier posición que ésta se haya posicionado.
- (c) Los elementos que componen del sistema de amarre no sobresaldrán de la superficie de la FATO, ni presentarán concavidades o huecos mayores a (ocho) 8 cm de lado.
- (d) El sistema de amarre puede combinarse con las tomas del sistema de drenaje e interceptor de combustible.
- (e) En las **Figuras A-3-8 y A-3-9 del Apéndice 3** se muestran las características generales de emplazamiento del sistema de amarre tipo, para helipuertos elevados, heliplataformas helipuertos a bordo de buques y puestos de estacionamiento de helicópteros.

140.290. Heliplataformas

Nota.— Las especificaciones siguientes se refieren a las heliplataformas emplazadas en estructuras destinadas a actividades tales como explotación mineral, investigación o construcción. Véanse en 140.300 las disposiciones correspondientes a los helipuertos a bordo de buques.

140.295. Áreas de aproximación final y de despeje y áreas de toma de contacto y de elevación inicial.

- (a) Cuando las heliplataformas tengan una FATO de 1D o mayor, la FATO y la TLOF deben ocupar siempre el mismo espacio y tener la misma capacidad para soportar cargas de manera que coincidan.
- (b) Para heliplataformas que sean menores que 1D, la reducción del tamaño se aplica solo a la TLOF, que constituye el área que soporta cargas, la FATO sigue permaneciendo a 1D, pero la porción que se extiende más allá del perímetro de la TLOF no necesita ser resistente a cargas para helicópteros.
- (c) Las heliplataformas deben tener una FATO, y una TLOF coincidente o emplazada en el mismo sitio.
- (d) La FATO puede ser de cualquier forma, pero su tamaño debe ser suficiente para contener un área dentro de la cual quepa un círculo de diámetro no menor que 1 D del helicóptero más grande para el cual esté prevista la heliplataforma.
- (e) La TLOF puede ser de cualquier forma, pero su tamaño debe ser suficiente para contener:
 - 1) helicópteros con una MTOM de más de 3 175 kg, un área dentro de la cual quepa un círculo de diámetro no menor que 1,0 D del helicóptero más grande para el cual esté prevista la heliplataforma; y
 - 2) helicópteros con una MTOM de 3 175 kg o menos, un área dentro de la cual quepa un círculo de diámetro no menor de 0,83 D del helicóptero más grande para el cual esté prevista la heliplataforma.
- (f) La heliplataforma se debe organizar para asegurar que se proporcione un espacio libre suficiente y sin obstrucciones para circulación del aire por debajo de la misma que abarque las dimensiones completas de la FATO.
- (g) La FATO debe emplazarse de modo que se evite la influencia de los efectos ambientales, incluida la turbulencia, sobre la FATO, que podrían tener consecuencias adversas para las operaciones de helicópteros
- (h) La TLOF debe ser resistente a cargas dinámicas.
- (i) En la TLOF debe preverse el efecto de suelo.
- (j) No se debe permitir ningún objeto fijo lindante con el borde de la TLOF, salvo los objetos frangibles que, por su función, deban estar emplazados en el área.
- (k) Para toda TLOF de 1 D o más y toda TLOF diseñada para ser utilizada por helicópteros y cuyo valor D sea superior a 16,0m, la altura de los objetos instalados en el sector despejado de obstáculos, que por su función tengan que estar emplazados en el borde de la TLOF, no excederá de 25cm.
- (l) Para toda TLOF diseñada para ser utilizada por helicópteros y cuyo valor D de 16,0m o inferior, y para toda TLOF cuyas dimensiones sean inferiores a 1 D, los objetos instalados en el sector despejado de obstáculos cuya función requiera que estén emplazados en el borde la TLOF, no tendrán una altura superior a 5cm.

Nota.— Normalmente, se evaluará la adecuación de las indicaciones visuales de la iluminación instalada a una altura inferior a 25 cm, antes y después de la instalación.

- (m) Para toda TLOF cuyas dimensiones sean inferiores a 1 D, la altura máxima de los objetos en el sector despejado de obstáculos cuya función requiera que estén emplazados en el borde de la TLOF no debe superar los 5cm.
- (n) La altura de los objetos, que por su función tengan que estar emplazados dentro de la TLOF (como la iluminación o las redes), no debe ser mayor de 2,5 cm. Tales objetos sólo pueden estar presentes si no representan un peligro para los helicópteros.
- (o) Alrededor del borde de una heliplataforma se deben colocar dispositivos de seguridad como redes o franjas de seguridad, pero no sobrepasarán la altura de la TLOF.
- (p) La superficie de la TLOF debe ser resistente al resbalamiento tanto de helicópteros como de personas y estará inclinada para evitar que se formen charcos de agua.

140.300. Helipuertos a bordo de buques. Cuando se dispongan zonas de operación de helicópteros en la proa o en la popa de un barco, o si están construidas sobre la estructura del buque, se considerarán como helipuertos a bordo de buques construidos ex profeso.

140.305. Áreas de aproximación final y de despegue y áreas de toma de contacto y de elevación inicial

- (a) Los helipuertos a bordo de buques deben estar provistos de una FATO y una TLOF coincidente o emplazada en el mismo sitio.
- (b) La FATO puede ser de cualquier forma, pero su tamaño debe ser suficiente para contener un área dentro de la cual quepa un círculo de diámetro no menor que 1 D del helicóptero más grande para el cual esté prevista la heliplataforma.
- (c) La TLOF de un helipuerto a bordo de un buque debe ser resistente a cargas dinámicas.
- (d) La TLOF de un helipuerto a bordo de un buque debe dar efecto de suelo.
- (e) En helipuertos a bordo de buques hechos para ese fin en otro lugar que la proa o la popa, el tamaño de la TLOF debe ser suficiente para contener un círculo de diámetro no menor que 1,0 D del helicóptero más grande para el que esté previsto el helipuerto.
- (f) En helipuertos a bordo de buques construidos para ese fin en la proa o la popa de un buque, la TLOF debe ser de tamaño suficiente para contener:
 - (1) un círculo de diámetro no menor que 1 D del helicóptero más grande para el que esté previsto el helipuerto; o
 - (2) para operaciones con direcciones de toma de contacto limitadas, un área en la que quepan dos arcos opuestos de un círculo de diámetro no menor que 1D en el sentido longitudinal del helicóptero. La anchura mínima del helipuerto no debe ser menor que 0,83 D. **Ver Figura A-3-10 del Apéndice 3.**

Nota 1.— Será necesario maniobrar el buque para que el viento relativo sea apropiado para el rumbo de toma de contacto del helicóptero.

Nota 2.— El rumbo de toma de contacto del helicóptero se limita a la distancia angular subtendida por los rumbos del arco de 1 D, menos la distancia angular que corresponde a 15° a cada extremo del arco.

- (g) En helipuertos a bordo de buques que no estén construidos ex profeso, el tamaño de la TLOF debe ser suficiente para contener un círculo de diámetro no menor que 1 D del helicóptero más grande para el que esté prevista la heliplataforma.
- (h) Los helipuertos a bordo de buques se deben organizar para asegurar que se proporciona un espacio libre suficiente y sin obstrucciones para que circule el aire, que abarque las dimensiones completas de la TLOF.

- (i) La FATO deberá emplazarse de modo que se evite, en la medida de lo posible, la influencia de los efectos ambientales, incluida la turbulencia, sobre la FATO, que pudieran tener consecuencias adversas sobre las operaciones de helicópteros.
- (j) No se debe permitir ningún objeto fijo alrededor del borde de la TLOF, salvo los objetos frangibles que, por su función, deban colocarse ahí.
- (k) Para toda TLOF diseñada para ser utilizada por helicópteros y cuyo valor D sea superior a 16,0 m la altura de los objetos instalados en el sector despejado de obstáculos, que por su función tengan que colocarse en el borde de la TLOF, debe ser la más baja posible y no exceder de 25 cm.
- (l) Para toda TLOF diseñada para ser utilizada por helicópteros y cuyo valor D sea 16,0 m o inferior, los objetos en el sector despejado de obstáculos, cuya función requiera que estén emplazados en el borde de la TLOF, no deben tener una altura superior a 5 cm.
- (m) Para toda TLOF diseñada para ser utilizada por helicópteros y cuyas dimensiones sean inferiores a 1D, la altura máxima de los objetos en el sector despejado de obstáculos, cuya función requiera que estén emplazados en el borde de la TLOF, no deben tener una altura superior a 5 cm.

Nota.— Normalmente, se evalúa la adecuación de las indicaciones visuales de la iluminación instalada a una altura inferior a 25 cm, antes y después de la instalación.

- (n) La altura de los objetos que por su función tengan que estar dentro de la TLOF (como luces o redes) no debe exceder de 2,5 cm. Tales objetos sólo deben estar presentes si no representan un peligro para los helicópteros.
- (o) Los dispositivos de seguridad como redes o franjas de seguridad se deben emplazar alrededor del borde de los helipuertos a bordo de buques, excepto cuando exista protección estructural, pero no superarán la altura de la TLOF.
- (p) La superficie de la TLOF debe ser resistente al resbalamiento tanto de helicópteros como de personas.
- (q) En los helipuertos a bordo de buques, se debe disponer de un sistema de anillas de amarre o sujeción, conforme lo establecido en **140.285 del presente capítulo**.

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO D - RESTRICCIÓN Y ELIMINACIÓN DE OBSTÁCULOS

140.401. Generalidades

- (a) Este capítulo trata de las restricciones establecidas por los planos de zona de protección para que los objetos pueden proyectarse en el espacio aéreo.
- (b) Las restricciones establecidas en el presente capítulo se aplican a cualquier propiedad, pública o privada.
- (c) El espacio aéreo alrededor de los helipuertos es un recurso limitado y debe ser manejado con el fin de promover su uso eficiente y, sobre todo, la seguridad operacional de los helicópteros que operan dentro de ello.
- (d) Todos los esfuerzos deben ser envidados a la búsqueda de soluciones adecuadas a los conflictos sobre el uso del espacio aéreo alrededor de los helipuertos, y su preservación para la aviación debe ser el objetivo principal, debido a su importancia como factor de integración y desarrollo de los Estados.
- (e) La seguridad y regularidad de las operaciones aéreas en un helipuerto depende de un correcto mantenimiento de las condiciones de operación, los cuales están directamente influenciados por el uso del suelo al su alrededor.
- (f) La existencia de construcciones, edificaciones, estructuras, instalaciones, plantaciones, rellenos sanitarios u obras de cualquier naturaleza que violen los planos de zona de protección podrá imponer limitaciones a la utilización de la capacidad plena de operación de un helipuerto.
- (g) La importancia de la aviación a las actividades sociales y económicas, requiere una mejora constante de mecanismos para fomentar la coordinación entre la AAC y los demás organismos estatales involucrados.

140.405. Plano de Zona de Protección

- (a) El Plano de Zona de Protección está destinado para regular el uso del suelo alrededor del helipuerto con el fin de garantizar la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas.
- (b) El operador/explotador, en la fase de diseño del helipuerto o de sus modificaciones, es encargado de elaboración y actualización del Plano de Zona de Protección.
- (c) El plano de zona de protección se define de acuerdo a las superficies limitadoras de obstáculos de aeródromo y de ayudas terrestres basados en el Plan Maestro aprobado por la AAC.
- (d) Los procedimientos para el diseño del plano de zona de protección, sus características y utilización, se encuentran contenidos en el Apéndice 4 – Planos de Zona de Protección y Control de Obstáculos del presente Reglamento.
- (e) La AAC en coordinación con el operador/explotador de aeródromo, debe asegurar que el plano de zona de protección se encuentre despejado de obstáculo y que las alturas máximas de las construcciones de edificaciones, estructuras, instalaciones, plantaciones, rellenos sanitarios y cualquier otra que por su naturaleza, representen un riesgo potencial para las operaciones aéreas que se ubiquen bajo tal plano.
- (f) El operador/explotador de aeródromo debe evaluar y someter a aprobación de la AAC los objetos naturales o artificiales existentes en el espacio aéreo alrededor de los helipuertos que causen efecto adverso a las operaciones aéreas, cumpliendo lo establecido en el plano de zona de protección.

140.410. Control de Objetos Nuevos

- (a) El operador/explotador debe mantener vigilancia en el entorno del aeródromo con el objetivo de identificar posibles obstáculos contrarios a las disposiciones del presente reglamento.

- (b) En los casos de los helipuertos públicos ubicados en una zona de la frontera internacional, la AAC de los Estados involucrados, deben propiciar la firma de un acuerdo con el(los) país(es) vecino(s), con miras a la aplicación y el cumplimiento de las disposiciones del presente capítulo.
- (c) La AAC debe evaluar y aprobar las propuestas de nuevos objetos en el espacio aéreo alrededor de un aeródromo, teniendo en cuenta los planos de zona de protección aprobados del mismo.

CAPITULO E - AYUDAS VISUALES

Nota 1.— Los procedimientos aplicados por algunos helicópteros exigen que utilicen una FATO con características similares en cuanto a la forma a una pista de aterrizaje para aeronaves de ala fija. Para los fines de este capítulo se considera que las FATO con características similares, en cuanto a la forma, a una pista de aterrizaje satisfacen el concepto de “FATO de tipo pista de aterrizaje”. Para tales casos, es a veces necesario proporcionar señales específicas para permitir que el piloto distinga una FATO de tipo pista de aterrizaje durante una aproximación. Las señales apropiadas figuran en las subsecciones tituladas “FATO de tipo pista de aterrizaje”. Los requisitos aplicables a todos los otros tipos de FATO se proporcionan dentro de las subsecciones tituladas “Todas las FATO excepto FATO de tipo pista de aterrizaje”.

Nota 2.— Se ha determinado que, sobre superficies de color claro, la visibilidad de las señales blancas y amarillas puede mejorarse colocándoles bordes negros.

Nota 3.— Para helipuertos no construidos ex profeso emplazados en el costado de un buque, el color de la superficie de la cubierta principal puede variar de un buque a otro y, por consiguiente, podría tener que aplicarse cierta discreción en la selección de colores para los diagramas de helipuerto pintado; el objetivo consiste en asegurar que las señales son visibles contra la superficie del buque y el entorno operacional.

140.501. Indicadores de la dirección del viento

- (a) Los helipuertos deben estar equipados, por lo menos, con un indicador de la dirección del viento.
- (b) El indicador de la dirección del viento debe estar emplazado en un lugar que indique las condiciones del viento sobre el área de aproximación final y de despegue FATO y la TLOF y de modo que no sufra los efectos de perturbaciones de la corriente de aire producidas por objetos cercanos o por el rotor. El indicador debe ser visible desde los helicópteros en vuelo, en vuelo estacionario o sobre el área de movimiento.
- (c) El indicador de la dirección del viento debe estar construido de modo que dé una idea clara de la dirección del viento y general de su velocidad.
- (d) El indicador debe ser un cono truncado de tela (Véase **Apéndice 5, Figura A-5-1**) y tener las dimensiones mínimas indicadas en el **Apéndice 5, Tabla A-5-1**.
- (e) El color del indicador de la dirección del viento debe verse e interpretarse claramente desde una altura de por lo menos 200 m sobre el helipuerto, teniendo en cuenta el fondo sobre el cual se destaque, de un solo color: blanco o anaranjado. Si es necesario que el cono se distinga bien sobre fondos cambiantes, se debe utilizar dos colores: anaranjado y blanco, rojo y blanco o negro y blanco, dispuestos en cinco bandas alternadas, de las cuales la primera y la última deben ser del color más oscuro.
- (f) En los helipuertos de superficie, el emplazamiento por lo menos de uno de los indicadores de la dirección del viento debería señalarse en el terreno por medio de una banda circular de 15 m de diámetro y 1,2 m de ancho. Esta banda debería estar centrada alrededor del soporte del indicador y deberá ser de un color elegido para que haya contraste, de preferencia blanco
- (g) El indicador de la dirección del viento en un helipuerto destinado al uso nocturno debe estar iluminado. La iluminación podrá ser exterior o interior, para su visualización desde el aire en todos los planos horizontales y de forma tal que no genere encandilamientos a los pilotos de las aeronaves en el vuelo. Los requisitos de intensidad luminosa serán de 21,5 lux para el caso de iluminación exterior, o de 107,6 lux como mínimo para el uso de iluminación interna.

140.505. Señales y balizas

- (a) Para mejorar la visibilidad de las señales en helipuertos cuya superficie sea de color claro, las señales se bordearán de color negro.

- (b) El tipo de pintura a emplear, será adecuado a los fines de reducir hasta donde sea posible, la diferencia entre la eficacia de frenado de los pavimentos y las señales.
- (c) En los helipuertos donde se efectúen operaciones nocturnas, las señales de la superficie de los pavimentos deberán incorporar material reflectante diseñado para mejorar la visibilidad de las señales.

140.510. Señal de área de carga y descarga con malacate

Nota.— El propósito de las señales del área de carga y descarga con malacate es ofrecer referencias visuales que ayuden a posicionar el helicóptero sobre un área desde la cual se pueda subir o bajar pasajeros o equipo y mantenerlo dentro de ella.

- (a) **Aplicación.** Las áreas de área de carga y descarga con malacate deben tener señales. Ver **Figura A-4-12, Apéndice 4, Obstáculos.**
- (b) **Emplazamiento.** Las señales de las áreas de carga y descarga con malacate se deben emplazar de tal modo que su centro coincida con el centro de la zona despejada de dichas áreas. Ver **Figura A-4-12, Apéndice 4, Obstáculos.**
- (c) **Características:**
 - (1) Las señales de área de carga y descarga con malacate deben constar de una señal de zona despejada y una señal de zona de maniobras de carga y descarga con malacate.
 - (2) Las señales de las áreas de carga y descarga con malacate y de zona despejada deben consistir en un círculo de un diámetro no inferior a 5 m y pintado de un color que resalte.
 - (3) La señal de zona de maniobras del área de carga y descarga con malacate debe consistir en una circunferencia de línea punteada de 30 cm de anchura y diámetro no menor de 2 D, marcada con un color que resalte. Dentro de ella, se debe marcar “MALACATE SOLAMENTE” de forma que el piloto lo vea fácilmente.

140.515. Señal de identificación de helipuerto

- (a) **Aplicación.** En los helipuertos se debe proporcionar señales de identificación de helipuerto.
- (b) **Emplazamiento. Todas las FATO excepto las de tipo pista de aterrizaje**

Nota 1.— El propósito de la señal de identificación del helipuerto es dar indicación al piloto de la presencia del helipuerto y, por su forma, de su posible uso; de la dirección o direcciones preferidas de aproximación o de la orientación de la FATO en función de los obstáculos de la heliplataforma.

Nota 2.— Fuera de las heliplataformas, la dirección o direcciones de aproximación preferidas corresponden a la media de la/s superficie/s de salida/llegada.

Nota 3.— Para las heliplataformas, la barra de la “H” apunta al centro del sector con obstáculos restringidos.

- (1) La señal de identificación de helipuerto se debe emplazar, en el centro o cerca del centro, de la FATO.
- (2) Si la señal de punto de toma de contacto/posicionamiento está desplazada en una heliplataforma, la señal de identificación de helipuerto se debe establecer en el centro de la señal de punto de toma de contacto/posicionamiento.
- (3) En una FATO que no contenga una TLOF y que esté señalada con una señal de punto de visada, excepto cuando se trate de un helipuerto de hospital, la señal de identificación de helipuerto se debe establecer en el centro de la señal de punto de visada según se indica en la **Figura A-5-2, Apéndice 5 - Ayudas Visuales.**
- (4) En las FATO que contienen una TLOF, las señales de identificación de helipuerto se deben emplazar en la FATO de modo que su posición coincida con el centro de la TLOF.

- (c) **Emplazamiento – FATO de tipo pista de aterrizaje.** La señal de identificación de helipuerto se debe emplazar en la FATO y, cuando se use conjuntamente con señales de designación de FATO, se debe exhibir a cada extremo de la FATO; según se indica en la **Figura A-5-3, Apéndice 5 - Ayudas Visuales.**
- (d) **Características.**
- (1) La señal de identificación de helipuerto, salvo la de helipuertos en hospitales, debe consistir en la letra “H”, de color blanco. Las dimensiones de la H no deben ser menores que las indicadas en la **Figura A-5-4, Apéndice 5 - Ayudas Visuales** y cuando la señal se utilice para FATO de tipo pista de aterrizaje, sus dimensiones se deben triplicar como se muestra en la **Figura A-5-3, Apéndice 5 - Ayudas Visuales.**
 - (2) La señal de identificación de helipuerto en el caso de helipuertos emplazados en hospitales debe consistir en la letra H, de color rojo, ubicada en el centro de una cruz blanca formada por cuadrados adyacentes a cada uno de los lados de un cuadrado que contenga la H, tal como se indica en la **Figura A-5-3, Apéndice 5 Ayudas Visuales.**
 - (3) La señal de identificación de helipuerto se debe orientar de modo que la barra transversal de la H quede en ángulo recto con la dirección preferida de aproximación final. En el caso de una heliplataforma la barra transversal debe quedar sobre la bisectriz del sector despejado de obstáculos o paralela a la misma. En un helipuerto no construido ex profeso a bordo de un buque y emplazado en un costado del buque, la barra transversal de la H debe quedar paralela al costado del buque.
 - (4) En una heliplataforma o helipuerto a bordo de un buque cuyo valor D sea 16.0 m o mayor, la señal de identificación de helipuerto “H”, deberá tener una altura de 4 m con una anchura total no mayor de 3 m y una anchura de trazo de no más de 0,75 m. Cuando el valor D sea inferior a 16,0 m, la señal de identificación de helipuerto “H” deberá tener una altura de 3 m con una anchura total no mayor de 2,25 m y una anchura de trazo de no más de 0,5 m.

140.520. Señal de masa máxima admisible.

Nota 1.— El propósito de la señal de masa máxima admisible es indicar la limitación de masa del helipuerto en una forma que sea visible para el piloto desde la dirección preferida de aproximación final.

- (a) **Aplicación.** Se debe exhibir una señal de masa máxima permisible en los helipuertos elevados, en las heliplataformas, en los helipuertos a bordo de buques, como se muestra en la **Figura A-5-21 del Apéndice 5 – Ayudas Visuales.**
- (b) **Emplazamiento.** La señal de masa máxima permisible debe emplazarse dentro de la TLOF o la FATO, y de modo que sea legible desde la dirección preferida de aproximación final.
- (c) **Características.**
- (1) La señal de masa máxima permisible debe consistir en un número de uno, dos o tres cifras.
 - (2) La señal de masa máxima permisible se debe expresar en toneladas (1 000 kg) redondeadas hacia abajo a los 1 000 kg más próximos seguidas por la letra “t”.
- (d) **Todas las FATO excepto FATO de tipo pista de aterrizaje**
- (1) Los números y la letra de la señal deben ser de un color que contraste con el fondo y tener la forma y las proporciones que se indican en la **Figura A-5-5; Apéndice 5 - Ayudas Visuales** para todas las FATO.
 - (2) Para un valor D entre 15 m y 30 m la altura de los números y la letra de la señal debe ser como mínimo de 90 cm, y para un valor D inferior a 15 m la altura de los números y la letra de la señal debe ser como mínimo de 60 cm, cada una con una reducción proporcional en anchura y espesor.

(e) FATO de tipo pista de aterrizaje

- (1) Los números y la letra de la señal deben ser de un color que contraste con el fondo y tener la forma y proporciones indicadas en la **Figura A-5-5 del Apéndice 5 - Ayudas Visuales**.

140.525. Señal de valor D

Nota.— El propósito de la señal de valor D es dar al piloto el “D” del helicóptero de mayor tamaño que el helipuerto puede aceptar. Este valor puede diferir en tamaño de la FATO y la TLOF previstas en el Capítulo C.

(a) Aplicación.

- (1) En las heliplataformas y los helipuertos a bordo de buques se debe exhibir la señal de valor D para todas las FATO excepto FATO de tipo de pista de aterrizaje.
- (2) Para las FATO de tipo pista de aterrizaje, se debe exhibir la señal de valor D solo en los helipuertos de superficie y elevados.

(b) Emplazamiento. La señal de valor D se debe localizar dentro de la TLOF o la FATO y de tal manera que pueda leerse desde la dirección preferida de aproximación final.

(c) Características. La señal de valor D debe ser blanca. La señal de valor D se debe redondear al metro más próximo, redondeando 0,5 hacia abajo.

- 1) Los números de la señal deberá ser de un color que contraste con el fondo y tener las formas y proporciones que se indican en la **Figura A-5-5 del Apéndice 5 - Ayudas Visuales**.
- 2) Para un valor D entre 15 m y 30 m la altura de los números y la letra de la señal debe ser como mínimo de 90 cm, y para un valor D inferior a 15 m la altura de los números y la letra de la señal debe ser como mínimo de 60 cm, cada una con una reducción proporcional en anchura y espesor.

140.530. Señal o baliza de perímetro de área de aproximación final y de despegue para helipuertos de superficie

Nota.— El propósito de la señal o las señales de perímetro de área de aproximación final y de despegue es dar al piloto una indicación, cuando el perímetro de la FATO no sea evidente de por sí, del área que está libre de obstáculos y donde pueden ejecutarse los procedimientos previstos o las maniobras permitidas.

(a) Aplicación. Se debe proporcionar señales o balizas de perímetro de FATO en los helipuertos de superficie terrestres en los casos en que la extensión de dicha área con una superficie sólida no resulte evidente.

(b) Emplazamiento. Se deben emplazar señales o balizas de perímetro de FATO en el borde de dicha área.

(c) Características – FATO de tipo de pista de aterrizaje.

- (1) El perímetro de la FATO se debe definir con señales o balizas espaciadas a intervalos iguales de no más de 50 m, por lo menos, con tres señales o balizas a cada lado, incluso una señal o baliza en cada esquina.
- (2) La señal de perímetro de la FATO debe consistir en una faja rectangular de 9 m de longitud, o una quinta parte del lado de la FATO que define, y de 1 m de anchura.
- (3) La señal de perímetro de la FATO debe ser de color blanco.
- (4) Las balizas de perímetro de FATO deben tener las características dimensionales que se indican en la **Figura A-5-6; Apéndice 5 - Ayudas Visuales**.
- (5) Las balizas de perímetro de FATO deben ser de colores que contrasten efectivamente con el fondo operacional.

- (6) Las balizas de perímetro de FATO deben ser de un color único, naranja o rojo, o de dos colores contrastantes, naranja y blanco; alternativamente deben utilizarse rojo y blanco, excepto cuando tales colores se desdibujen con el fondo.
- (d) **Características – Todas las FATO, excepto las FATO de tipo de pista de aterrizaje.**
- (1) Para las FATO no pavimentadas, el perímetro se debe definir con balizas empotradas. Las balizas de perímetro de FATO deben tener 30 cm de anchura, 1,5 m de longitud y con una separación entre extremos de no menos de 1,5 m y no más de 2 m. Se definirán las esquinas de la FATO cuadrada o rectangulares.
- (2) Para las FATO pavimentadas, el perímetro se debe definir mediante una línea de trazos. Los segmentos de señales de perímetro de FATO deben tener 30 cm de ancho, 1,5 m de longitud y una separación de extremo a extremo de no menos de 1,5 m y no más de 2 m. Se definirán las esquinas de la FATO cuadrada o rectangulares.
- (3) Las señales de perímetro de FATO y las balizas empotradas deben ser de color blanco

140.535. Señales de designación de área de aproximación final y de despegue para FATO de tipo pista de aterrizaje

Nota.— El propósito de las señales de designación de área de aproximación final y de despegue para FATO de tipo pista de aterrizaje es dar indicación al piloto del rumbo magnético de la pista.

- (a) **Aplicación.** Se debe exhibir una señal de designación de la FATO en helipuertos cuando sea necesario indicar claramente dicha área al piloto.
- (b) **Emplazamiento.** Se debe emplazar una señal de designación de la FATO al principio de dicha área, tal como se indica en la **Figura A-5-3; Apéndice 5 - Ayudas Visuales.**
- (c) **Características.** La señal de designación de FATO debe consistir en un número de dos cifras. Este número de dos cifras debe ser el número entero más cercano a un décimo del norte magnético visto desde la dirección de aproximación. Cuando la aplicación de esta regla dé como resultado un número de una cifra, ésta debe ir precedida por un cero. La señal debe ser la presentada en la **Figura A-5-5; Apéndice 5 - Ayudas Visuales** a la que se agregará una H.

140.540. Señal de punto de visada

Nota.— El propósito de la señal de punto de visada es dar una referencia visual que indique al piloto la dirección preferida de aproximación/salida, el punto al cual se aproxima el helicóptero para el vuelo estacionario antes de posicionarse hacia un puesto donde puede ejecutarse la toma de contacto, y que la superficie de la FATO no es apta para toma de contacto.

- (a) **Aplicación.** Se debe proporcionar una señal de punto de visada en un helipuerto cuando sea necesario para que el piloto efectúe una aproximación hacia un punto por encima de la FATO antes de dirigirse a la TLOF.
- (b) **Emplazamiento – FATO de tipo de aterrizaje.** La señal de punto de visada debe estar emplazada dentro de la FATO.
- (c) **Emplazamiento – Todas las FATO excepto FATO de tipo de aterrizaje.** La señal de punto de visada debe estar emplazada en el centro de la FATO según se indica en la **Figuras A-5-2 y A-5-7; Apéndice 5 Ayudas Visuales.**
- (d) **Características.** La señal de punto de visada debe consistir en un triángulo equilátero con la bisectriz de uno de los ángulos alineada con la dirección de aproximación preferida. La señal debe consistir en líneas continuas que contrasten con el color de fondo y las dimensiones de la señal deben ser conformes a las indicadas en la **Figura A-5-7; Apéndice 5 Ayudas Visuales.**

140.545. Señal de perímetro de área de toma de contacto y de elevación inicial.

Nota.— El propósito de la señal de perímetro de área de toma de contacto y de elevación inicial es dar indicación al piloto de la existencia de un área que está libre de obstáculos, tiene resistencia a la carga dinámica y garantiza la contención del tren de aterrizaje con un posicionamiento de acuerdo con la TDPM.

(a) Aplicación.

- (1) Se debe proporcionar una señal de perímetro de TLOF en las TLOF emplazadas en FATO en helipuertos de superficie si el perímetro de la TLOF no resulta obvio. (Ver **Figura A-5-19; Apéndice 5 Ayudas Visuales**).
- (2) Se debe proporcionar una señal de perímetro de la TLOF en helipuertos elevados, heliplataformas y helipuertos a bordo de buques.

(b) Emplazamiento. La señal de perímetro de TLOF debe estar ubicada a lo largo del borde de dicha área

(c) Características. La señal de perímetro de TLOF debe consistir en una línea blanca continua de por lo menos 30 cm de anchura. Ver **Figura A-5-8; Apéndice 5 Ayudas Visuales**.

140.550. Señal de punto de toma de contacto y posicionamiento.

Nota.— El propósito de la señal de toma de contacto/posicionamiento (TDPM) es ofrecer referencias visuales que permitan colocar el helicóptero en una posición específica tal que, con el asiento del piloto sobre la señal, el tren de aterrizaje quede dentro del área de soporte de carga y todas las partes del helicóptero estén separadas con un margen seguro de todos los obstáculos que pudiera haber.

(a) Aplicación.

- 1) Se dispondrá una señal de toma de contacto/posicionamiento para que el helicóptero pueda tomar contacto o colocarse con precisión en una posición específica.
- 2) La señal de toma de contacto/posicionamiento será:
 - I. una señal de círculo de toma de contacto/posicionamiento (TDPC) cuando no haya limitaciones respecto a la dirección de toma de contacto/posicionamiento; y
 - II. cuando haya limitaciones respecto a la dirección de toma de contacto/posicionamiento:
 - i. para aplicaciones unidireccionales, una línea lateral con su correspondiente eje; o
 - ii. para aplicaciones multidireccionales, una señal de TDPC donde esté marcado el sector de aterrizaje prohibido.

Nota.— Cuando se dispone la señal de sector de aterrizaje prohibido (PLS), su propósito no es alejar el helicóptero de los objetos alrededor de la FATO sino impedir que la cola quede colocada en una orientación que pudiera ser peligrosa. Esto se logra manteniendo la proa del helicóptero alejada de las señales de aterrizaje prohibido durante la toma de contacto.

(b) Emplazamiento.

- (1) El borde interior/circunferencia interna de la señal de toma de contacto/posicionamiento estará a una distancia de $0,25 D$ del centro del área donde deba posicionarse el helicóptero.
- (2) En una heliplataforma, el centro de la señal de TDPC estará emplazada en el centro de la FATO, si bien la señal podrá alejarse del inicio del sector libre de obstáculos no más de $0,1 D$ cuando un estudio aeronáutico determine que tal desplazamiento es necesario y no compromete la seguridad operacional.
- (3) Si se disponen señales de sector de aterrizaje prohibido, estarán emplazadas sobre la señal de toma de contacto/posicionamiento, dentro de los rumbos que correspondan, y se extenderán hasta el borde interior de la señal de perímetro de TLOF.

(c) Características.

- (1) El diámetro interior del TDPC será equivalente a $0,5 D$ del helicóptero de mayor tamaño al que esté destinada el área.

- (2) Las líneas de la señal de toma de contacto/posicionamiento tendrán una anchura mínima de 0,5 m. En el caso de las heliplataformas y helipuertos construidos ex profeso a bordo de buques, la anchura mínima de las líneas será de 1 m.
- (3) La línea lateral tendrá una longitud equivalente a 0,5 D del helicóptero de mayor tamaño al que esté destinada el área.
- (4) Las señales de sector de aterrizaje prohibido que se dispongan estarán indicadas con señales sombreadas en blanco y rojo, como se muestra en la **Figura A-5-10 del Apéndice 5 – Ayudas Visuales**.
- (5) La TDPM tendrá prioridad cuando se use conjuntamente con otras señales en la TLOF, con excepción de la señal de sector de aterrizaje prohibido.

140.555. Señal de nombre de helipuerto

Nota.— El propósito de la señal de nombre de helipuerto es dar al piloto un medio para identificar el helipuerto que se pueda ver y leer desde todas las direcciones de aproximación.

- (a) **Aplicación.** Se debe proporcionar una señal de nombre de helipuerto en aquellos helipuertos y heliplataformas en los que no haya otros medios que basten para la identificación visual.
- (b) **Emplazamiento.** Cuando exista un sector de obstáculos restringidos (LOS) en una heliplataforma, la señal debe emplazarse en ese lado de la “señal de identificación de helipuerto”. Para helipuertos no construidos ex profeso en el costado de un barco la señal debe emplazarse en el lado interno de la señal de identificación de helipuerto en el área entre la línea continua de la señal de perímetro TLOF y el límite de la LOS.
- (c) **Características.**
 - (1) La señal de nombre de helipuerto debe consistir en el nombre del helipuerto o en el designador alfanumérico del helipuerto que se utiliza en las radiocomunicaciones (R/T).
 - (2) La señal de nombre de helipuerto destinada a uso nocturno o en condiciones de visibilidad reducida estará iluminada, ya sea por medios internos o externos.
 - (3) En los FATO de tipo de pista de aterrizaje, los caracteres de la señal deben tener una altura no inferior a 3 m.
 - (4) En todas las FATO excepto FATO de tipo pista de aterrizaje, los caracteres de la señal no deben tener una altura inferior a 1,5 m en los helipuertos de superficie ni inferior a 1,2 m en los helipuertos elevados, heliplataformas y helipuertos a bordo de buques. El color de las señales debe contrastar con el fondo y ser, de preferencia, blanco. Ver **Figura A-5-8; Apéndice 5 Ayudas Visuales**

140.560. Señal de sector despejado de obstáculos en la heliplataforma (punta de flecha) (chevron)

Nota.— El propósito de la señal de sector despejado de obstáculos en la heliplataforma (punta de flecha) es indicar la dirección y los límites del sector que está libre de obstáculos por encima del nivel de la heliplataforma para las direcciones preferidas de aproximación y salida.

- (a) **Aplicación.** Las heliplataformas con obstáculos adyacentes que sobresalgan por encima del nivel de las mismas deben tener una señal de sector despejado de obstáculos.
- (b) **Emplazamiento.**
 - (1) La señal de sector despejado de obstáculos de heliplataforma debe emplazarse cuando sea posible, a una distancia del centro de la TLOF igual al radio del mayor círculo que pueda dibujarse en el perímetro de la FATO o en la señal de la TLOF o a 0,5 D, tomándose la mayor de ambas dimensiones.

- (2) Cuando el punto de origen se encuentre fuera de la TLOF, y no sea posible pintar físicamente la señal en punta de flecha, ésta se debe emplazar en el perímetro del bisector de la OFS. En este caso, la distancia y dirección del desplazamiento, conjuntamente con el aviso "WARNING DISPLACED CHEVRON", se indicarán en un recuadro por debajo de la señal punta de flecha en caracteres negros de no menos de 10 cm de altura.

(c) **Características.**

- (1) La señal de sector despejado de obstáculos de heliplataforma debe indicar el origen la ubicación del sector despejado de obstáculos y las direcciones de los límites del sector.
- (2) La altura de la señal en punta de flecha no debe ser menor de 30 cm
- (3) La señal en punta de flecha debe ser de color negro.
- (4) Las características de la misma, se ilustran en la **Figura A-5-9; Apéndice 5 - Ayudas Visuales**

140.565. Señal de superficie de heliplataforma y helipuerto a bordo de un buque

Nota.— El propósito de la señal de superficie de heliplataforma y helipuerto a bordo de un buque es señalar, mediante los colores y la visibilidad, la ubicación de la TLOF en la heliplataforma o el helipuerto a bordo del buque.

- (a) **Aplicación.** Se debe proporcionar una señal de superficie para ayudar al piloto a identificar el emplazamiento de la heliplataforma o helipuerto a bordo de un buque durante una aproximación diurna.
- (b) **Emplazamiento.** Se debe proporcionar una señal de superficie para indicar el área de soporte de carga dinámica limitada por la señal de perímetro de TLOF.
- (c) **Características.**
 - (1) La superficie de heliplataforma o helipuerto a bordo de un buque de limitada por la señal de perímetro de la TLOF debe ser verde oscuro con un revestimiento de alta fricción.
 - (2) Cuando el revestimiento en la superficie pueda tener un efecto que degrade las cualidades de fricción puede ser necesario dejarse sin pintar. En tales casos, la visibilidad de las señales debe mejorarse contorneándolas con un color que contraste. Ver **Figura A-5-8 Apéndice 5 Ayudas Visuales**

140.570. Señales y balizas de calle de rodaje para helicópteros

Nota 1.— El propósito de las señales y balizas de calle de rodaje para helicópteros es que, sin constituir un peligro para el helicóptero, se den referencias visuales al piloto durante el día y, si es preciso, durante la noche para guiar el movimiento a lo largo de la calle de rodaje. Nota 2.— Las especificaciones relativas a las señales de punto de espera en rodaje de la RAB 137.405 (j) se aplican igualmente a las calles de rodaje destinadas al rodaje en tierra de los helicópteros.

Nota 3.— Salvo indicación en otro sentido, podrá suponerse que una calle de rodaje para helicópteros es apta tanto para el rodaje en tierra como el rodaje aéreo de los helicópteros.

Nota 4.— Podrá requerirse señalización en un aeródromo donde sea necesario indicar que una calle de rodaje para helicópteros sólo es apta para helicópteros.

(a) **Aplicación**

- 1) El eje de la calle de rodaje para helicópteros se identificará con una señal.
- 2) *Los bordes de la calle de rodaje en tierra para helicópteros, si no son evidentes, deberían identificarse por medio de balizas o señales.*

(b) **Emplazamiento.**

- (1) Las señales de calle de rodaje en tierra para helicópteros se deben ubicar a lo largo del eje y, de ser necesario, a lo largo de los bordes de la calle de rodaje en tierra para helicópteros.

- (2) Las balizas de borde de calle de rodaje en tierra para helicópteros se deben emplazar a una distancia de 0,5 m a 3 m más allá del borde de la calle de rodaje en tierra para helicópteros.
 - (3) Las balizas de borde de calle de rodaje en tierra para helicópteros, cuando se proporcionen, deben estar separadas a intervalos de no más de 15 m a cada lado de las secciones rectilíneas y de 7,5 m a cada lado de las secciones curvas con un mínimo de cuatro balizas igualmente espaciadas por sección.
- (c) **Características.**
- (1) En una calle de rodaje pavimentada, la señal de eje de calle de rodaje en tierra deben consistir en una línea amarilla continua de 15 cm de anchura.
 - (2) En un calle de rodaje para helicópteros sin pavimentar y cuando no pueden pintarse en ella las señales, el eje de la calle de rodaje se señalizará con balizas amarillas empotradas de 15 cm de anchura y aproximadamente 1,5 m de longitud, separadas no más de 30 m unas de otras en los tramos rectos y no más de 15 m en las curvas, con un número mínimo de cuatro balizas equidistantes por tramo.
 - (3) Las señales de borde de calle de rodaje para helicópteros deben consistir en dos líneas amarillas continuas paralelas de 15 cm de anchura y separadas 15 cm (del borde más cercano al borde más cercano).
 - (4) Las balizas de borde de calle de rodaje deben ser frangibles para el tren de aterrizaje con ruedas de un helicóptero.
 - (5) Las balizas de borde de calle de rodaje no deben sobresalir de un plano cuyo origen se encuentre a una altura de 25 cm por encima del plano de la calle de rodaje en tierra, a una distancia de 0,5 m del borde de la misma y con una pendiente ascendente y hacia fuera del 5% a una distancia de 3 m más allá del borde de la calle de rodaje en tierra para helicópteros.
 - (6) Las balizas de borde de calle de rodaje deben ser de color azul
 - (7) Si la calle de rodaje en tierra se ha de utilizar por la noche, las balizas de borde deben tener iluminación interna o debe ser retrorreflectantes.

154.575 Señales y balizas de ruta de rodaje aéreo para helicópteros

Nota.— El propósito de las señales y balizas de ruta de rodaje aéreo para helicópteros es dar referencias visuales al piloto de día, y si es necesario de noche, para guiar el movimiento a lo largo de la ruta de rodaje aéreo.

- (a) **Aplicación.** El eje de las rutas de rodaje aéreo o, si no es evidente, los bordes de dichas calles, se debe identificar con balizas o señales.
- (b) **Emplazamiento.**
 - (1) Las señales de eje de ruta de rodaje aéreo para helicópteros o balizas de eje empotradas deben estar emplazadas a lo largo del eje de la ruta de rodaje aéreo para helicópteros.
- (c) **Características.**
 - (1) El eje de la ruta de rodaje aéreo para helicópteros, sobre una superficie pavimentada, se debe señalar con una línea amarilla continua de 15 cm de anchura.
 - (2) El eje de la ruta de rodaje aéreo para helicópteros, sobre una superficie pavimentada que no admita señales pintadas, se debe indicar con balizas amarillas empotradas de 15 cm de anchura y aproximadamente 1,5 m de longitud, separadas a intervalos de no más de 30 m en las secciones rectilíneas y de no más de 15 m en las curvas, con un mínimo de cuatro balizas igualmente espaciadas por sección.
 - (3) Si la ruta de rodaje aéreo se ha de utilizar por la noche, las balizas deben estar iluminadas internamente o debe ser de materiales retrorreflectantes.

140.580. Señales de puestos de estacionamiento de helicópteros

Nota.— El propósito de las señales de puestos de estacionamiento de helicópteros es dar una referencia visual al piloto de un área que está libre de obstáculos y donde pueden ejecutarse las maniobras permitidas y todas las funciones de tierra necesarias, con identificación, limitaciones de masa y valor D en su caso, y guía para las maniobras y el posicionamiento del helicóptero dentro del puesto de estacionamiento.

(a) Aplicación.

- (1) Se debe proporcionar una señal de perímetro de puesto de estacionamiento de helicóptero.
- (2) Los puestos de estacionamiento de helicópteros tendrán TDPM adecuadas. Véase la **Figura A-5-7 del Apéndice 5 – Ayudas Visuales**. Deben proporcionarse en los puestos de estacionamiento de helicópteros líneas de alineación y líneas de guía de entrada/salida. Ver **Figura A-5-11; Apéndice 5 - Ayudas Visuales**.

(b) Emplazamiento.

- (1) La señal de TDPM, las líneas de alineación y las líneas de guía de entrada y salida estarán emplazadas de modo que cada una de las partes del helicóptero quede contenida dentro del puesto de estacionamiento de helicópteros durante el posicionamiento y las maniobras permitidas.
- (2) Las líneas de alineación y de guía de entrada y salida se deben emplazar como se indica en la **Figura A-5-11; Apéndice 5 - Ayudas Visuales**.

(c) Características.

- (1) Las señales de perímetro de puesto de estacionamiento de helicópteros deben consistir en una línea continua de color amarillo con una anchura de línea de 15 cm.
- (2) Las características de la TDPM serán las descritas en la Sección 140.550 precedente.
- (3) Las líneas de alineación y las líneas de guía de entrada y de salida deben ser continuas, de color amarillo y deben tener una anchura de 15 cm.
- (4) Las partes curvas de las líneas de alineación y de las líneas de guía de entrada y de salida deben tener radios apropiados al tipo de helicóptero más exigente al que deba prestar servicio el puesto de estacionamiento.
- (5) Las señales de identificación de puestos de estacionamiento deben tener colores contrastantes que las hagan fácilmente legibles.
- (6) Las características de las señales relativas al tamaño del puesto de estacionamiento, las líneas de alineación y las líneas de guía de entrada/salida se ilustran en la **Figura A-5-11; Apéndice 5 - Ayudas Visuales**. En las **Figuras A-3.5 a A-3.9 del Apéndice 3 – Características Físicas**, se muestran ejemplos de puestos de estacionamiento con sus señales.

140.585. Señales de guía de alineación de la trayectoria de vuelo

Nota.— El propósito de las señales de guía de alineación de la trayectoria de vuelo es dar una indicación visual al piloto de la dirección o direcciones de aproximación o salida disponibles.

(a) Aplicación.

- (1) Se deben proporcionar señales de guía de alineación de la trayectoria de vuelo en los helipuertos donde sea conveniente y posible indicar las direcciones de trayectoria de vuelo de aproximación o de despegue disponibles.
- (2) La señal de guía de alineación de la trayectoria de vuelo puede combinarse con un sistema de iluminación de guía de alineación de la trayectoria de vuelo.

- (b) **Emplazamiento.** La señal de guía de alineación de la trayectoria de vuelo se debe emplazar en una línea recta a lo largo de la dirección de la trayectoria de vuelo de aproximación o de despegue en una o más de las TLOF, las FATO, el área de seguridad operacional o cualquier superficie adecuada en las inmediaciones de la FATO o área de seguridad operacional.
- (c) **Características.**
- (1) La señal de guía de alineación de la trayectoria de vuelo debe consistir en una o más flechas indicadas en la TLOF, FATO y/o superficie del área de seguridad según se indica en la **Figura A-5-12; Apéndice 5 - Ayudas Visuales**.
 - (2) Los trazos de las flechas deben tener 50 cm de anchura y por lo menos 3 m de longitud. Cuando se combinen con un sistema de iluminación de guía de alineación de la trayectoria de vuelo como el descrito en este reglamento deben tener la forma indica en la **Figura A-5-12; Apéndice 5 - Ayudas Visuales** que incluye un esquema para señalar las puntas de las flechas” que son constantes independientemente de la longitud del trazo.
 - (3) En el caso de una trayectoria de vuelo limitada a una única dirección de aproximación o una única dirección de despegue, la señal en flecha puede ser en sentido único. En el caso de helipuertos con sólo una trayectoria de vuelo única para aproximación y despegue se debe indicar una flecha en ambos sentidos.
 - (4) Las señales deben ser de un color que proporcione buen contraste con el color de fondo de la superficie sobre la cual están pintadas de preferencia de color blanco.

140.590. Luces - Generalidades.

Nota 1.— Véanse en el Anexo 14, Volumen 1, 5.3.1 las especificaciones sobre el apantallamiento de las luces no aeronáuticas de superficie y el diseño de las luces elevadas y empotradas.

Nota 2.— Cuando las heliplataformas o los helipuertos están situados cerca de aguas navegables es necesario asegurarse de que las luces aeronáuticas de tierra no confundan a los marinos.

Nota 3.— Dado que, generalmente, los helicópteros se aproximarán mucho a luces que son ajenas a su operación, es particularmente importante asegurarse de que las luces, a no ser que sean las de navegación que se ostenten de conformidad con reglamentos internacionales, se apantallen o reubiquen para evitar el deslumbramiento directo y por reflexión.

Nota 4.— Los sistemas tratados en las secciones siguientes tienen por objeto proporcionar referencias luminicas eficaces sobre la base de condiciones nocturnas. Cuando las luces se utilicen en condiciones que no sean nocturnas (es decir, diurnas o crepusculares) podría ser necesario aumentar la intensidad de la iluminación para mantener indicaciones visuales eficaces mediante el uso de un control de brillo adecuado.

Nota 5.— Las especificaciones para la señalización e iluminación de obstáculos que figuran en la RAB 137 Capítulo F, se aplican igualmente a los helipuertos y las áreas de carga y descarga con malacate.

Nota 6.— Cuando deban ingresar helicópteros de noche al helipuerto utilizando sistemas de visión nocturna con intensificación de imágenes (NVIS), es importante que el explotador de helicópteros efectúe una evaluación previa para comprobar la compatibilidad de esos sistemas con toda la iluminación del helipuerto.

140.595. Faro de helipuerto

- (a) **Aplicación.** En los helipuertos se debe proporcionar un faro de helipuerto cuando:
- (1) se considere necesaria la guía visual de largo alcance ésta no se proporcione por otros medios visuales; o
 - (2) cuando sea difícil identificar el helipuerto debido a las luces de los alrededores.

(b) Emplazamiento.

- (1) El faro de helipuerto debe estar emplazado en el helipuerto o en su proximidad, preferiblemente en una posición elevada y de modo que no deslumbré al piloto a corta distancia.
- (2) Cuando sea probable que un faro de helipuerto deslumbré a los pilotos a corta distancia, debe poder reducir la intensidad durante las etapas finales de la aproximación y aterrizaje.

(c) Características.

- (1) El faro de helipuerto debe emitir series repetidas de destellos blancos de corta duración a intervalos iguales con el formato que se indica en la **Figura A-5-13; Apéndice 5 - Ayudas Visuales**.
- (2) La luz del faro debe ser visible desde todos los ángulos en azimut.
- (3) La distribución de la intensidad efectiva de luz de cada destello debe ajustarse a lo indicado en la **Figura A-5-13; Apéndice 5 - Ayudas Visuales**.
- (4) El control de brillo considera que los reglajes de 10% y 3% son satisfactorios. Además, debe tenerse presente de ser necesario un apantallamiento para asegurar que los pilotos no queden deslumbrados durante las etapas finales de la aproximación y aterrizaje.

140.600. Sistema de luces de aproximación

- (a) Se debe suministrar un sistema de luces de aproximación en un helipuerto donde sea conveniente y factible indicar una dirección preferida de aproximación.

- (b) **Emplazamiento.** El sistema de luces de aproximación debe estar emplazado en línea recta a lo largo de la dirección preferida de aproximación.

(c) Características.

- (1) Un sistema de luces de aproximación debe consistir en una fila de tres luces espaciadas uniformemente a intervalos de 30 m y de una barra transversal de 18 m de longitud a una distancia de 90 m del perímetro del área de aproximación final y de despegue FATO tal como se indica en la **Figura A-5-15 Apéndice 5 - Ayudas Visuales**. Las luces que formen las barras transversales deben colocarse en la medida de lo posible perpendiculares a la línea de luces del eje que, a su vez, debe bisecarlas, y estar espaciadas a intervalos de 4,5 m. Cuando sea necesario hacer más visible el rumbo para la aproximación final, se deben agregar, colocándolas antes de dicha barra transversal, otras luces espaciadas uniformemente a intervalos de 30 m. Las luces que estén más allá de la barra transversal podrán ser fijas o de destellos consecutivos, dependiendo del medio ambiente.
- (2) Las luces fijas deben ser luces blancas omnidireccionales.
- (3) Las luces de destellos consecutivos deben ser luces blancas omnidireccionales.
- (4) Las luces de destellos deben tener una frecuencia de destellos de 1 por segundo y su distribución debe ser la que se indica en la **Figura A-5-14, Ilustración 3; Apéndice 5 - Ayudas Visuales**. La secuencia debe comenzar en la luz más alejada y avanzar hacia la barra transversal.
- (5) Debe incorporarse un control de brillo adecuado que permita ajustar las intensidades de luz para adecuarlas a las condiciones reinantes.
- (6) Se han considerado convenientes los siguientes reglajes de intensidad:
 - i. luces fijas — 100%, 30% y 10%; y
 - ii. luces de destellos — 100%, 10% y 3%.

140.605. Sistema de iluminación de guía de alineación de la trayectoria de vuelo

- (a) **Aplicación.** Se deben proporcionar sistemas de iluminación de guía de alineación de la trayectoria de vuelo en los helipuertos en que sea conveniente y posible indicar direcciones disponibles de trayectorias de vuelo de aproximación o de salidas disponibles.
- (b) **Emplazamiento.**
- (1) El sistema de iluminación de guía de alineación de la trayectoria de vuelo debe consistir en una línea recta a lo largo de las direcciones de trayectoria de vuelo de aproximación o de despegue en una o más de las FATO, TLOF área de seguridad operacional o cualquier superficie adecuada en la vecindad inmediata de la FATO, TLOF o área de seguridad operacional
 - (2) Si se combinan con una señal de guía de alineación de la trayectoria de vuelo, en la medida de lo posible las luces deben emplazarse dentro de las señales de “flechas”.
- (c) **Características.**
- (1) El sistema de iluminación de guía de alineación de la trayectoria de vuelo debe consistir en una fila de 3 o más luces separadas uniformemente a una distancia total mínima de 6 m. Los intervalos entre luces no deben ser inferiores a 1,5 m y no deben superar los 3 m. Cuando el espacio lo permita, debe haber 5 luces. Véase **Figura A-5-12; Apéndice 5 - Ayudas Visuales.**
 - (2) La cantidad de luces y la separación entre éstas se debe ajustar para reflejar el espacio disponible. Si se utiliza más de un sistema de alineación de la trayectoria de vuelo para indicar las direcciones de trayectoria de vuelo de aproximación y/o despegue disponibles, las características de cada sistema se mantienen normalmente iguales. Ver **Figura A-5-12; Apéndice 5 - Ayudas Visuales.**
- (d) Las luces deben ser luces omnidireccionales fijas empotradas de color blanco.
- (e) La distribución de las luces debe ser la indicada en la **Figura A-5-14, Ilustración 6; Apéndice 5 - Ayudas Visuales.**
- (f) Debe incorporarse un control adecuado que permita ajustar la intensidad de las luces a las condiciones prevalecientes y equilibrar el sistema de iluminación de guía de alineación de la trayectoria de vuelo con otras luces del helipuerto y la iluminación general que pueda haber alrededor del helipuerto.

140.610. Sistema de guía de alineación visual

Nota.— El propósito del sistema de guía de alineación visual es dar referencias visibles y discretas que ayuden al piloto a alcanzar y mantener una derrota especificada de aproximación al helipuerto. En el Manual de helipuertos (Doc 9261) se ofrece orientación sobre sistemas adecuados de guía de alineación visual.

- (a) **Aplicación.** Se debe proporcionar un sistema de guía de alineación visual para las aproximaciones a los helipuertos cuando existan una o más de las siguientes condiciones, especialmente por la noche:
- (1) los procedimientos de franqueamiento de obstáculos, de atenuación del ruido o de control de tránsito exijan que se siga una determinada dirección;
 - (2) el medio en que se encuentre el helipuerto proporcione pocas referencias visuales de superficie; y
 - (3) sea físicamente imposible instalar un sistema de luces de aproximación.

140.615. Indicador visual de pendiente de aproximación

Nota.— El propósito del indicador visual de pendiente de aproximación es dar referencias en color visibles y discretas dentro de una elevación y un azimut especificados para ayudar al piloto a alcanzar y mantener la pendiente de aproximación a la posición deseada dentro de una FATO. En el Manual de helipuertos (Doc 9261) se ofrece orientación sobre indicadores visuales adecuados de pendiente de aproximación.

(a) Aplicación.

- (1) Se debe proporcionar un indicador visual de pendiente de aproximación para las aproximaciones a los helipuertos, independientemente de si éstos están servidos por otras ayudas visuales para la aproximación o por ayudas no visuales, cuando existan una o más de las siguientes condiciones, especialmente por la noche:
 - i. los procedimientos de franqueamiento de obstáculos, de atenuación del ruido o de control de tránsito exigen que se siga una determinada pendiente;
 - ii. el medio en que se encuentra el helipuerto proporciona pocas referencias visuales de superficie; y
 - iii. las características del helipuerto exigen una aproximación estabilizada.

140.620. Sistemas de iluminación de área de aproximación final y de despegue para helipuertos de superficie en tierra

Nota.— El propósito de los sistemas de iluminación de área de aproximación final y de despegue para helipuertos de superficie en tierra es dar al piloto que opera de noche una indicación de la forma, ubicación y extensión de la FATO.

- (a) **Aplicación.** Cuando en un helipuerto de superficie en tierra destinado al uso nocturno se establezca una FATO con una superficie sólida, se debe proporcionar luces de FATO, pero pueden omitirse cuando la FATO sea casi coincidente con la TLOF o cuando la extensión de la FATO sea obvia.
- (b) **Emplazamiento.** Las luces de FATO deben estar emplazadas a lo largo de los bordes de esta área. Las luces deben estar separadas uniformemente en la forma siguiente:
 - (2) en áreas cuadradas o rectangulares, a intervalos no superiores a 50 m con un mínimo de cuatro luces a cada lado, incluso una luz en cada esquina; y
 - (3) en áreas que sean de otra forma comprendidas las circulares, a intervalos no superiores a 5 m con un mínimo de 10 luces.
- (c) **Características.**
 - (1) Las luces de la FATO deben ser luces omnidireccionales fijas de color blanco. Cuando deba variarse la intensidad, las luces deben ser de color blanco variable.
 - (2) La distribución de las luces de la FATO debe ser la indicada en la **Figura A-5-16; Apéndice 5 - Ayudas Visuales.**
 - (3) Las luces no deben exceder de una altura de 25 cm y deben estar empotradas si al sobresalir por encima de la superficie pusieran en peligro las operaciones de helicópteros. Cuando una FATO no esté destinada a toma de contacto ni a elevación inicial, las luces no excederán de una altura de 25 cm sobre el nivel del terreno o de la nieve.

140.625. Luces de punto de visada

Nota.— El propósito de las luces de punto de visada es dar una referencia visual que indique al piloto que opera de noche la dirección preferida de aproximación/salida, el punto hacia el cual el helicóptero se aproxima al vuelo estacionario antes de posicionarse para la TLOF donde puede tomarse contacto, y que la superficie de la FATO no es apta para toma de contacto.

- (a) **Aplicación.** Cuando en un helipuerto destinado a utilizarse durante la noche se suministre una señal de punto de visada se proporcionarán también luces de punto de visada.
- (b) **Emplazamiento.** Las luces de punto de visada deben ser emplazadas junto con la señal de punto de visada.
- (c) **Características.**
 - (1) Las luces de punto de visada deben consistir en por lo menos seis luces blancas omnidireccionales tal como se indica en la **Figura A-5-14; Apéndice 5 - Ayudas Visuales**. Las luces deben estar empotradas, si al sobresalir por encima de la superficie constituyeran un peligro para las operaciones de los helicópteros.
 - (2) La distribución de las luces de punto de visada debe ser la indicada en la **Figura A-5-14, Ilustración 4; Apéndice 5 - Ayudas Visuales**.

140.630. Sistema de iluminación del área de toma de contacto y de elevación inicial

Nota.— El propósito del sistema de iluminación de área de toma de contacto y de elevación inicial es iluminar la TLOF y los elementos necesarios que están dentro. En el caso de una TLOF emplazada en una FATO, el propósito es que el piloto que ejecuta la aproximación final pueda discernir la TLOF y los elementos necesarios que están dentro. En el caso de una TLOF en un helipuerto elevado, un helipuerto sobre un buque o una heliplataforma, el propósito es la adquisición visual desde una distancia definida con suficientes referencias de formas para que pueda establecerse un ángulo de aproximación correcto.

- (a) **Aplicación.**
 - (1) En un helipuerto destinado a uso nocturno se debe proporcionar un sistema de iluminación de TLOF.
 - (2) Si la TLOF está emplazada en un puesto de estacionamiento, el propósito podrá cumplirse usando iluminación ambiente o proyectores en el puesto.
 - (3) En un helipuerto de superficie, la iluminación de la TLOF en una FATO debe consistir en uno o varios de los siguientes elementos:
 - i. Luces de perímetro; o
 - ii. proyectores; o
 - iii. conjuntos de luces puntuales segmentadas (ASPSL) o tableros luminiscentes (LP) para identificar la TLOF cuando i) y ii) no sean viables y se hayan instalado luces de FATO
 - (4) En un helipuerto elevado, helipuerto a bordo de un buque o heliplataforma, la iluminación de la TLOF en una FATO debe consistir en:
 - i. luces de perímetro; y
 - ii. ASPSL y/o LP para identificar la TDPM y/o proyectores para alumbrar la TLOF.
 - (5) Los helipuertos elevados, helipuertos a bordo de buques y heliplataformas, deben contar con referencias de la textura de la superficie dentro del área de toma de contacto y de elevación inicial TLOF para establecer la posición del helicóptero durante la aproximación final y el aterrizaje. Estas referencias deben proporcionarse por medio de formas de iluminación (ASPSL, LP, proyectores o una combinación de las luces mencionadas, etc.), además de las luces de perímetro o con una combinación de luces de perímetro y ASPSL en franjas encapsuladas de diodos electroluminiscentes (LED) y luces empotradas para identificar las señales de TDPM y de identificación del helipuerto.
 - (6) En los helipuertos de superficie destinados a uso nocturno, se debe proporcionar iluminación del área de toma de contacto y de elevación inicial TLOF mediante ASPSL y/o LP, para identificar la TDPM y/o proyectores, cuando es necesario realzar las referencias de la textura de la superficie.

(b) Emplazamiento.

- (1) Las luces de perímetro del área de toma de contacto y de elevación inicial TLOF deben estar emplazadas a lo largo del borde del área designada para uso como del área de toma de contacto y de elevación inicial TLOF o a una distancia del borde menor de 1,5 m. Cuando la TLOF sea un círculo:
 - i. Las luces se deben emplazar en líneas rectas, en una configuración que proporcione al piloto una indicación de la deriva; y
 - ii. cuando (i) no sea viable, las luces se deben emplazar espaciadas uniformemente a lo largo del perímetro del área de toma de contacto y de elevación inicial TLOF con arreglo a intervalos apropiados, pero en un sector de 45° el espaciado entre las luces se reducirá a la mitad.
- (2) Las luces de perímetro de la TLOF deben estar uniformemente espaciadas a intervalos de no más de 3 m para los helipuertos elevados y heliplataformas y de no más de 5 m para los helipuertos de superficie. Debe haber un número mínimo de cuatro luces a cada lado, incluida la luz que debe colocarse en cada esquina. Cuando se trate de una TLOF circular en la que las luces se hayan instalado de conformidad con (ii) del párrafo anterior, debe haber un mínimo de 14 luces.
- (3) Las luces de perímetro de la TLOF de un helipuerto elevado o de una heliplataforma fija se deben instalar de modo que los pilotos no puedan discernir su configuración a alturas inferiores a la de la TLOF.
- (4) Las luces de perímetro de la TLOF se instalarán en las heliplataformas móviles o helipuertos a bordo de buques de modo que los pilotos no puedan discernir su configuración a alturas inferiores a las de la TLOF cuando la heliplataforma o el helipuerto a bordo esté en posición horizontal. **(Ver Figura A-5-17, Apéndice 5 - Ayudas Visuales)**
- (5) En los helipuertos de superficie, si se utilizan ASPSL o LP para identificar la TLOF, se deben colocar a lo largo de la señal que delimite el borde de esa área. Cuando la TLOF sea un círculo, se deben colocar formando líneas rectas que circunscriban el área.
- (6) En los helipuertos de superficie debe haber un número mínimo de nueve LP en la TLOF. La longitud total de los LP colocados en una determinada configuración no debe ser inferior al 50% de la longitud de dicha configuración. El número de tableros debe ser impar, con un mínimo de tres tableros en cada lado de la TLOF, incluido el tablero que debe colocarse en cada esquina. Los LP deben ser equidistantes entre sí, siendo no superior a 5 m la distancia que exista entre los extremos de los tableros adyacentes de cada lado de la TLOF.
- (7) Cuando se utilicen LP en un helipuerto elevado o en una heliplataforma para realzar las referencias visuales de la superficie, los tableros no deben ser adyacentes a las luces de perímetro. Los tableros se deben colocar alrededor de la señal de punto de toma de contacto cuando la haya, o deben ser coincidentes con la señal de identificación de helipuerto.
- (8) Los proyectores de la TLOF se deben emplazar de modo que no deslumbren a los pilotos en vuelo o al personal que trabaje en el área. La disposición y orientación de los proyectores debe ser tal que se produzca un mínimo de sombras.

(c) Características.

- (1) Las luces de perímetro de la TLOF deben ser luces omnidireccionales fijas de color verde.
- (2) En los helipuertos de superficie, los ASPSL o los LP deben emitir luz de color verde cuando se utilicen para definir el perímetro de la TLOF.
- (3) Los factores de cromaticidad y luminancia de los colores de LP deben ajustarse a lo estipulado en el RAB 140 Parte I.

- (4) Los LP deben tener una anchura mínima de 6 cm. La caja del tablero debe ser del mismo color que la señal que delimite.
- (5) En un helipuerto de superficie o elevado la altura de las luces de perímetro de la TLOF emplazada en una FATO no debe exceder de 5 cm y éstas deben estar empotradas si al sobresalir de la superficie pusieran en peligro las operaciones de los helicópteros.
- (6) En una heliplataforma o helipuerto a bordo de un buque, la altura de las luces de perímetro de la TLOF no excederá los 5 cm, o 15 cm en el caso de una FATO/TLOF.
- (7) Los LP no deben sobresalir más de 2,5 cm de la superficie.
- (8) La distribución de las luces de perímetro debe ser la indicada en la **Figura A-5-14 Ilustración 5; Apéndice 5 - Ayudas Visuales**.
- (9) La distribución de la luz de los LP debe ser la indicada en la **Figura A-5-14 Ilustración 6; Apéndice 5 - Ayudas Visuales**.
- (10) La distribución espectral de las luces de los proyectores de la TLOF debe ser tal que las señales de superficie y de obstáculos puedan identificarse correctamente.
- (11) La iluminancia horizontal media de los proyectores debe ser por lo menos de 10 lux, con una relación de uniformidad (promedio a mínimo) no superior a 8:1, medidos en la superficie de la TLOF.
- (12) La iluminación utilizada para identificar el TDPC debe constar de un círculo segmentado de franjas de ASPSL omnidireccionales de color amarillo. Los segmentos deben estar formados de franjas de ASPSL y la longitud total de las franjas de ASPSL no debe ser inferior al 50% de la circunferencia del círculo.
- (13) Si se utiliza, la señal de identificación del helipuerto se debe iluminar con luces omnidireccionales de color verde.

140.635. Proyectores de puesto de estacionamiento de helicópteros

Nota.— El propósito de los proyectores del puesto de estacionamiento de helicópteros es iluminar la superficie del puesto y las correspondientes señales para ayudar en las maniobras y el posicionamiento del helicóptero y facilitar las operaciones esenciales a su alrededor.

(a) Aplicación

- 1) Los puestos de estacionamiento de helicópteros para uso nocturno deberían estar dotados de proyectores
- 2) En la sección que trata de la iluminación con proyectores en la plataforma del Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 4, figura orientación sobre la iluminación de los puestos de estacionamiento con reflectores.

(b) Emplazamiento

- 1) Los proyectores que iluminen los puestos de estacionamiento de helicópteros deberían estar emplazados de modo de iluminar correctamente sin deslumbrar a los pilotos de los helicópteros en vuelo y en tierra y al personal del puesto. Los proyectores deberían disponerse y apuntarse de forma que el puesto de estacionamiento reciba iluminación de dos o más direcciones para minimizar las sombras.

(c) Características

- 1) La distribución espectral de los proyectores en los puestos de estacionamiento será tal que se identifiquen correctamente los colores utilizados en la señalización de las superficies y los obstáculos.
- 2) La iluminación horizontal y vertical será suficiente para que las referencias visuales puedan discernirse para las maniobras y el posicionamiento y para que puedan ejecutarse con celeridad las operaciones esenciales alrededor del helicóptero sin riesgo para el personal y el equipo.

140.640. Proyectores de área de carga y descarga con malacate

Nota.— El propósito de los proyectores del área de carga y descarga con malacate es iluminar la superficie, los obstáculos y las referencias visuales para que el helicóptero pueda posicionarse y mantenerse dentro de un área desde la cual puedan subirse y bajarse pasajeros o equipo.

- (a) **Aplicación.** En un área de carga y descarga con malacate destinada a uso nocturno se deben suministrar proyectores de área de carga y descarga con malacate.
- (b) **Emplazamiento.** Los proyectores de área de carga y descarga con malacate se deben emplazar de modo que no deslumbren los pilotos en vuelo o al personal que trabaje en el área. La disposición y orientación de los proyectores debe ser tal que se produzca un mínimo de sombras.
- (c) **Características.**
 - (1) La distribución espectral de los proyectores de área de carga y descarga con malacate debe ser tal que las señales de superficie y de obstáculos puedan identificarse correctamente.
 - (2) La iluminancia horizontal media debe ser por lo menos de 10 lux, medidos en la superficie del área de carga y descarga con malacate.

140.645. Luces de calle de rodaje. Las especificaciones para las luces de eje de calle de rodaje y luces de borde de calle de rodaje de la presente RAB 137 son igualmente aplicables a las calles de rodaje destinadas al rodaje en tierra de los helicópteros.

140.650. Ayudas visuales para señalar los obstáculos fuera y debajo de las superficies limitadoras de obstáculos.

Nota.— En la RAB 137, Capítulo D, se trata de los arreglos para los estudios aeronáuticos de los objetos fuera de la superficie limitadora de obstáculos (OLS) y los demás objetos.

- (a) Si un estudio aeronáutico indica que hay obstáculos en áreas fuera y debajo de los límites de la OLS establecida para el helipuerto, que constituyen un peligro para los helicópteros, se deberían señalizar e iluminar, aunque podrá omitirse la señalización cuando el obstáculo esté iluminado con luces de alta intensidad para obstáculos durante el día.
- (b) Si un estudio aeronáutico indica que los cables aéreos o que atraviesan un río, curso de agua, valle o autopista constituyen un peligro para los helicópteros, deberían señalizarse junto con las torres que los sostengan e iluminarse.

140.655. Iluminación de obstáculos mediante proyectores

- (a) **Aplicación.** En los helipuertos destinados a operaciones nocturnas, los obstáculos se deben iluminar mediante proyectores si no es posible instalar luces de obstáculos.
- (b) **Emplazamiento.** Los proyectores para obstáculos estarán dispuestos de modo que iluminen todo el obstáculo y, en la medida de lo posible, en forma tal que no deslumbren a los pilotos de los helicópteros.
- (c) **Características.** La iluminación de obstáculos mediante proyectores Debe producir una luminancia mínima de 10 cd/m².

CAPITULO F – SERVICIOS EN LOS HELIPUERTOS

140.701. Planificación para casos de emergencia en los helipuertos.

Nota.— La planificación para casos de emergencia en los helipuertos es el procedimiento mediante el cual se hacen preparativos en un helipuerto para hacer frente a una emergencia que se presente en el propio helipuerto o en sus inmediaciones. Constituyen ejemplos de emergencias, entre otros, los accidentes en un helipuerto o fuera del mismo, las emergencias médicas, los incidentes debidos a mercancías peligrosas, los incendios y las catástrofes naturales.

La finalidad de la planificación para casos de emergencia en los helipuertos consiste en reducir al mínimo las repercusiones de una emergencia salvando vidas humanas y evitando la interrupción de las operaciones de helicópteros.

El plan de emergencia de helipuerto determina los procedimientos que deben seguirse para coordinar la intervención de las entidades o servicios del helipuerto (dependencias de servicios de tránsito aéreo, servicios de extinción de incendios, la administración del helipuerto, los servicios médicos y de ambulancia, los explotadores de aeronaves, los servicios de seguridad y la policía) y la intervención de entidades de la comunidad circundante (cuartelillos de bomberos, policía, servicios médicos y de ambulancia, hospitales, entidades militares y patrullas portuarias o guardacostas) que pudieran prestar ayuda mediante su intervención.

El operador de helipuerto debe elaborar el Plan de Emergencia que debe ser aprobado por la AAC.

- (a) Se establecerá un plan de emergencia para helipuertos que guarde relación con las operaciones de helicópteros y demás actividades desplegadas en los helipuertos.
- (b) En el plan se identificarán las entidades que pudieran prestar ayuda mediante su intervención en caso de emergencia en un helipuerto o sus inmediaciones.
- (c) En el plan para casos de emergencia en los helipuertos debería considerarse la coordinación de las medidas que han de adoptarse cuando una emergencia ocurre en el helipuerto o en sus inmediaciones.
- (d) Cuando una trayectoria de aproximación o de salida en un helipuerto esté situada por encima del agua, debe indicarse en el plan la entidad responsable de coordinar el salvamento en caso de amaraje forzoso de un helicóptero y la manera de entrar en contacto con dicha entidad.
- (e) El plan debe incluir, como mínimo, lo siguiente:
 - (1) tipos de emergencias previstas;
 - (2) manera de iniciar el plan para cada emergencia especificada;
 - (3) nombre de las entidades situadas en el helipuerto o fuera del mismo con las que debe entrarse en contacto respecto a cada tipo de emergencia, con sus números de teléfono y demás información de contacto;
 - (4) papel que debe desempeñar cada entidad respecto a cada tipo de emergencia;
 - (5) lista de servicios pertinentes disponibles en el helipuerto, con sus números de teléfono y demás información de contacto;
 - (6) copias de todos los acuerdos por escrito concertados con otras entidades para asistencia mutua y suministro de servicios de emergencia; y
 - (7) un mapa cuadrículado del helipuerto y sus inmediaciones.
- (f) Debe coordinarse con todas las entidades identificadas en el plan acerca de su papel respecto al mismo.
- (g) El plan deberá revisarse y la información que contiene actualizarse por lo menos una vez al año o, si se considera necesario, después de una emergencia real, para corregir cualquier deficiencia detectada durante una emergencia real.

- (h) Cada tres años, por lo menos, debe someterse a prueba el plan para casos de emergencia en un helipuerto que proporcione un servicio regular de transporte de pasajeros.

140.705. Salvamento y Extinción de Incendios - Generalidades.

(a) Generalidades — Notas de introducción

El contenido de la presente sección ha sido ampliamente revisado y actualizado para la Enmienda 2. Ahora que deben considerarse nuevos conceptos y términos, es importante que la Sección 6.2 se lea conjuntamente con la correspondiente orientación detallada sobre las opciones de salvamento y extinción de incendios que se brinda en el Manual de helipuertos (Doc 9261).

Las disposiciones descritas en la presente sección tienen por objeto abordar los incidentes o accidentes producidos exclusivamente en el área de respuesta del helipuerto. No se incluyen disposiciones específicas para la extinción de incendios en el caso de accidentes o incidentes de helicóptero que puedan producirse fuera del área de respuesta, como en un techo adyacente a un helipuerto elevado.

Los agentes complementarios se aplican preferiblemente desde uno o dos extintores (aunque puede permitirse el uso de más en el caso de que se especifiquen volúmenes elevados de un agente, p. ej. para operaciones de categoría H3). Ha de seleccionarse el régimen de descarga de los agentes complementarios que conduzca a la eficacia óptima del agente utilizado. Al seleccionar productos químicos secos en polvo para uso con espuma, deben tomarse precauciones para asegurarse de que sean compatibles. Los agentes complementarios han de cumplir las especificaciones pertinentes de la Organización Internacional de Normalización (ISO).

Cuando se instale un sistema monitor fijo (FMS) y se disponga de operadores del sistema capacitados, éstos deberán situarse, por lo menos, en dirección contraria a la propagación del incendio, cuando así se disponga, a fin de garantizar que los medios primarios se dirijan al foco del incendio. En el caso de los sistemas de canalización circular (RMS), los ensayos prácticos han mostrado que la plena eficacia de estas soluciones sólo puede garantizarse para áreas de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF) de hasta 20 m de diámetro. Si la TLOF es mayor de 20 m, no debería considerarse la posibilidad de instalar un RMS, a menos que se complemente con otros instrumentos para distribuir medios primarios (como boquillas “pop up” adicionales instaladas en el centro de la TLOF).

El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) establece disposiciones sobre los arreglos de salvamento y extinción de incendios (RFF) para helipuertos a bordo de un buque, construidos ex profeso o no, que figuran en la Regla 18 del Capítulo II-2 del SOLAS “Instalaciones para helicópteros” y en el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios en virtud del SOLAS. 79

Por tanto, puede suponerse que este capítulo no incluye arreglos RFF para helipuertos a bordo de un buque construidos o no construidos ex profeso, ni para zonas de carga y descarga con malacate.

(b) Aplicación

- 1) Se aplicarán las siguientes especificaciones a las nuevas estructuras o sustituciones totales o parciales de sistemas existentes a partir del 1 de enero de 2023: 6.2.2.1, 6.2.3.3, 6.2.3.4, 6.2.3.6, 6.2.3.7, 6.2.3.9, 6.2.3.10, 6.2.3.12, 6.2.3.13 y 6.2.4.2.

Nota.— En el caso de las zonas para uso exclusivo de helicópteros en aeródromos destinados principalmente a aviones, en esta sección no se han considerado la distribución de agentes extintores, el tiempo de respuesta, el equipo de salvamento ni el personal (véase el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 9).

- 2) Se dotará de equipo y servicios de salvamento y extinción de incendios a las heliplataformas y a los helipuertos elevados que estén situados encima de estructuras ocupadas.

- 3) Debería efectuarse una evaluación de riesgos de seguridad operacional para determinar la necesidad de utilizar equipo y servicios de salvamento y extinción de incendios en helipuertos de superficie y en helipuertos elevados situados encima de estructuras desocupadas.

Nota.— En el Manual de helipuertos (Doc 9261) figura orientación adicional sobre los factores en los que debe fundamentarse la evaluación de riesgos de seguridad operacional, que incluye modelos de dotación de personal para helipuertos en los que sólo hay movimientos ocasionales y ejemplos de zonas desocupadas que pueden estar situadas bajo helipuertos elevados.

140.710. Nivel de protección que ha de proporcionarse

- (a) Para la aplicación de medios primarios, el régimen de descarga (en litros/minuto) aplicado en un área crítica práctica (en m²) determinada se basará en el cumplimiento del requisito de controlar en un minuto cualquier incendio que pueda producirse en el helipuerto, desde el momento en que se active el sistema al régimen de descarga adecuado.
- (b) **Cálculo del área crítica práctica en la que los medios primarios se aplican en forma de chorro pleno**

Nota.— Esta sección no se aplica a las heliplataformas, independientemente del modo en que se estén descargando los medios primarios.

- 1) El área crítica práctica debería calcularse multiplicando la longitud del fuselaje del helicóptero (m) por la anchura del fuselaje del helicóptero (m) más un factor de anchura adicional (W1) de 4 m. La categorización de H0 a H3 debería determinarse sobre la base de las dimensiones del fuselaje que figuran en la **Tabla A-6-1 del Apéndice 6 – Servicio, equipo e instalación de helipuerto**.

Nota 1.— Para los helicópteros que excedan una o ambas dimensiones correspondientes a un helipuerto de categoría H3, será necesario volver a calcular el nivel de protección mediante áreas críticas prácticas hipotéticas basadas en la longitud y anchura reales del fuselaje del helicóptero más un factor de anchura adicional (W1) de 6 m.

Nota 2.— El área crítica práctica puede considerarse sobre la base de un tipo de helicóptero específico utilizando la fórmula del párrafo 140.710 b) 1). En el Manual de helipuertos (Doc 9261) figura orientación acerca del área crítica práctica en relación con la categoría de servicios de extinción de incendios en helipuertos, en cuyo caso se aplica una tolerancia discrecional del 10% a los "límites superiores" de las dimensiones del fuselaje.

- (c) **Cálculo del área crítica práctica en la que se aplican medios primarios en forma de chorro disperso**

- 1) En el caso de los helipuertos, excepto las heliplataformas, el área crítica práctica debería basarse en un área comprendida en el perímetro del helipuerto, que siempre incluya la TLOF y, en la medida en que soporte cargas, también la FATO.
- 2) En el caso de las heliplataformas, el área crítica práctica debería basarse en el mayor círculo que pueda contener el perímetro de la TLOF.

Nota.— Lo establecido en 140.710 c) 2) se aplica para calcular el área crítica práctica en el caso de heliplataformas independientemente del modo en que se estén descargando los medios primarios.

140.715. Agentes extintores

Nota.— En la Sección 140.715 se supone que el régimen de descarga de espuma de eficacia de nivel B está basado en un régimen de aplicación de 5,5 L/min/m², y en el caso de espuma de eficacia de nivel C y del agua se da por supuesto que se basa en un régimen de aplicación de 3,75 L/min/m². Estos regímenes pueden reducirse si, mediante ensayos prácticos, un Estado demuestra que los objetivos establecidos en 140.710 a) pueden lograrse en lo que respecta al uso de espuma específica a menor régimen de descarga (l/min).

En el Manual de servicios de aeropuertos (Doc 9137), Parte 1 figura información sobre las propiedades físicas exigidas y sobre los criterios de eficacia de extinción de incendios que debe reunir una espuma para tener una eficacia de nivel B o C aceptable.

(a) **Helipuertos de superficie con medios primarios aplicados en forma de chorro pleno utilizando un sistema portátil de aplicación de espuma (PFAS)**

Nota.— Exceptuando el caso de los helipuertos de superficie de tamaño reducido, se supone que el equipo dispensador de espuma (el PFAS) se transportará al lugar del incidente o accidente en un vehículo apropiado.

- (1) Cuando se proporcionen servicios de salvamento y extinción de incendios (RFFS) en un helipuerto de superficie, la cantidad de medios primarios y de agentes complementarios debería ajustarse a lo indicado en la **Tabla A-6-2 del Apéndice 6 – Servicio, equipo e instalación de helipuerto**.

Nota.— Se supone que la duración mínima de la descarga que figura en la Tabla 6-2 es de dos minutos. Sin embargo, si los servicios de extinción de incendios especializados de apoyo están lejos del helipuerto, podría ser necesario considerar la posibilidad de aumentar la duración de la descarga de dos a tres minutos.

(b) **Helipuertos elevados con medios primarios aplicados en forma de chorro pleno utilizando un sistema fijo de aplicación de espuma (FFAS)**

Nota.— Se supone que los medios primarios (espuma) se descargarán mediante un sistema fijo de aplicación de espuma, tal como un sistema monitor fijo (FMS).

- (1) Cuando se proporcionen servicios RFFS en un helipuerto elevado, la cantidad de medios espumosos y de agentes complementarios debería ajustarse a lo indicado en la Tabla 6-3.

Nota.— Se supone que la duración mínima de descarga que figura en la **Tabla A-6-3 del Apéndice 6 – Servicio, equipo e instalación de helipuerto** es de cinco minutos.

Nota.— En el Manual de helipuertos (Doc 9261) figura orientación acerca de la provisión de boquillas de espuma adicionales controladas manualmente para la aplicación de espuma aspirada.

(c) **Helipuertos elevados/helipuertos de superficie de tamaño reducido con medios primarios aplicados en forma de chorro disperso mediante un sistema fijo de aplicación de espuma (FFAS): helipuertos de laminado sólido**

- (1) El volumen de agua necesario para la producción de espuma debería basarse en el área crítica práctica (m²) multiplicada por el régimen de aplicación correspondiente (L/min/m²), lo que daría como resultado el régimen de descarga de la solución de espuma (en L/min). El régimen de descarga debería multiplicarse por la duración de la descarga para calcular el volumen de agua necesario para la producción de espuma.
- (2) La duración de la descarga debería ser de tres minutos como mínimo.
- (3) En el caso de las operaciones H2, los medios complementarios deberían ajustarse a lo indicado en la **Tabla A-6-3 del Apéndice 6 – Servicio, equipo e instalación de helipuerto**.

Nota.— En el caso de los helicópteros cuya longitud de fuselaje sea superior a 16 m y/o con una anchura de fuselaje superior a 2,5 m, podrían tenerse en cuenta los medios complementarios de la Tabla 6-3 para las operaciones H3.

(d) **Helipuertos elevados construidos ex profeso/helipuertos de superficie de tamaño reducido con medios primarios aplicados en forma de chorro disperso mediante un sistema de aplicación fijo (FAS): superficie ignífuga pasiva con DIFFS que funcionan solamente con agua**

- (1) El volumen de agua necesario debería basarse en el área crítica práctica (m²) multiplicada por el régimen de aplicación correspondiente (3,75 L/min/m²), lo que daría como resultado el régimen de descarga de agua (en L/min). El régimen de descarga debería multiplicarse por la duración de la descarga para determinar el volumen total de agua necesario.
- (2) La descarga debería durar dos minutos como mínimo.
- (3) En el caso de las operaciones H2, los medios complementarios deberían ajustarse a lo indicado en la **Tabla A-6-3 del Apéndice 6 – Servicio, equipo e instalación de helipuerto**.

Nota.— En el caso de los helicópteros con una longitud de fuselaje superior a 16 m y/o una anchura de fuselaje superior a 2,5 m, podrían tenerse en cuenta los medios complementarios para las operaciones H3.

(e) **Heliplataformas construidas ex profeso con medios primarios aplicados en forma de chorro pleno o de chorro disperso mediante un sistema fijo de aplicación de espuma (FFAS): helipuertos de laminado sólido**

- (1) El volumen de agua necesario para la producción de medios espumosos debería basarse en el área crítica práctica (m²) multiplicada por el régimen de aplicación (L/min/m²), lo que daría como resultado el régimen de descarga de la solución de espuma (en L/min).
- (2) El régimen de descarga debería multiplicarse por la duración de la descarga para calcular el volumen de agua necesario para la producción de espuma.
- (3) La descarga debería durar cinco minutos como mínimo.
- (4) Los medios complementarios deberían ajustarse a lo indicado en la **Tabla A-6-3 del Apéndice 6 – Servicio, equipo e instalación de helipuerto**, es decir, niveles H0 para las heliplataformas de hasta 16,0 m inclusive y niveles H1/H2 para las heliplataformas superiores a 16,0 m. Las heliplataformas superiores a 24 m deberían adoptar niveles H3.

Nota.— En el Manual de helipuertos (Doc 9261) figura orientación acerca de la provisión de boquillas de espuma adicionales controladas manualmente para la aplicación de espuma aspirada.

(f) **Heliplataformas construidas ex profeso con medios primarios aplicados en forma de chorro disperso mediante un sistema de aplicación fijo (FAS): superficie ignífuga pasiva con DIFFS que funcionen solamente con agua**

- (1) El volumen de agua necesario debería basarse en el área crítica práctica (m²) multiplicada por el régimen de aplicación correspondiente (3,75 L/min/m²), lo que daría como resultado el régimen de descarga de agua (en L/min). El régimen de descarga debería multiplicarse por la duración de la descarga para calcular el volumen total de agua necesario.
- (2) Puede utilizarse agua de mar.
- (3) La descarga debería durar tres minutos como mínimo.
- (4) Los medios complementarios deberían ajustarse a lo indicado en la **Tabla A-6-3 del Apéndice 6 – Servicio, equipo e instalación de helipuerto**, es decir, niveles H0 para las heliplataformas de hasta 16,0 m inclusive y niveles H1/H2 para las heliplataformas superiores a 16,0 m. Las heliplataformas superiores a 24 m deberían adoptar niveles H3.

140.720. Tiempo de respuesta

- (a) El objetivo operacional de la respuesta de salvamento y extinción de incendios en los helipuertos de superficie debería consistir en lograr tiempos de respuesta que no excedan de dos minutos en condiciones óptimas de visibilidad y de estado de la superficie.

Nota.— Se considera que el tiempo de respuesta es el que transcurre entre la llamada inicial al servicio de salvamento y extinción de incendios y el momento en que los primeros vehículos del servicio están en situación de aplicar la espuma a un régimen por lo menos igual al 50% del régimen de descarga especificado en la **Tabla A-6-2 del Apéndice 6 – Servicio, equipo e instalación de helipuerto.**

- (b) En helipuertos elevados, helipuertos de superficie de tamaño reducido y heliplataformas, el tiempo de respuesta para la descarga de medios primarios al régimen de aplicación requerido debería ser de 15 segundos, a partir del momento en que se active el sistema. Si se necesita personal de salvamento y extinción de incendios, dicho personal debería estar disponible en todo momento en el mismo helipuerto o en las proximidades cuando haya movimientos de helicópteros.
- (c) Arreglos de salvamento
 - (1) Deberían proporcionarse en el helipuerto arreglos de salvamento acordes con el riesgo global de las operaciones de helicópteros.
 - (2) Nota.— En el Manual de helipuertos (Doc 9261) figura orientación acerca de los arreglos de salvamento, p. ej., opciones en materia de salvamento y equipo de protección personal, que han de proporcionarse en los helipuertos.
- (d) Sistema de comunicación y alerta
 - (1) Debería proporcionarse un sistema apropiado de alerta y/o de comunicación de conformidad con el plan de respuesta de emergencia.

140.725. Personal del SEI

Nota.— El suministro de personal de salvamento y extinción de incendios puede determinarse mediante un análisis de tareas y recursos. En el Manual de helipuertos (Doc 9261) figura orientación al respecto.

- (a) Cuando se suministre personal de salvamento y extinción de incendios, su número será suficiente para la tarea requerida.
- (b) Cuando se suministre, el personal de salvamento y extinción de incendios recibirá instrucción para realizar sus tareas y mantener su competencia.
- (c) Se proporcionará equipo de protección al personal de salvamento y extinción de incendios.

140.730 Medios de evacuación

- (a) En los helipuertos elevados y las plataformas se proporcionará un acceso principal y al menos un medio de evacuación adicional.
- (b) Los puntos de acceso deberían emplazarse lo más lejos posible uno de otro.

Nota.— A fin de facilitar la evacuación y permitir el acceso del personal de salvamento y extinción de incendios es necesario proporcionar medios alternativos de evacuación. Las dimensiones de las rutas de acceso/salida de emergencia podrían exigir que se considere el número de pasajeros y el volumen de operaciones especiales, como los servicios de emergencia médica por helicóptero (HEMS) que requieren el transporte de pasajeros en camilla o camilla rodante.

140.735. Retiro de aeronaves inutilizadas

- (a) El operador/explotador de helipuerto debe establecer los procedimientos para el retiro de helicópteros como se indica en el **Apéndice 2 - Retiro de Aeronaves Inutilizadas de la RAB 138.**
- (b) Se debe establecer un plan para el traslado de helicópteros que queden inutilizados en la FATO o sus proximidades.

140.740. Reducción del peligro de choques por la presencia de fauna

- (a) Se debe monitorear la presencia de fauna silvestre en el ámbito del helipuerto y notificar a la AAC.
- (b) Se debe notificar a la AAC sobre la presencia de vertederos de basura, o cualquier otra fuente que pueda atraer aves y otros animales en la FATO y TLOF y coordinar con las autoridades locales competentes para su eliminación o mitigación.

140.745. Servicio de los helicópteros en superficie, elevados, heliplataformas y a bordo de buque.

- (a) Se debe disponer de personal técnico entrenado para las operaciones de aproximación, parqueo, rodaje y despegue de helicópteros
- (b) Se debe establecer los procedimientos para que en los helipuertos se dispongan del suficiente equipo extintor de incendios, por lo menos para la intervención inicial en caso de que se produzca un incendio y personal entrenado.

140.750. Mantenimiento de las superficies de la FATO y TLOF.

Se debe establecer un programa de mantenimiento para la superficie de pavimento rígido o flexible de la FATO, TLOF y plataformas aceptables a la AAC.

- (a) Se debe eliminar los contaminantes de las superficies de la FATO, TLOF y plataformas de superficies de pavimento rígido o flexible.
- (b) Se debe mantener las superficies libres de irregularidades que puedan afectar adversamente en el despegue o aterrizaje de los helicópteros.
- (c) Se debe mantener las superficies para soportar las cargas estáticas, dinámicas y a los efectos de la corriente descendente del rotor que produzcan los helicópteros.

140.755. Mantenimiento de las Ayudas Visuales

- (a) Se debe establecer un programa de mantenimiento de las ayudas visuales, instalaciones de luces, letreros y señales aceptables a la AAC.
- (b) Se debe establecer un programa de mantenimiento, que incluya el mantenimiento preventivo, predictivo y correctivo, para asegurar que las instalaciones de luces, letreros y señales, se conserven en condiciones aceptables a la AAC.
- (c) Se debe asegurar que las inspecciones de mantenimiento preventivo, inspección visual, reparación, instalación, calibración y los procedimientos de mantenimiento conforme al fabricante o prácticas recomendadas.
- (d) Se debe considerar que una luz está fuera de servicio cuando la intensidad media de su haz principal es inferior al 50% del valor especificado, así como la intensidad media de diseño del haz principal de las luces es superior al valor indicado.
- (e) Se debe verificar periódicamente que todas las lámparas del sistema HAPI estén encendidas y son de igual intensidad, limpieza de los vidrios difusores, filtros y reglaje en elevación (ángulo vertical) de los dispositivos o de las unidades conforme a lo establecido en **Apéndice 10 – Mantenimiento de Ayudas Visuales, Energía Eléctrica a la RAB 138.**
- (f) El operador debe prevenir la instalación de objetos nuevos o ampliación de los existentes por encima de la superficie de protección contra obstáculos, salvo si, en opinión de la AAC los nuevos objetos o sus ampliaciones estuvieran apantallados por un objeto existente inamovible.
- (g) Se debe inspeccionar todas las señales en las zonas pavimentadas, por lo menos cada seis meses; en el programa de mantenimiento se debe incorporar la frecuencia de las inspecciones necesarias dependiendo de las condiciones locales para determinar el deterioro de las señales debido a las condiciones meteorológicas y a la decoloración por contaminación. Se debe inspeccionar todas las señales en la FATO, TLOF, estacionamiento y calles de rodaje, periódicamente,

- (h) El operador del helipuerto debe implementar; en el programa de mantenimiento la frecuencia de las inspecciones necesarias dependiendo de las condiciones locales para determinar el deterioro de las señales debido a las condiciones meteorológicas y otros desechos provocados por las aves (Guano), y la existencia de daños y FOD, incluyendo el programa de inspecciones diarias antes y después de las operaciones.
- (i) En los helipuertos elevados, heliplataformas y helipuertos a bordo de buques, deberá verificarse en forma periódica la condición de fricción de la superficie.



RAB 140 - Apéndices

Reglamento sobre Helipuertos

Segunda edición. Enmienda 1. **Fecha aprobación (mes de año)**

Aplicabilidad:

Esta enmienda reemplaza, desde el 29 de octubre de 2018, todas las enmiendas anteriores del RAB 140.

Nota1.- La **fecha de aprobación** es la fecha de la RA que aprueba la enmienda del RAB.

Esta fecha de aprobación se muestra solamente en la caratula y en el registro de enmiendas, y será incluida una vez que se emita la RA.

Nota2.- La **fecha de aplicación**, es la fecha de cuando entra en vigencia/aplicable el RAB, para su aplicación por parte del explotador, y aplicación en la vigilancia por parte de la DGAC. Es equivalente a la "fecha de aplicación" de los Anexos OACI.

Esta fecha de aplicación, es la fecha que se debe incluir/mostrar en: Registro de enmiendas, Detalle de enmiendas, Lista de páginas efectivas, y en el pie de página de cada capítulo del RAB, así como en sus apéndices, adjuntos.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

RESERVADO

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APÉNDICE 2

NORMAS PARA HELIPUERTOS CON CAPACIDAD DE OPERACIONES POR INSTRUMENTOS CON APROXIMACIONES QUE NO SON DE PRECISIÓN Y/O DE PRECISIÓN Y SALIDAS POR INSTRUMENTOS

1. GENERALIDADES

- (a) El RAB 140, contienen normas que prescriben las características físicas y las superficies limitadoras de obstáculos que han de proporcionarse en los helipuertos, así como ciertas instalaciones y servicios técnicos normalmente proporcionados en los mismos. No se tiene la intención de que estas especificaciones limiten o regulen la operación de las aeronaves.
- (b) Las normas que figuran en este Apéndice describen condiciones adicionales más allá de las que figuran en las secciones principales del RAB 140, que se aplican a helipuertos con capacidad de operaciones por instrumentos con aproximaciones que no son de precisión o de precisión. Todas las normas que figuran en la RAB 140, son igualmente aplicables a los helipuertos con capacidad de operaciones por instrumentos, pero con referencia a las nuevas disposiciones que se describen en este Apéndice.

2. DATOS DE LOS HELIPUERTOS

- (a) **Elevación del helipuerto.** Se medirá la elevación de la TLOF y/o la elevación y la ondulación geoidal de cada umbral de la FATO (cuando corresponda) y se notificarán a la autoridad de los servicios de información aeronáutica con una exactitud de:
 - (1) medio metro o un pie para aproximaciones que no sean de precisión; y
 - (2) un cuarto de metro o un pie para aproximaciones de precisión.

Nota.— La ondulación geoidal deberá medirse conforme al sistema de coordenadas apropiado.

- (b) **Dimensiones y otros datos afines de los helipuertos.** En un helipuerto con capacidad de operaciones por instrumentos, se medirá o describirán, según corresponda, en relación con cada una de las instalaciones que se proporcionen, las distancias redondeadas al metro o pie más próximo, con relación a los extremos de las TLOF o FATO correspondientes, de los elementos del localizador y la trayectoria de planeo que integran el sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) o de las antenas de azimut y elevación del sistema de aterrizaje por microondas (MLS).

3. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

Helipuertos de superficie y helipuertos elevados

- (a) **Áreas de seguridad operacional.** El área de seguridad operacional que circunde una FATO prevista para operaciones por instrumentos se extenderá:
 - (1) lateralmente hasta una distancia de por lo menos 45 m a cada lado del eje; y
 - (2) longitudinalmente hasta una distancia de por lo menos 60 m más allá de los extremos de la FATO.

Nota.— Véase la Figura A-2-1.

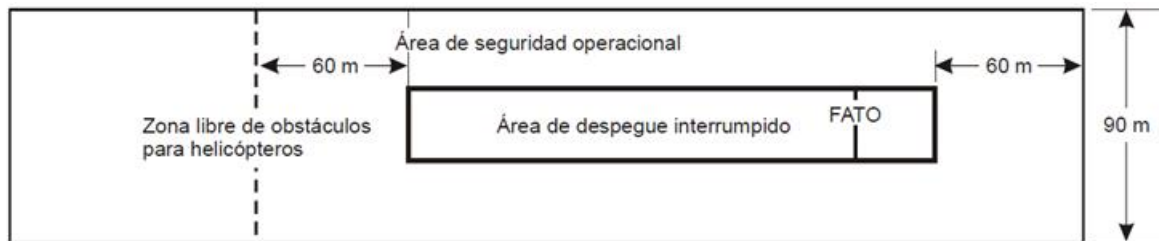


Figura A-2-1. Área de seguridad operacional de la FATO para aproximaciones por instrumentos.

4. ENTORNO DE OBSTÁCULOS

Superficies y sectores limitadores de obstáculos

(a) Superficie de aproximación.

(1) **Características.** Los límites de la superficie de aproximación serán:

- i. un borde interior horizontal y de longitud igual a la anchura mínima especificada de la FATO más el área de seguridad operacional, perpendicular al eje de la superficie de aproximación y emplazado en el borde exterior del área de seguridad operacional;
- ii. dos lados que parten de los extremos del borde interior;
 - A. en el caso de una FATO con capacidad de operaciones por instrumentos con aproximación que no es de precisión, que diverge uniformemente en un ángulo especificado, con respecto al plano vertical que contiene al eje de la FATO;
 - B. en el caso de una FATO con capacidad de operaciones por instrumentos con aproximación de precisión, que diverge uniformemente en un ángulo especificado con respecto al plano vertical que contiene al eje de la FATO, hasta una altura especificada por encima de ésta, y que a continuación diverge uniformemente en un ángulo especificado hasta una anchura final especificada y continúa seguidamente a esa anchura por el resto de la longitud de la superficie de aproximación; y
- iii. un borde exterior horizontal y perpendicular al eje de la superficie de aproximación y a una altura especificada por encima de la elevación de la FATO.

Requisitos de limitación de obstáculos

(a) Respecto a las FATO con capacidad de operaciones por instrumentos con aproximaciones que no son de precisión o de precisión se establecerán las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

- (1) superficie de ascenso en el despegue;
- (2) superficie de aproximación; y
- (3) superficies de transición.

Nota.— Véanse las **Figuras A-2-2 a A-2-5**.

(b) Las pendientes de las superficies limitadoras de obstáculos no serán superiores, ni sus otras dimensiones inferiores, a las que se especifican en las **Tablas A-2-1 a A-2-3**.

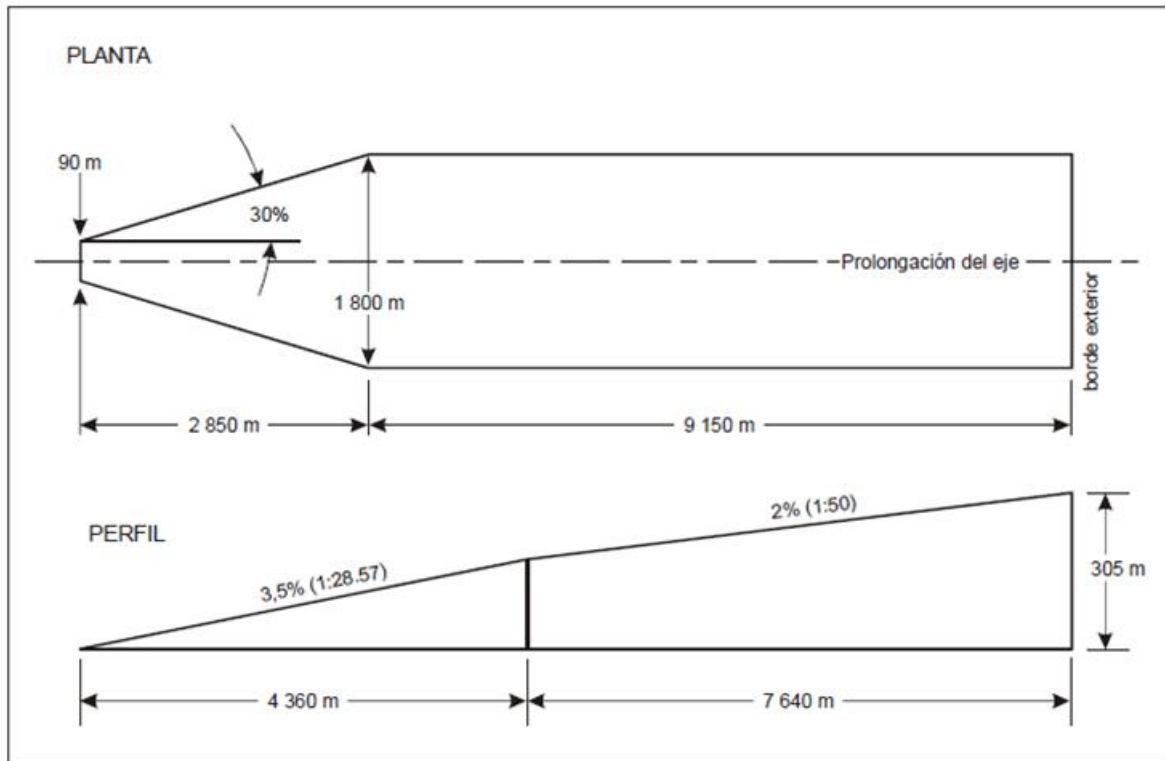


Figura A-2-2. Superficie de ascenso en el despegue de la FATO para vuelo por instrumentos

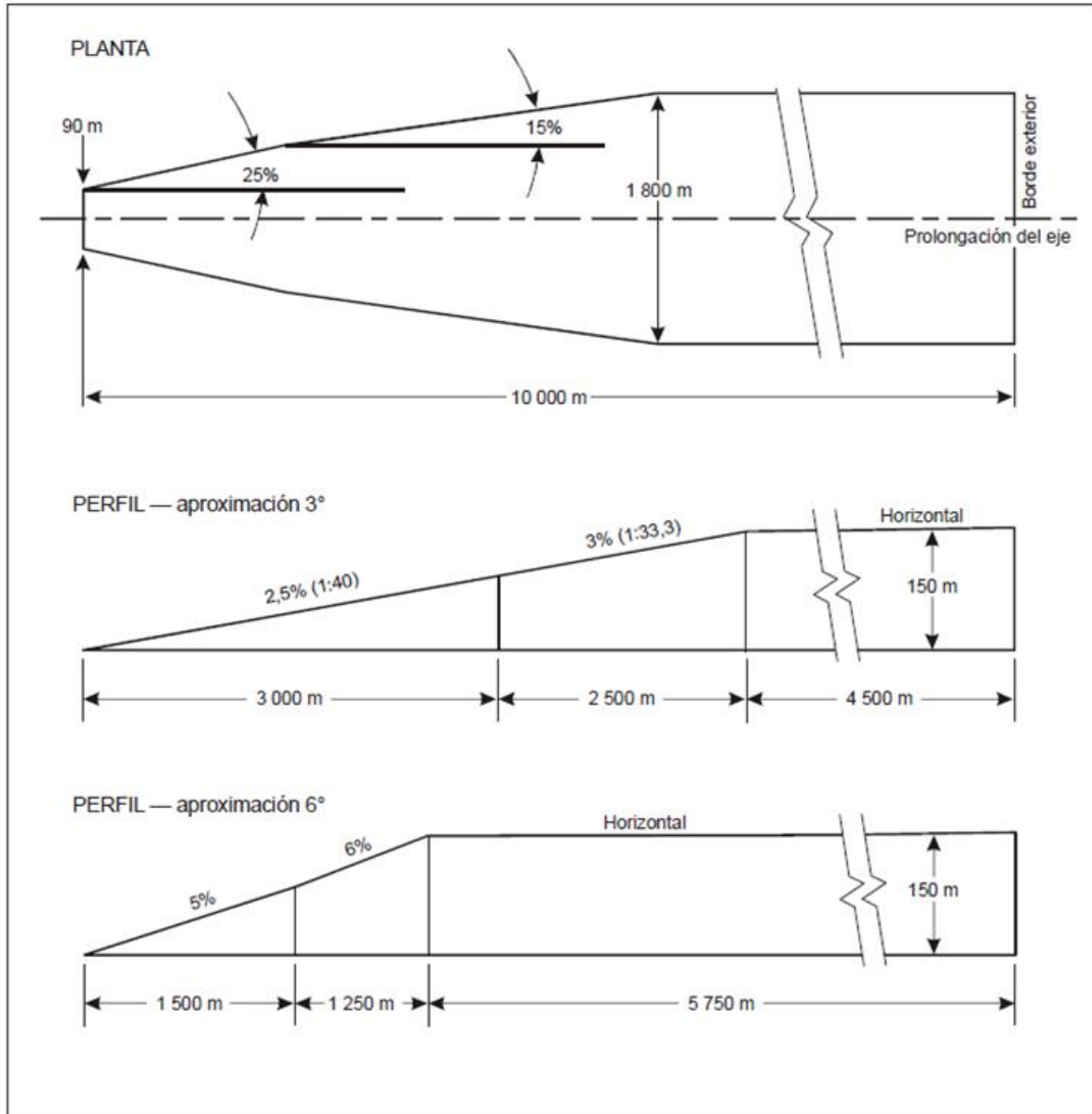


Figura A-2-3. Superficie de aproximación de la FATO para aproximaciones de precisión.

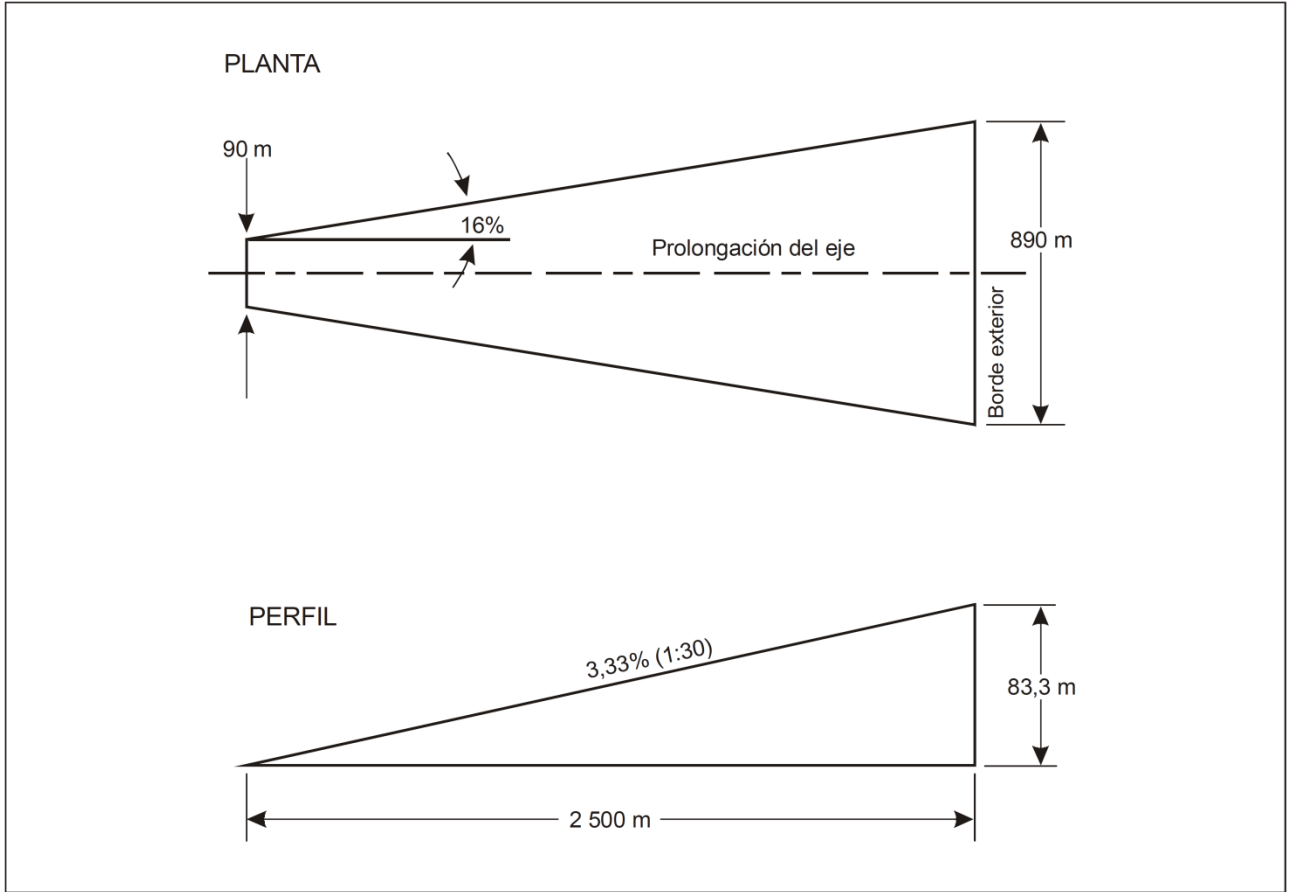


Figura A-2-4. Superficie de aproximación de la FATO para aproximaciones que no son de precisión

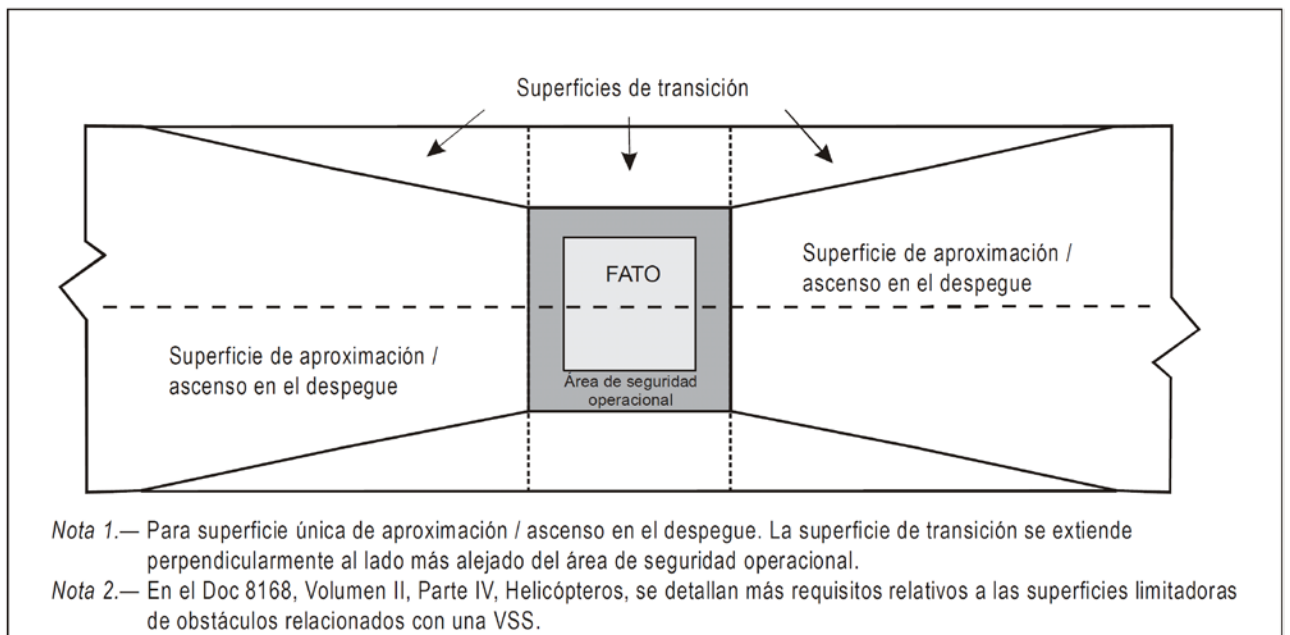


Figura A-2-5. Superficies de transición de la FATO para operaciones por instrumentos con aproximaciones que no son de precisión o de precisión

Tabla A-2-1. Dimensiones y pendientes de las superficies limitadoras de obstáculos FATO para operaciones por instrumentos y que no son de precisión

<i>SUPERFICIES y DIMENSIONES</i>		
SUPERFICIE DE APROXIMACION		
Anchura del borde interior		Anchura del área de seguridad
Emplazamiento del borde interior		Limite
Primera Sección		
Divergencia	- día	16 %
	- noche	
Longitud	- día	2500 m
	- noche	
Anchura Exterior	- día	890 m
	- noche	
Pendiente (máxima)		3.33 %
Segunda Sección		
Divergencia	- día	-
	- noche	
Longitud	- día	-
	- noche	
Anchura Exterior	- día	-
	- noche	
Pendiente (máxima)		-
Tercera Sección		
Divergencia	- día	-
	- noche	
Longitud	- día	-
	- noche	
Anchura Exterior	- día	-
	- noche	
Pendiente (máxima)		-
DE TRANSICION		
Pendiente		20 %
Altura		45 m

Tabla A-2-2. Dimensiones y pendientes de las superficies limitadoras de obstáculos FATO para aproximaciones por instrumentos (de precisión)

Superficies y dimensiones	Aproximación 3*				Aproximación 6*			
	Altura por encima de la FATO				Altura por encima de la FATO			
	90 m (300 ft)	60 m (200 ft)	45 m (150 ft)	30 m (100 ft)	90 m (300 ft)	60 m (200 ft)	45 m (150 ft)	30 m (100 ft)
SUPERFICIE DE APROXIMACION								
Longitud del borde interior	90 m	90 m	90 m	90 m	90 m	90 m	90 m	90 m
Distancia desde el extremo de la FATO	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m
Divergencia a cada lado hasta la altura por encima de la FATO	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%
Distancia hasta la altura por encima de la FATO	1745 m	1163 m	872 m	581 m	870 m	580 m	435 m	290 m
Anchura a la altura por encima de la FATO	962 m	671 m	526 m	380 m	521 m	380 m	307.5 m	235 m
Divergencia a la sección paralela	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %
Distancia a la sección paralela	2793 m	3763 m	4246 m	4733 m	4250 m	4733 m	4975 m	5217 m
Anchura de la sección paralela	1800 m	1800 m	1800 m	1800 m	1800 m	1800 m	1800 m	1800 m
Distancia hasta el borde exterior	5462 m	5074 m	4882 m	4686 m	3380 m	3187 m	3090 m	2993 m
Anchura en el borde exterior	1800 m	1800 m	1800 m	1800 m	1800 m	1800 m	1800 m	1800 m
Pendiente de la primera sección	2.5% (1:40)	2.5% (1:40)	2.5% (1:40)	2.5% (1:40)	5% (1:20)	5% (1:20)	5% (1:20)	5% (1:20)
Longitud de la primera sección	3000 m	3000 m	3000 m	3000 m	1500 m	1500 m	1500 m	1500 m
Pendiente de la segunda sección	3% (1:33.3)	3% (1:33.3)	3% (1:33.3)	3% (1:33.3)	6% (1:16.66)	6% (1:16.66)	6% (1:16.66)	6% (1:16.66)
Longitud de la segunda sección	2500 m	2500 m	2500 m	2500 m	1250 m	1250 m	1250 m	1250 m
Longitud total de la superficie	10000 m	10000 m	10000 m	10000 m	8500 m	8500 m	8500 m	8500 m
DE TRANSICION								
Pendiente	14.3 %	14.3 %	14.3 %	14.3 %	14.3 %	14.3 %	14.3 %	14.3 %
Altura	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m

Tabla A-2-3. Dimensiones y pendientes de las superficies limitadoras de obstáculos

DESPEGUE EN LÍNEA RECTA

<i>SUPERFICIES y DIMENSIONES</i>		<i>Por Instrumentos</i>
ASCENSO EN EL DESPEGUE		
Anchura del borde interior		90 m
Emplazamiento del borde interior		Limite o extremo de la zona libre de obstáculos
Primera Sección		
Divergencia	- día	30 %
	- noche	
Longitud	- día	2850 m
	- noche	
Anchura Exterior	- día	1800 m
	- noche	
Pendiente (máxima)		3.5 %
Segunda Sección		
Divergencia	- día	paralela
	- noche	
Longitud	- día	1510 m
	- noche	
Anchura Exterior	- día	1800 m
	- noche	
Pendiente (máxima)		3.5 %
Tercera Sección		
Divergencia	- día	paralela
	- noche	
Longitud	- día	7640 m
	- noche	
Anchura Exterior	- día	1800 m
	- noche	
Pendiente (máxima)		2 %
<ul style="list-style-type: none"> • Esta pendiente excede de la de ascenso, con un motor fuera de funcionamiento y masa máxima, de muchos helicópteros actualmente en servicio. 		

Tabla A-2-4. Dimensiones y pendientes de la superficie de protección contra obstáculos

SUPERFICIE Y DIMENSIONES	FATO QUE NO ES DE PRECISION	
Longitud del borde interior	Anchura del área de seguridad operacional	
Distancia desde el extremo de la FATO	60 m	
Divergencia	15 %	
Longitud total	2500 m	
Pendiente	PAPI	$A^a - 0.57^\circ$
	HAPI	$A^b - 0.65^\circ$
	APAPI	$A^a - 0.9^\circ$
a. Con arreglo a lo indicado en la RAB 137, Figura E-20 b. Angulo formado por el límite superior de la señal “por debajo de la pendiente”.		

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APÉNDICE 3 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

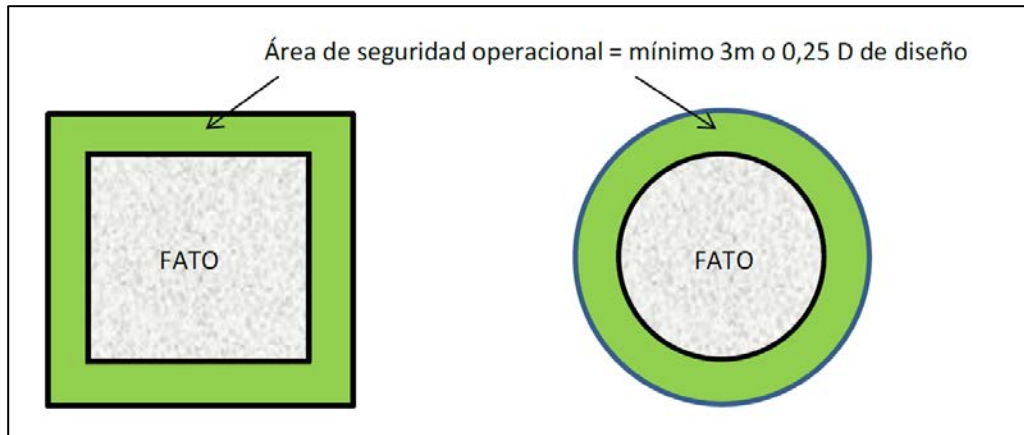


Figura A-3-1. FATO y Área de Seguridad Operacional Conexa

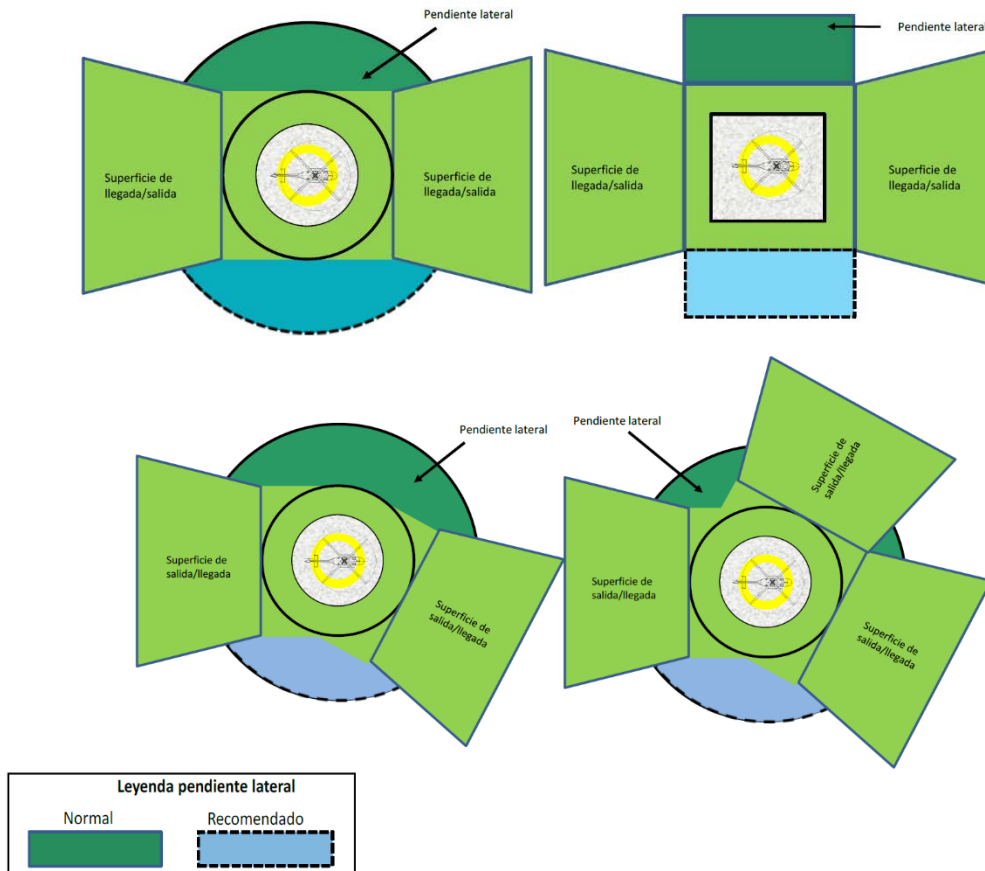


Figura A-3-2. Área de seguridad operacional simple/compleja y pendiente lateral protegida de la FATO

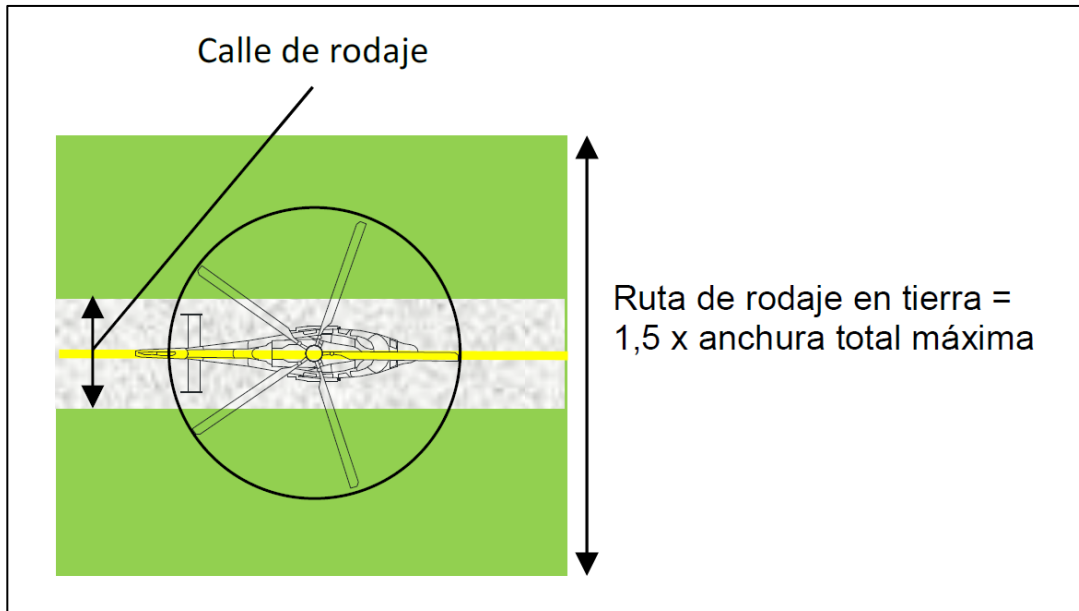


Figura A-3-3. Calle de rodaje/ruta de rodaje en tierra para helicópteros

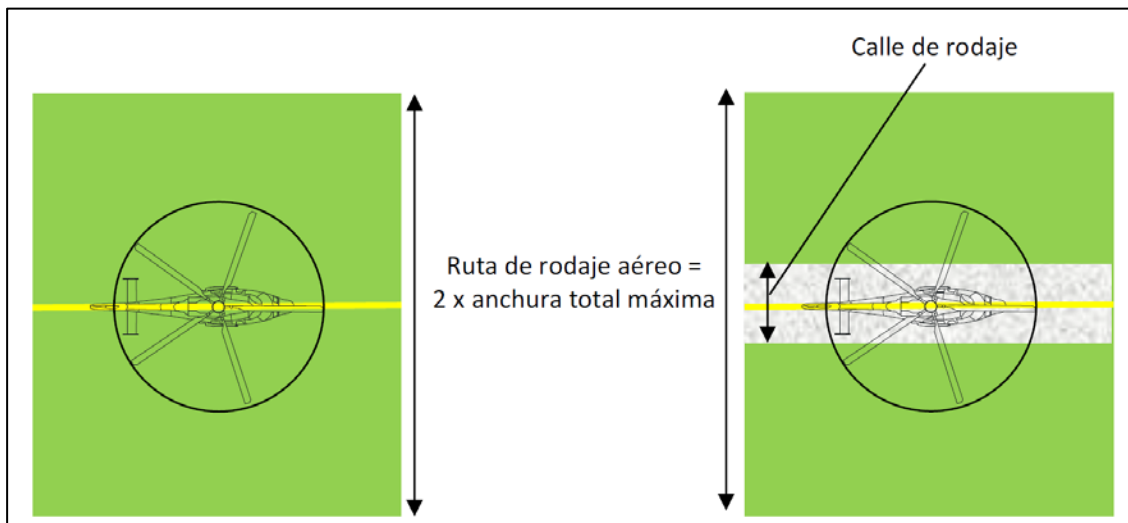


Figura A-3-4. Ruta de rodaje aéreo y ruta / calle combinada de rodaje aéreo para helicópteros

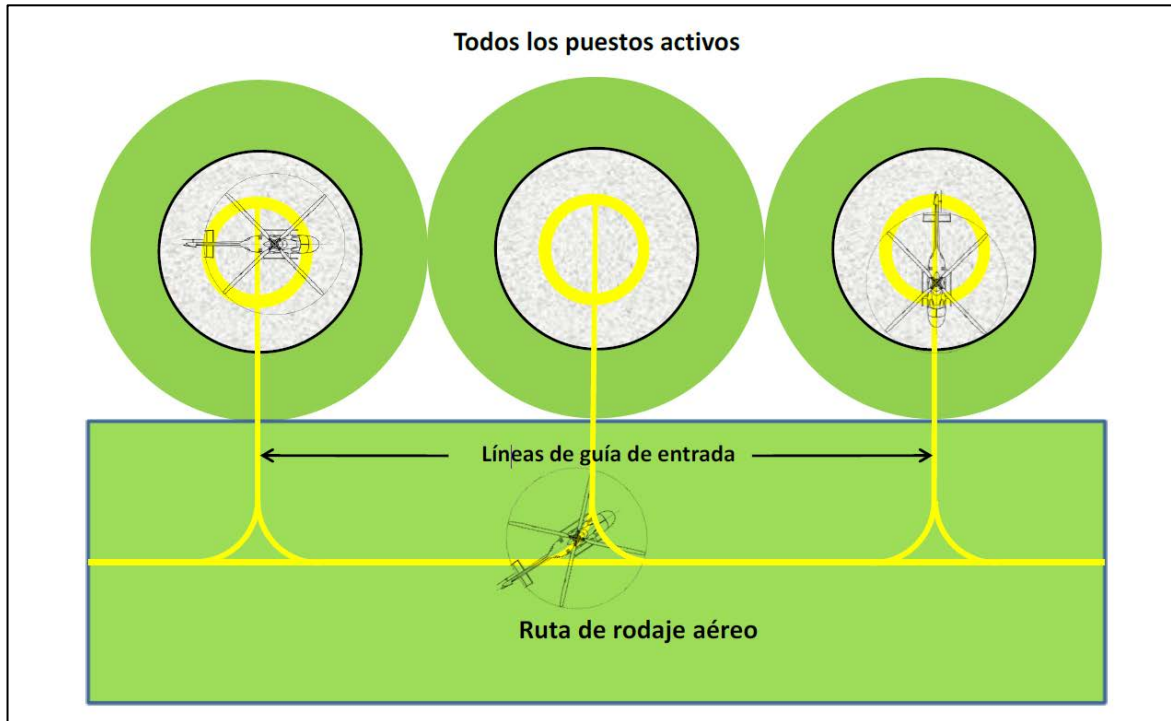


Figura A-3-5. Puestos de viraje de helicópteros diseñados para virajes estacionarios (en rutas de rodaje aéreo) – uso simultáneo

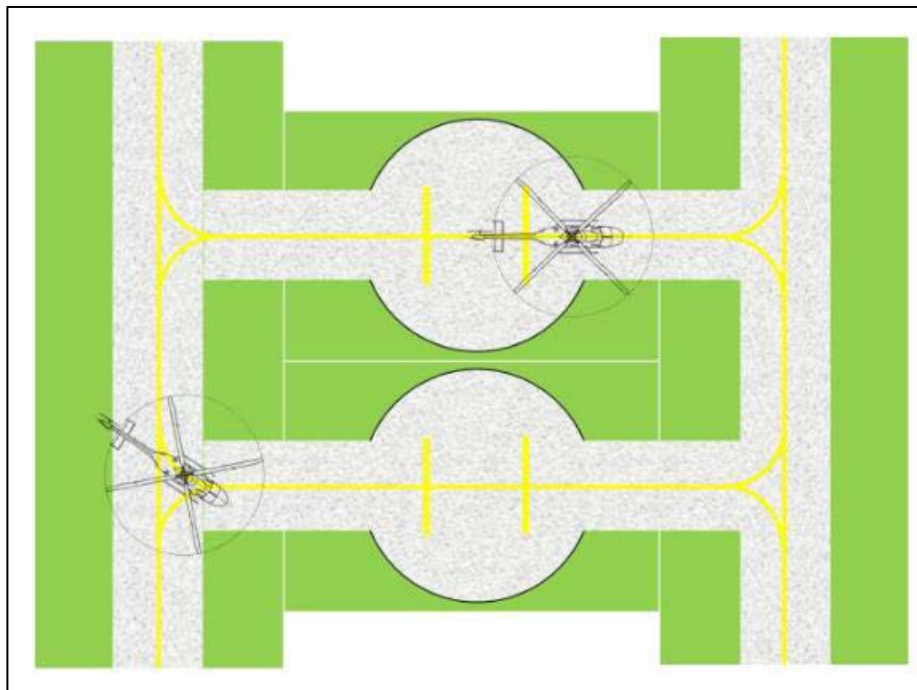


Figura A-3-6. Puestos de rodaje en tierra (en rutas/calles de rodaje en tierra) en uso simultáneo

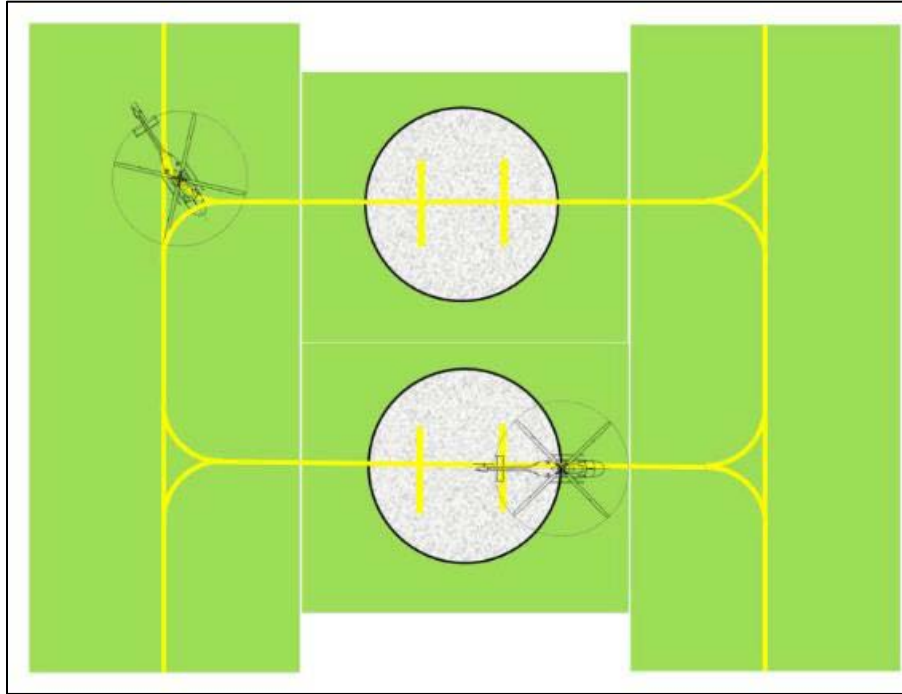


Figura A-3-7. Puestos de rodaje aéreo (en ruta de rodaje aéreo) en uso simultáneo

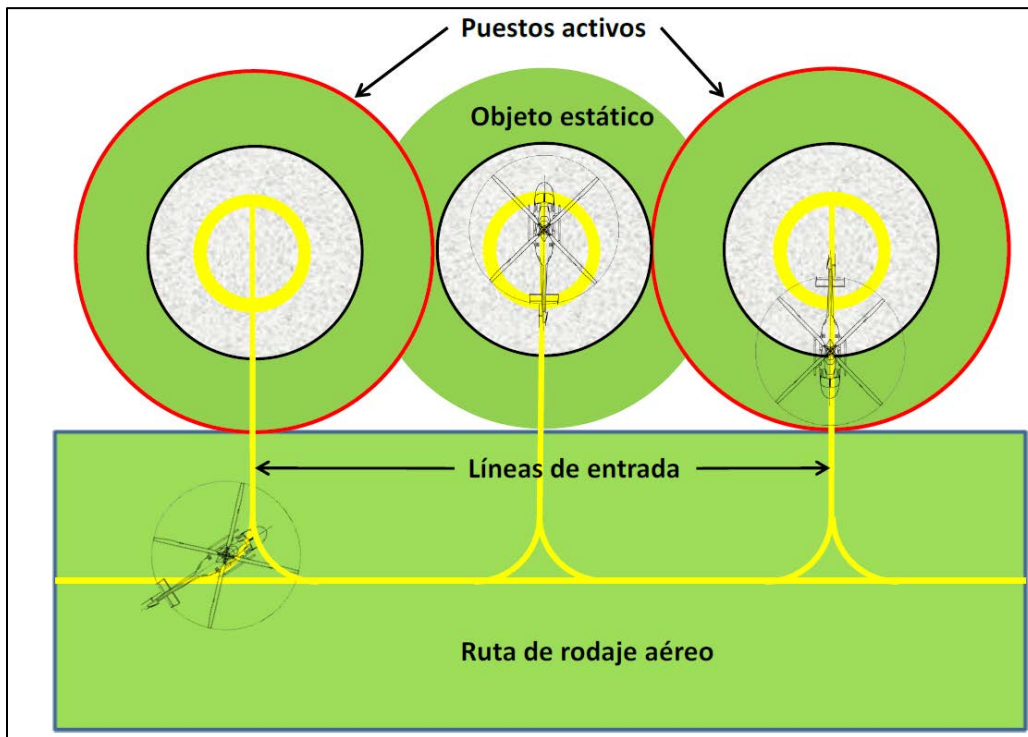


Figura A-3-8. Puestos para viraje (en rutas de rodaje aéreo – uso no simultáneo – puestos exteriores activos)

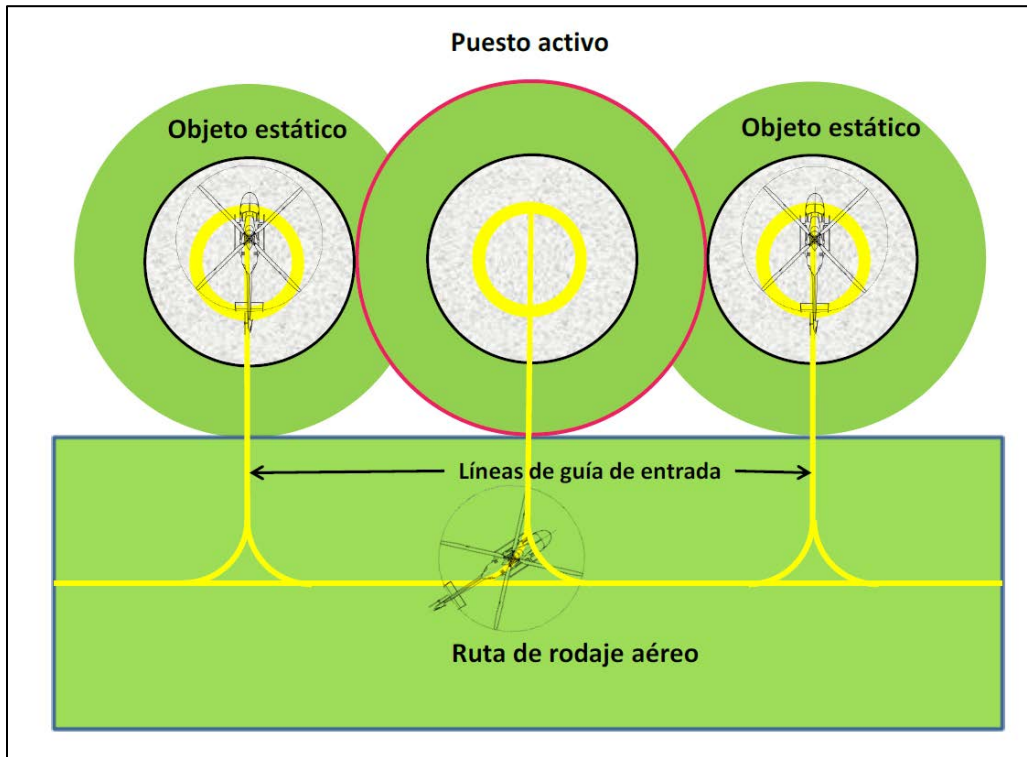


Figura A-3-9. Puestos para viraje (en ruta de rodaje aéreo) en uso no simultáneo – puesto interior activo

Tabla A-3-1. Distancia mínima de separación para la FATO en operaciones simultaneas

Si la masa del avion y/o la masa del helicoptero 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 mas	250 m

Tabla A-3-2. Detalle de las cargas puntuales y de las cargas totales superimpuestas

Categoría del helicóptero	Masa máxima de despegue		Carga puntual en cada rueda		Eje de las ruedas del tren de aterrizaje	Carga superimpuesta	Carga superimpuesta	Carga superimpuesta
	(kg)		(kN)		(kN)	(m)	(Sha) (kN/m ²)	(Shb) (kN/m ²)
1	Hasta 2300		Hasta 22,6		12,0	1,75	0,5	1,5
2	2301	5000	22,6	49,2	25,0	2,0	0,5	2,0
3	5001	9000	49,2	88,5	45,0	2,5	0,5	2,5
4	9001	13500	88,5	133,0	67,0	3,0	0,5	3,0
5	13501	19500	133,0	192,0	96,0	3,5	0,5	3,0
6	19501	27000	192,0	266,0	133,0	4,5	0,5	3,0

Tabla A-3-3. Resumen de cargas de diseño – Casos A y B

Cargas de diseño para helicópteros en aterrizaje - Caso A	
Cargas superimpuestas	
Helicópteros	2,5 L _H R distribuidos como dos cargas puntuales en los ejes de las ruedas para las categorías de los helicópteros de la Tabla A-3-4 Valores promedio para R = 1,3
Carga lateral	1,6 L _H /2 aplicados horizontalmente en cualquier dirección
Carga total superimpuesta	Carga a nivel de la plataforma junto con la carga máxima debida al viento. 1,4 S _{HA} en todo el área de la plataforma (S _{HA} de la Tabla A-3-4)
Carga muerta	1,4 G
Carga debida al viento	1,4 W
Verificación de tensión de perforación	2,5 L _H R de carga sobre el área de contacto del neumático, o del patín, de 64,5 x 10 ³ mm ² (100 pulgadas cuadradas)
Cargas de diseño para helicópteros en reposo - Caso B	
Cargas superimpuestas	
Helicópteros	1,6 L _H distribuidos como dos cargas puntuales en los ejes de las ruedas para las categorías de los helicópteros de la Tabla A-3-4
Carga total superimpuesta	1,6 S _{Hb} en todo el área de la plataforma (S _{Hb} de la Tabla A-3-4)
Verificación de tensión	Verificar según corresponda

Tabla A-3-4. Significado de Símbolos

Símbolo	Significado	Factores de carga parcial
L_H	Masa máxima de despegue del helicóptero	Carga dinámica (de diseño definitiva) - 2,5
G	Carga muerta de la estructura	Carga viva - 1,6
W	Carga debida al viento	Carga muerta - 1,4
R	Factor de respuesta estructural	Carga debida al viento - 1,4
S_{Ha}	Carga superimpuesta	Caso A
S_{Hb}	Carga superimpuesta	Caso B

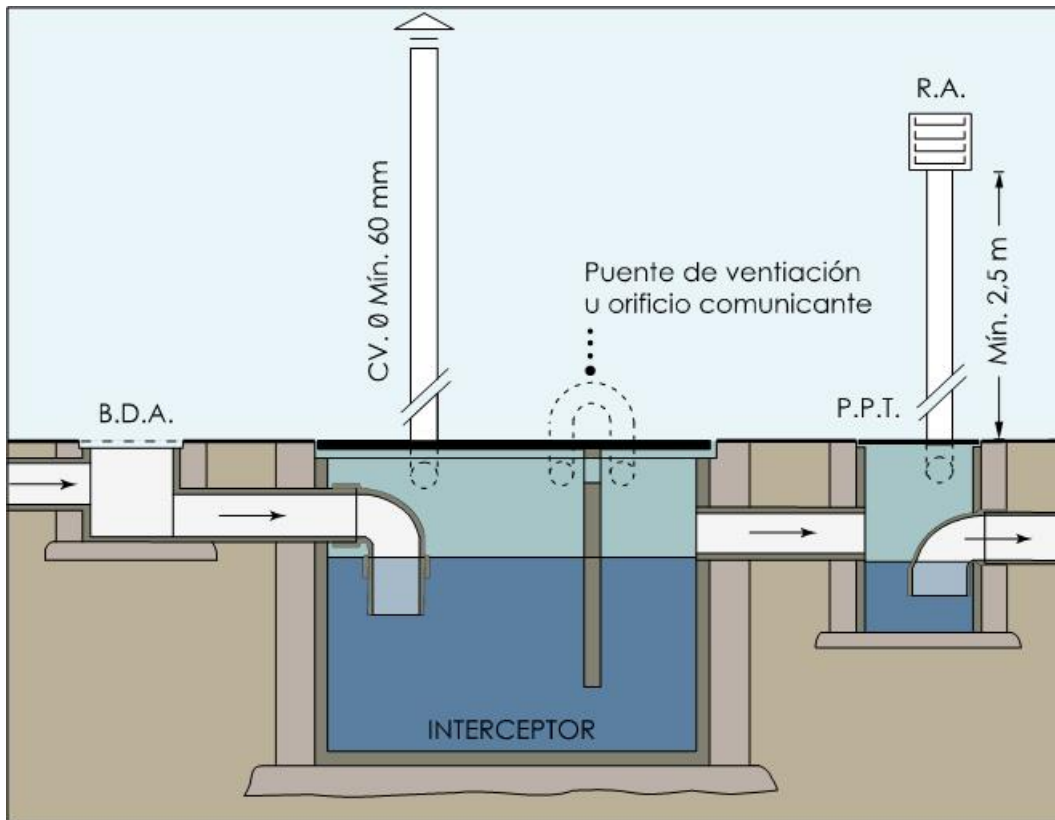


Figura A-3-7. Interceptor de combustible típico

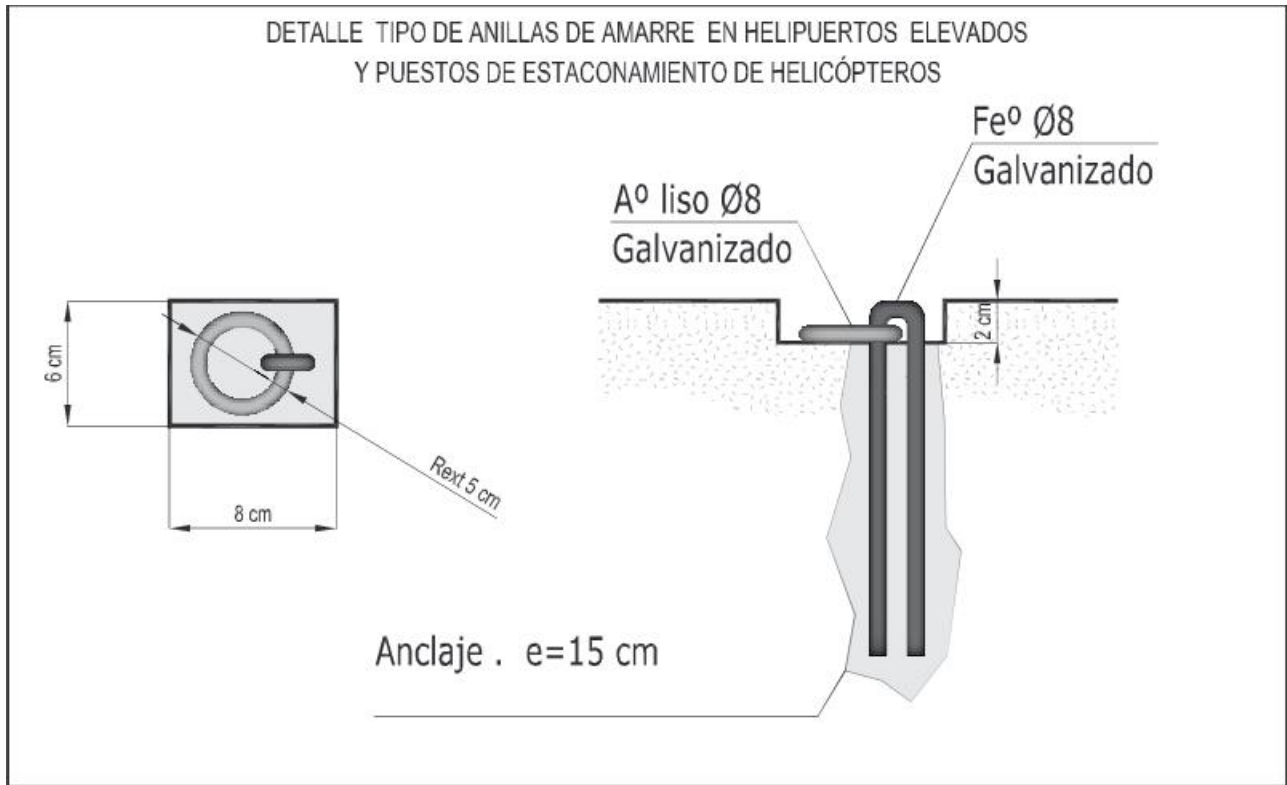


Figura A-3-8. Detalle de anillas de amarre en helipuertos elevados y puestos de estacionamiento

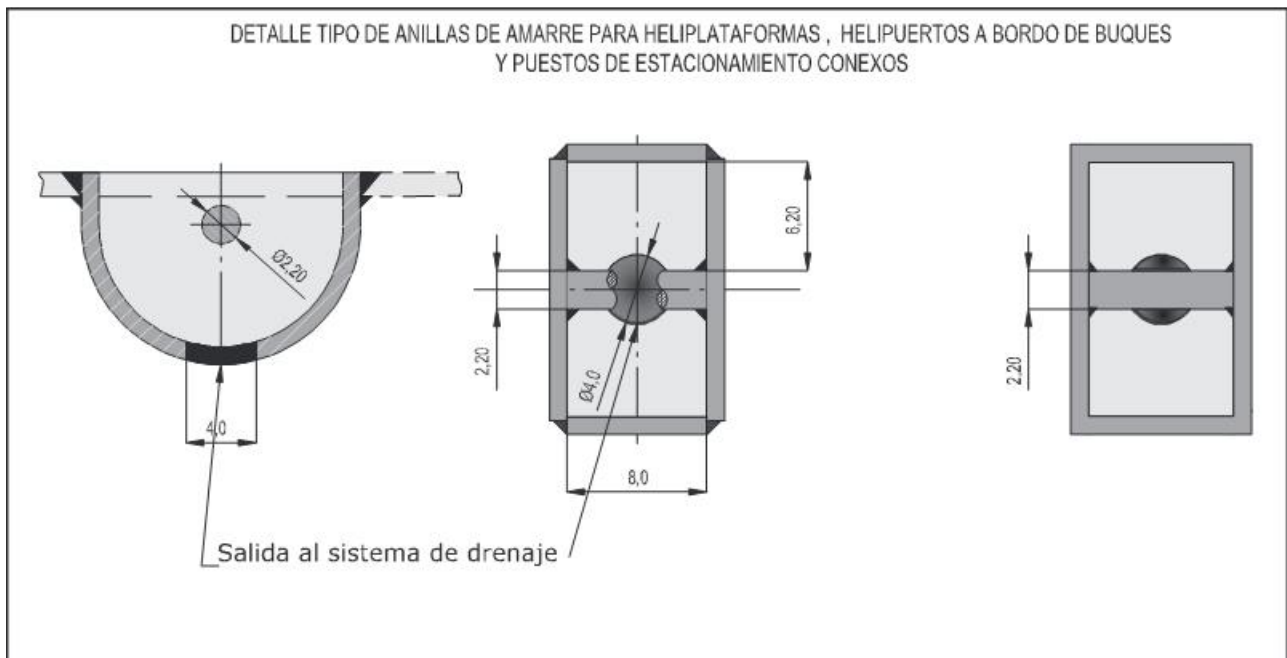


Figura A-3-9. Detalle de anillas de amarre para heliplataformas, helipuertos a bordo de buques y puestos de estacionamiento conexos

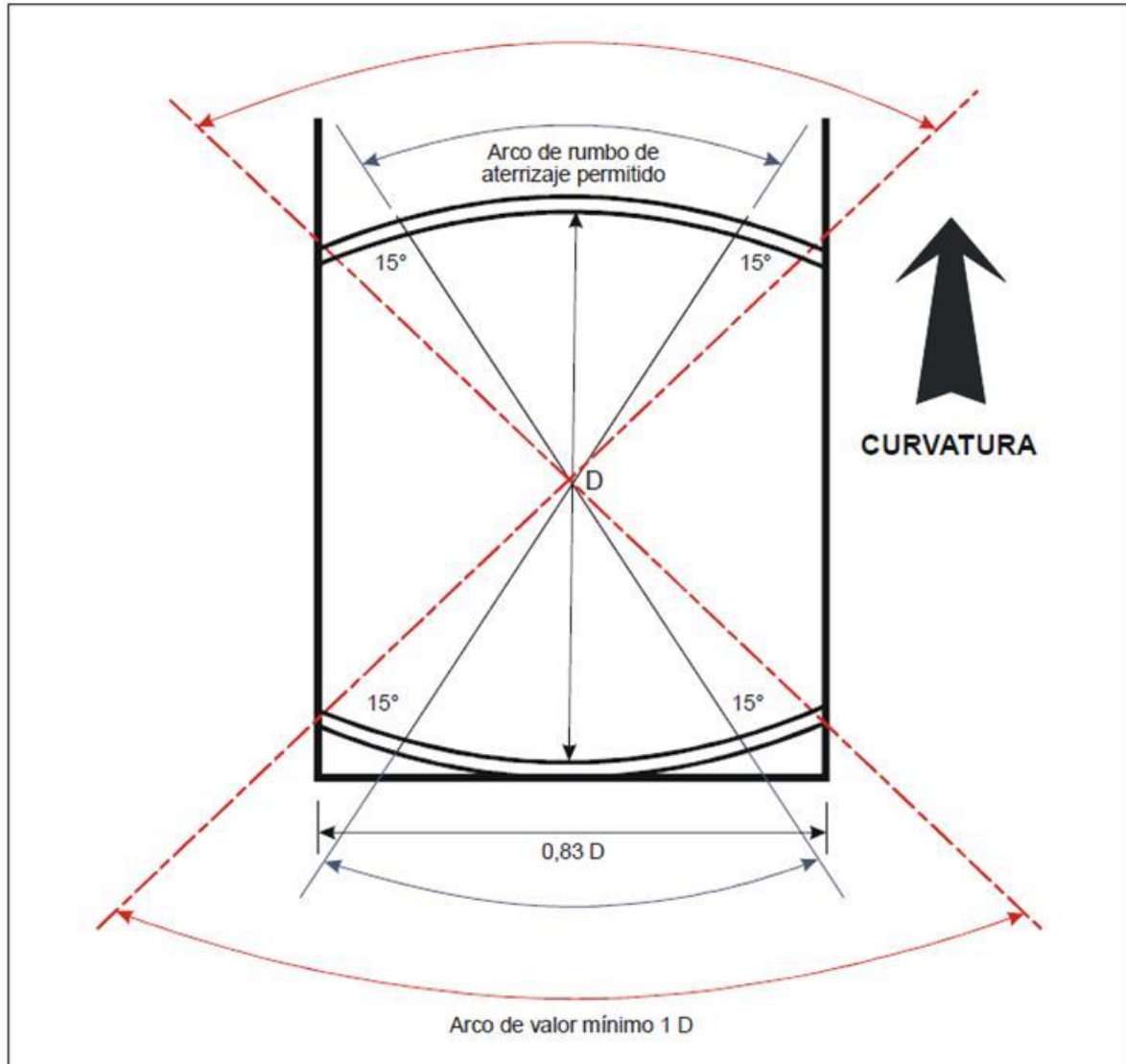


Figura A-3-10. Rumbos de aterrizaje permitidos a bordo de un buque para operaciones con rumbos restringidos

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APENDICE 4**PLANO DE ZONA DE PROTECCIÓN Y CONTROL DE OBSTÁCULOS****CAPÍTULO 1 - GENERALIDADES****1. Antecedentes**

El espacio aéreo nacional es un recurso limitado y debe ser administrado con el fin de promover su uso eficiente y, sobre todo, la seguridad de las aeronaves que operan en el mismo. En este contexto, todos los esfuerzos deben ser dirigidos a buscar soluciones adecuadas a los conflictos sobre el uso del espacio aéreo nacional, y su preservación para la aviación debe ser el objetivo primordial debido a su importancia como factor de integración y desarrollo nacional.

La seguridad y la regularidad de las operaciones aéreas en un helipuerto o una porción del espacio aéreo dependen del mantenimiento adecuado de sus condiciones operacionales, que están directamente influenciadas por el uso del suelo. La existencia de objetos, explotaciones y actividades urbanas que violen lo dispuesto en la normativa vigente puede imponer limitaciones a la plena utilización de las capacidades operacionales de un helipuerto o una porción del espacio aéreo.

La importancia de la aviación para las actividades sociales y económicas requiere la mejora constante de los mecanismos para fomentar la coordinación entre las autoridades competentes, con el objetivo de cumplir con las normas y la adopción de medidas para regular y controlar las actividades urbanas que constituyen, o que pueden constituir, riesgos potenciales a la seguridad operacional o que afecten negativamente la regularidad de las operaciones aéreas.

2. Alcance

Este Apéndice tiene el propósito de establecer los criterios de diseño que permitan definir el espacio aéreo requerido para la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas en las proximidades de los helipuertos, así como los criterios de operaciones para resolver posibles conflictos causados por las propuestas de nuevos objetos, extensión de objetos u objetos existentes en las proximidades de un helipuerto.

3. Aplicabilidad

Los requisitos y procedimientos establecidos en el presente Apéndice se aplican a los operadores/explotadores de helipuertos en el diseño de los planos de zona de protección, determinación de los efectos adversos y desarrollo de los estudios aeronáuticos necesarios, con miras a garantizar la seguridad y la regularidad de las operaciones aéreas, así como, posteriormente, en el establecimiento de los procedimientos de vigilancia en el entorno del helipuerto y en la análisis de nuevos objetos o extensión de objetos que pueden afectar sus operaciones de manera que se evite la reducción de los niveles de seguridad e regularidad.

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO 2 - PLANO DE ZONA DE PROTECCIÓN DE HELIPUERTOS

1. Helipuertos de Superficie y Elevados

- a. El plano de zona de protección de helipuertos, de superficie y elevados, se definen en función de las superficies de limitación de obstáculos que se describen en este capítulo.
- b. Las superficies de limitación de obstáculos se establecen en función de:
 1. el tipo de operación: VFR, IFR NPA o IFR PA;
 2. el diámetro del rotor del helicóptero crítico;
 3. las categorías de diseño de pendiente de los helicópteros en operación o planificados para operar en el helipuerto: A, B o C;
 4. el formato de la FATO: cuadrado, rectangular o circular; y
 5. el período de operación: solamente de día o día y noche.
- c. La FATO de formato circular se aplica sólo a los helipuertos con tipo de operación VFR.
 1. Los helipuertos con FATO de formato circular no tendrán superficie de transición y las superficies de aproximación y ascenso en el despegue serán utilizadas en todas las direcciones.
- d. En el helipuerto donde exista más de una FATO, se aplica un solo plano formado por las respectivas superficies de aproximación, ascenso en el despegue y transición, conforme el caso, para cada FATO.
- e. En los helipuertos elevados el plano de zona de protección deberá ser establecido basado en las clases de desempeño 1 o 2.
- f. Los helipuertos elevados también serán considerados como objeto proyectado en el espacio aéreo y no deben causar efecto adverso en los planes de zona de protección de otros aeródromos o helipuertos.
 1. En estos casos, se considerará la altura del helipuerto como la suma de la altura del edificio, de la estructura del helipuerto y del helicóptero crítico.
- g. los helipuertos públicos y privados deben tener dos superficies de aproximación y despegue, separados por al menos 150 grados.
 1. los helipuertos privados donde técnicamente es inviable la aplicación de dos superficies de aproximación y ascenso en el despegue separadas por al menos 150 grados, podrán excepcionalmente operar con solamente una superficie.
- h. Las superficies de aproximación, ascenso en el despegue y transición tienen por finalidad disciplinaria el uso de suelo de modo a garantizar:
 1. La seguridad operacional de las aeronaves durante situaciones de contingencia por medio del mantenimiento de una porción de espacio aéreo libre de obstáculos; y
 2. La regularidad de las operaciones aéreas, por medio del mantenimiento de los mínimos operacionales de aeródromo como los más bajos posibles.
- i. El plano de zona de protección que se describe en este capítulo está sujeto a superposición de superficies, predominando la más restrictiva.
- j. **Superficie de aproximación.** La superficie de aproximación está constituida por un plano inclinado o combinación de planos, o cuando la trayectoria incluye una curva, una superficie compleja en pendiente desde el borde de la área de seguridad operacional y centrada en la línea que pasa por el eje de la FATO, cuyas dimensiones y parámetros se indican en las **Figuras A-4-1, A-4-2, A-4-3, A-4-4, A-4-6 y A-4-7 y en las Tablas A-4-1, A-4-2 y A-4-3.**

- k. Para los helipuertos con tipo de operación VFR y FATO de formato cuadrado o rectangular, la superficie de aproximación puede tener una sección única (helicópteros categoría de diseño de pendiente A y B) o dos secciones (helicópteros categoría de diseño de pendiente C), cuyas dimensiones son:
1. Los límites de la primera sección o sección única son:
 - i. un borde interior, ubicado en el borde exterior de la área de seguridad operacional, horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la FATO, con una elevación igual a la elevación de la FATO en el punto donde el borde interior es interceptado por la línea central de la superficie de aproximación y determinado ancho igual de la área de seguridad operacional;
 - ii. dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente en un ángulo determinado a partir del plano vertical que contiene el eje de la FATO; y
 - iii. un borde exterior horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la FATO, que se encuentra a una determinada distancia del borde interno y una determinada altura por encima de la FATO.
 2. Los límites de la segunda sección son:
 - i. un borde interior, ubicado en el final de la primera sección, horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la FATO, con elevación igual a la elevación del borde exterior de la primera sección y ancho determinado, localizado al final de la primera sección;
 - ii. dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente a en un ángulo determinado a partir del plano vertical que contiene el eje de la FATO; y
 - iii. un borde exterior horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la FATO, localizado a una determinada distancia del borde interior.
 3. Para helipuertos clase de desempeño 1 el origen del plano inclinado puede estar ubicada directamente en el límite de la FATO.
 4. La pendiente de la superficie de aproximación debe ser medida con respecto el plano que contiene el prolongamiento del eje de la FATO.
- l. Para los helipuertos con tipo de operación VFR y FATO de formato circular, a superficie de aproximación puede tener una sección única o dos secciones, conforme el caso, cuyas dimensiones son:
1. Los límites de la primera sección o sección única son:
 - i. un borde interior circular contiguo el extremo de la área de seguridad operacional con elevación igual a FATO; y
 - ii. un borde exterior circular con centro en la FATO con determinado radio aumentado de los segmentos de radios del área de seguridad operacional y de la FATO de acuerdo con el tipo de operación y categoría de diseño de pendiente.
 2. Los límites de la segunda sección son:
 - iii. un borde interior circular con centro en la FATO con elevación igual a la elevación del borde interior de la primera sección ubicado en el final de la primera sección;
 - iv. un borde exterior circular con centro en la FATO, con radio definido por la suma del radio de la primera sección aumentado de la longitud de la segunda sección de acuerdo con el tipo de operación y categoría de diseño de pendiente.

- m. Para los helipuertos con tipo de operación IFR NPA la superficie de aproximación contiene una sección única, cuyas dimensiones son:
1. un borde interior, ubicado en el borde exterior de la área de seguridad operacional, horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la FATO, con una elevación igual a la elevación de la FATO en el punto donde el borde interior es interceptado por la línea central de la superficie de aproximación y determinado ancho igual de la área de seguridad operacional;
 2. dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente en un ángulo determinado a partir del plano vertical que contiene el eje de la FATO;
 3. un borde exterior horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la FATO, que se encuentra a una determinada distancia del borde interior y una determinada altura por encima de la FATO; y
 4. La pendiente de la superficie de aproximación debe ser medida con respecto el plano que contiene el prolongamiento del eje de la FATO.
- n. Para los helipuertos con tipo de operación IFR PA la superficie de aproximación contiene tres secciones, cuyas dimensiones son:
1. Los límites de la primera sección son:
 - i. un borde interior, ubicado en el borde exterior de la área de seguridad operacional, horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la FATO, con una elevación igual a la elevación de la FATO en el punto donde el borde interior es interceptado por la línea central de la superficie de aproximación y determinado ancho igual de la área de seguridad operacional;
 - ii. dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente en un ángulo determinado a partir del plano vertical que contiene el eje de la FATO; y
 - iii. un borde exterior horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la FATO, que se encuentra a una determinada distancia del borde interno y una determinada altura por encima de la FATO.
 2. Los límites de la segunda sección son:
 - i. un borde interior, ubicado en el final de la primera sección, horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la FATO, con elevación igual a la elevación del borde exterior de la primera sección y ancho determinado, localizado al final de la primera sección;
 - ii. dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente a en un ángulo determinado a partir del plano vertical que contiene el eje de la FATO; y
 - iii. un borde exterior horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la FATO, localizado a una determinada distancia del borde interior.
 3. Los límites de la sección horizontal son:
 - i. un borde interior, ubicado en el final de la segunda sección, horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la FATO, con elevación igual a la elevación del borde exterior de la segunda sección y ancho determinado, localizado al final de la segunda sección;
 - ii. dos lados que parten de los extremos del borde interior y se extienden paralelamente a partir del plano vertical que contiene el eje de la FATO; y
 - iii. un borde exterior horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la FATO, localizado a una determinada distancia del borde interior.

4. La pendiente de la superficie de aproximación debe ser medida con respecto al plano que contiene el prolongamiento del eje de la FATO.
- o. **Superficie de ascenso en el despegue.** La superficie de ascenso en el despegue está constituida por un plano inclinado o combinación de planos, o cuando la trayectoria incluye una curva, una superficie compleja en pendiente desde el borde de la área de seguridad operacional y centrada en la línea que pasa por el eje de la FATO, cuyas dimensiones y parámetros se indican en la **Figuras A-4-1, A-4-2, A-4-5, A-4-6 y A-4-7 y en las Tablas A-4-1, A-4-2 y A-4-3.**
- p. Para los helipuertos con cualquier tipo de operación y FATO de formato cuadrado o rectangular, la superficie de ascenso en el despegue contiene tres secciones, cuyas dimensiones son:
 1. Los límites de la primera sección son:
 - i. un borde interior, ubicado en el borde exterior de la área de seguridad operacional, horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la FATO, con una elevación igual a la elevación de la FATO en el punto donde el borde interior es interceptado por la línea central de la superficie de aproximación y determinado ancho igual de la área de seguridad operacional;
 - ii. dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente en un ángulo determinado a partir del plano vertical que contiene el eje de la FATO; y
 - iii. un borde exterior horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la FATO, que se encuentra a una determinada distancia del borde interno y una determinada altura por encima de la FATO.
 2. Los límites de la segunda sección son:
 - i. un borde interior, ubicado en el final de la primera sección, horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la FATO, con elevación igual a la elevación del borde exterior de la primera sección y ancho determinado, localizado al final de la primera sección;
 - ii. dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente a en un ángulo determinado a partir del plano vertical que contiene el eje de la FATO; y
 - iii. un borde exterior horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la FATO, localizado a una determinada distancia del borde interior.
 3. Los límites de la sección horizontal son:
 - i. un borde interior, ubicado en el final de la segunda sección, horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la FATO, con elevación igual a la elevación del borde exterior de la segunda sección y ancho determinado, localizado al final de la segunda sección;
 - ii. dos lados que parten de los extremos del borde interior y se extienden paralelamente a partir del plano vertical que contiene el eje de la FATO; y
 - iii. un borde exterior horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la FATO, localizado a una determinada distancia del borde interior.
4. La pendiente de la superficie de ascenso en el despegue debe ser medida con respecto al plano que contiene el prolongamiento del eje de la FATO.
5. En caso de existir una zona libre de obstáculos, la elevación del borde interior es igual al punto más alto del terreno en el eje de la zona libre de obstáculos. Para helicópteros clase de desempeño 1, el origen del plano inclinado puede elevarse directamente por encima del hecho.

6. En el caso de una superficie en línea recta, la pendiente se debe medir en el plano vertical que contiene el eje de dicha superficie.
 7. En el caso de una superficie que incluye una trayectoria en curva, tal superficie debe ser compleja, contener la horizontal normal a su eje y el pendiente de su eje es igual a una superficie de ascenso en el despegue en línea recta.
 8. La superficie de ascenso en el despegue en curva no contendrá más de una parte en curva.
 9. La parte en curva de una superficie de ascenso en el despegue en curva, la suma del radio del arco que define el eje de la superficie y la longitud de la porción rectilínea que se origina en el borde interior no deberá ser inferior a 575 metros.
 10. Cualquier cambio en la dirección del eje de una superficie de ascenso en el despegue debe estar diseñado de manera que no se requiere maniobra en curva con un radio de menos de 270 metros.
- q. Para los helipuertos con tipo de operación VFR y FATO de formato circular, a superficie de ascenso en el despegue puede tener una sección única o dos secciones, conforme el caso, cuyas dimensiones son:
1. Los límites de la primera sección o sección única son:
 - i. un borde interior circular contiguo al extremo de la área de seguridad operacional con elevación igual a FATO; y
 - ii. un borde exterior circular con centro en la FATO con determinado radio aumentado de los segmentos de radios del área de seguridad operacional y de la FATO de acuerdo con el tipo de operación y categoría de diseño de pendiente.
 2. Los límites de la segunda sección son:
 - iii. un borde interior circular con centro en la FATO con elevación igual a la elevación del borde interior de la primera sección ubicado en el final de la primera sección;
 - iv. un borde exterior circular con centro en la FATO, con radio definido por la suma del radio de la primera sección aumentado de la longitud de la segunda sección de acuerdo con el tipo de operación y categoría de diseño de pendiente.
- r. **Superficie de transición.** La superficie de transición constituye una superficie compleja ascendente a lo largo de las laterales de la área de seguridad operacional y parte de las laterales de la superficie de aproximación, inclinándose hacia arriba y fuera hasta una altura predeterminada, cuyos parámetros y dimensiones están establecidos en la **Figura A-4-8 y en las Tablas A-4-1 y A-4-3**
1. Los límites de la superficie de transición son:
 - i. un borde interno que comienza en la intersección de la lateral de la superficie de aproximación a una altura especificada por encima del borde interior y se extiende a lo largo de la lateral de la superficie de aproximación hacia el borde interior de la superficie de aproximación y, desde este punto, a lo largo de la longitud de la área de seguridad operacional;
 - ii. un borde exterior situado a una altura especificada por encima del borde interior;
 - iii. la elevación de un punto en el borde interior de la superficie de transición será:
 - A. a lo largo de la lateral de la superficie de aproximación, igual a la elevación de la superficie de aproximación en dicho punto; y
 - B. a lo largo de la área de seguridad operacional, igual a la elevación del borde interior de la superficie de aproximación.

2. La superficie de transición a lo largo de la área de seguridad operacional, será curva, si el perfil de la FATO es curvo, o plana, si el perfil de la FATO es una línea recta.
3. El Pendiente de la superficie de transición se debe medir con relación a un plano vertical perpendicular al FATO, a lo largo del área de seguridad operacional, perpendicular a la lateral de la superficie de aproximación a lo largo de esta superficie.
4. La superficie de transición no se aplica a una FATO con procedimientos de aproximación por instrumentos PinS sin VSS.

2. Heliplataformas

- a. **Sector/Superficie despejada de Obstáculos.** Superficie compleja que comienza y se extiende desde un punto de referencia sobre el borde de la FATO de una heliplataforma. En el caso de una TLOF menor que 1 D, el punto de referencia se debe localizar a no menos de 0,5 D del centro de la TLOF.
- b. Un sector o superficie despejada de obstáculos tendrán un arco de ángulo especificado.
- c. El sector despejado de obstáculos de una heliplataforma debe constar de dos componentes, uno por encima y otro por debajo del nivel de la heliplataforma cuyos parámetros y dimensiones están establecidos en la **Figura A-4-9**:
 1. Por encima del nivel de la heliplataforma. La superficie debe ser un plano horizontal al nivel de la elevación de la superficie de la heliplataforma y subtendrá un arco de por lo menos 210° con el ápice localizado en la periferia del círculo D que se extienda hacia afuera por una distancia que permita una trayectoria de salida sin obstrucciones apropiada para el helicóptero para el que esté prevista la heliplataforma; y
 2. Por debajo del nivel de la heliplataforma. Dentro del arco (mínimo) de 210°, la superficie se extenderá, más, hacia abajo del borde de la FATO por debajo de la elevación de la heliplataforma hasta el nivel del agua en un arco no menor de 180° que pase por el centro de la FATO y hacia afuera por una distancia que permita franquear en forma segura los obstáculos debajo de la heliplataforma en caso de falla de motor del tipo de helicóptero para el que esté prevista la heliplataforma.
 3. En los dos sectores despejados de obstáculos antes mencionados, para helicópteros que operen en las Clases de performance 1 o 2, la extensión horizontal de estas distancias desde la heliplataforma será compatible con la capacidad de operación con un motor inactivo del tipo de helicóptero que ha de utilizarse.
- d. **Sector/Superficie con obstáculos sujetos a restricciones.** Cuando necesariamente haya obstáculos en la estructura, la heliplataforma debe tener un sector con obstáculos sujetos a restricciones (LOS).
- e. Superficie compleja cuyo origen es el punto de referencia del sector despejado de obstáculos y que se extiende por el arco no cubierto por el sector despejado de obstáculos, dentro de la cual se prescribirá la altura de los obstáculos sobre el nivel de la TLOF.
- f. Un sector con obstáculos sujetos a restricciones no subtendrá un arco mayor de 150°. Sus dimensiones y ubicación deben ser las indicadas en la **Figura A-4-10** para una FATO de 1D con una TLOF coincidente, y en la **Figura A-4-11** para una TLOF de 0.83 D
- g. Los requisitos para las superficies limitadoras de obstáculos se especifican basándose en el uso previsto de la FATO, o sea, la maniobra de aproximación hasta el vuelo estacionario o aterrizaje, o la maniobra de despegue y tipo de aproximación, y se prevé aplicarlos cuando la FATO se utilice en tales operaciones. Cuando las operaciones se llevan a cabo hacia o desde ambas direcciones de una FATO, la función de ciertas superficies puede verse anulada debido a los requisitos más estrictos de otra superficie más baja.

3. Helipuertos a Bordo de Buques

- a. **Helipuertos construidos ex profeso - Emplazamiento en la proa o en la popa.** Cuando se emplacen áreas de operación de helicópteros en la proa o en la popa de un buque se deben aplicar los criterios para heliplataformas.
- b. **Helipuertos construidos ex profeso y no ex profeso - Emplazamiento en el centro del buque.** A proa y a popa de la TLOF mínima de 1 D debe haber dos sectores emplazados simétricamente, cubriendo cada uno de ellos un arco de 150°, con sus ápices en la periferia de la TLOF.
- c. Para proporcionar mayor protección con respecto a los obstáculos antes y después de la TLOF, las superficies elevadas con pendientes de una unidad en sentido vertical y cinco unidades en sentido horizontal, se deben extender desde la longitud total de los bordes de los dos sectores de 150°. Estas superficies se extenderán una distancia horizontal por lo menos igual a 1 D del helicóptero más grande para el cual esté prevista la TLOF y, ningún obstáculo debe penetrarlas (**véase la Figura A-4-12**).
- d. **Helipuertos no construidos ex profeso - Emplazamiento en el costado del buque.** Desde los puntos medios hacia proa y hacia popa del círculo D en dos segmentos fuera del círculo se deben extender áreas con obstáculos sujetos a restricciones hasta la barandilla del buque de proa a popa de 1,5 veces el diámetro de la TLOF, emplazada simétricamente con respecto al bisector de babor a estribor del círculo D. Dentro de estas áreas no deben haber objetos que sobresalgan una altura máxima de 2,5 cm por encima del nivel de la TLOF, **Figura A-4-13**, excepto si estos objetos no representan un peligro para los helicópteros.
- e. Se debe proveer una superficie horizontal con obstáculos sujetos a restricciones por lo menos de 0,25 D más allá del diámetro del círculo D, que rodea a los bordes interiores de la TLOF hasta los puntos medios hacia proa y hacia popa del círculo D. El sector con obstáculos sujetos a restricciones debe continuar hasta la barandilla del buque hasta una distancia hacia proa y hacia popa de 2,0 veces el diámetro de la TLOF, emplazada simétricamente con respecto al bisector de babor a estribor del círculo D. Dentro de este sector no debe haber objetos que sobresalgan por encima de una altura máxima de 25 cm del nivel de la TLOF.
- f. **Áreas de carga y descarga con malacate.** Las áreas designadas para carga y descarga con malacate a bordo de buques deben constar de una zona despejada circular de 5 m de diámetro, y una zona de maniobra concéntrica de 2 D de diámetro que se extienda desde el perímetro de la zona despejada (**Ver Figura A-4-14**).
- g. La zona de maniobras debe constar de dos áreas:
 1. la zona interna de maniobras, que se extiende desde el perímetro de la zona despejada y de un círculo de diámetro no menor de 1,5 D; y
 2. la zona externa de maniobras, que se extiende desde el perímetro de la zona interna de maniobras y de un círculo de diámetro no menor de 2 D.

**Tabla A-4-1 Dimensiones de Superficies Limitadoras de Obstáculos - Plano de Zona de Protección de Helipuertos
 Tipo de Operación: VFR y IFR No Precisión**

SUPERFÍCIES E DIMENSIONES	VISUAL			IFR NO PRECISIÓN
	Categorías de Diseño de Pendiente ⁽¹⁾			
	A ⁽²⁾	B ⁽³⁾	C ⁽⁴⁾	TODAS
APROXIMACIÓN				
Ancho del borde interior	Ancho de la área de seguridad operacional	Ancho de la área de seguridad operacional	Ancho de la área de seguridad operacional	Ancho de la área de seguridad operacional
Ubicación del borde interior	Marginal a la área de seguridad operacional	Marginal a la área de seguridad operacional	Marginal a la área de seguridad operacional	Marginal a la área de seguridad operacional
Primera sección				
Apertura para cada lado operación diurna (%)	10	10	10	16
Apertura para cada lado operación nocturna (%)	15	15	15	16
Longitud (m)	3386	245	1220	2500
Ancho del borde exterior operación diurna (m)	7R	Variable	7R	890
Ancho del borde exterior operación nocturna (m)	10R	Variable	10R	890
Pendiente (%)	4,5	8	12,5	3,33
Altura por encima de la FATO (m)	152	19,60	152	83,25
Segunda sección				
Apertura para cada lado operación diurna (%)	-	10	-	-
Apertura para cada lado operación nocturna (%)	-	15	-	-
Longitud (m)	-	830	-	-
Ancho del borde exterior operación diurna (m)	-	7R	-	-
Ancho del borde exterior operación nocturna (m)	-	10R	-	-
Pendiente (%)	-	16	-	-
Altura por encima de la FATO (m)	-	152	-	-
Longitud total (m)	3386	1075	1220	2500
ASCENSO EN EL DESPEGUE				
Ancho del borde interior	Ancho de la área de seguridad operacional	Ancho de la área de seguridad operacional	Ancho de la área de seguridad operacional	90

Ubicación del borde interior	Marginal a la área de seguridad operacional o CWY, conforme el caso	Marginal a la área de seguridad operacional o CWY, conforme el caso	Marginal a la área de seguridad operacional o CWY, conforme el caso	Marginal a la área de seguridad operacional o CWY, conforme el caso
Primera sección				
Apertura para cada lado operación diurna (%)	10	10	10	30
Apertura para cada lado operación nocturna (%)	15	15	15	30
Longitud (m)	3386	245	1220	2850
Ancho del borde exterior operación diurna (m)	7R	Variable	7R	1800
Ancho del borde exterior operación nocturna (m)	10R	Variable	10R	1800
Pendiente (%)	4,5	8	12,5	3,5
Altura por encima de la FATO (m)	152	19,60	152	99,75
Segunda sección				
Apertura para cada lado operación diurna (%)	-	10	-	Paralela
Apertura para cada lado operación nocturna (%)	-	15	-	Paralela
Longitud (m)	-	830	-	1510
Ancho del borde exterior operación diurna (m)	-	7R	-	1800
Ancho del borde exterior operación nocturna (m)	-	10R	-	1800
Pendiente (%)	-	16	-	3,5
Altura por encima de la FATO (m)	-	152	-	152
Tercera sección				
Apertura para cada lado operación diurna (%)	-	-	-	Paralela
Apertura para cada lado operación nocturna (%)	-	-	-	Paralela
Longitud (m)	-	-	-	7640
Ancho del borde exterior operación diurna (m)	-	-	-	1800
Ancho del borde exterior operación nocturna (m)	-	-	-	1800
Pendiente (%)	-	-	-	2
Altura por encima de la FATO (m)	-	-	-	305
Longitud total (m)	3386	1075	1220	12000
TRANSICIÓN⁽⁵⁾				
Pendiente (%)	50	50	50	20
Altura (m)	45	45	45	45

- (1) Las categorías pueden no limitarse a una clase de desempeño específica y pueden ser aplicables a más de una clase de desempeño y representan ángulos mínimos de diseño de pendiente y no pendientes operacionales.
 (2) Corresponde a los helicópteros clase de desempeño 1.
 (3) Corresponde a los helicópteros clase de desempeño 3.
 (4) Corresponde a los helicópteros clase de desempeño 2.
 (5) Aplicable solamente para helipuertos con procedimiento de aproximación PinS y superficie de tramo visual (VSS).

**Tabla A-4-2 Dimensiones de las Superficies de Aproximación y Ascenso en el Despegue con Trayectoria en Curva
 Tipo de Operación: VFR**

SUPERFÍCIES ⁽¹⁾	VISUAL
	Dimensiones
APROXIMACIÓN/ASCENSO EN EL DESPEGUE	
Cambio de dirección (grados)	Como Requerido (Máximo 120°)
Radio de curva en la línea central (m)	Mínimo de 270
Longitud hasta la puerta interior (m) ⁽²⁾	305 ⁽³⁾ 370 ⁽⁴⁾
Ancho del borde interior operación diurna (m)	Ancho del borde interior más 20% de la longitud hasta el borde interior
Ancho del borde interior operación nocturna (m)	Ancho del borde interior más 30% de la longitud hasta el borde interior
Ancho del borde exterior operación diurna (m)	Ancho del borde interior más 20% de la longitud hasta el borde interior hasta el ancho mínimo de 7R
Ancho del borde exterior operación nocturna (m)	Ancho del borde interior más 30% de la longitud hasta el borde interior hasta el ancho mínimo de 10R
Elevación del borde interior (m) ⁽⁵⁾	Variable
Elevación del borde exterior (m) ⁽⁵⁾	Variable
Pendiente (%) ⁽⁶⁾	Variable
Apertura para cada lado operación diurna (%)	10
Apertura para cada lado operación nocturna (%)	15

- (1) Podrá ser establecida más de una curva dentro de la longitud total de la superficie de aproximación/ascenso en el despegue. En este caso, se aplica lo mismo criterio a las curvas posteriores, excepto cuando el ancho de las puertas interior y exterior sean normalmente iguales a el ancho máximo de la área.
- (2) La distancia mínima requerida antes de iniciar un viraje después del despegue o de completar un viraje durante la aproximación establecida desde el extremo de la área de seguridad operacional o de la zona libre de obstáculos (CWY) para helipuertos clase 1 (categoría A) e desde el final de la FATO para helipuertos clase 2 (categorías C) y clase 3 (categoría B).
- (3) Clase 1 (Categoría A).
- (4) Clase 2 (Categoría C) y Clase 3 (Categoría B).
- (5) Establecida en función de la longitud del borde interno y de la pendiente aplicable.
- (6) Establecido de acuerdo con los valores de pendiente definidos en la Tabla A-4-1 para el tipo de operación visual.

Tabla A-4-3 Dimensiones de Superficies Limitadoras de Obstáculos - Plano de Zona de Protección de Helipuertos
Tipo de Operación: IFR Precisión

SUPERFÍCIES E DIMENSIONES	IFR PRECISIÓN							
	3° APROXIMACIÓN				6° APROXIMACIÓN			
	Altura por encima de la FATO							
	90m	60m	45m	30m	90m	60m	45m	30m
APROXIMACIÓN								
Ancho mínimo del borde interior (m)	90	90	90	90	90	90	90	90
Ubicación mínima del borde interior (m)	60	60	60	60	60	60	60	60
Primera sección								
Apertura para cada lado hasta una altura por encima de la FATO (%)	25	25	25	25	25	25	25	25
Distancia hasta una altura por encima de la FATO (m)	1745	1163	872	581	870	580	435	290
Longitud (m)	3000	3000	3000	3000	1500	1500	1500	1500
Ancho del borde exterior (m)	962	671	526	380	521	380	307,5	235
Pendiente (%)	2,5	2,5	2,5	2,5	5	5	5	5
Altura por encima de la FATO (m)	75	75	75	75	75	75	75	75
Segunda sección								
Apertura para cada lado (%)	15	15	15	15	15	15	15	15
Distancia hasta la sección horizontal (m)	2793	3763	4246	4733	4250	4733	4975	5217
Longitud (m)	2500	2500	2500	2500	1250	1250	1250	1250

Ancho del borde exterior (m)	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800
Pendiente (%)	3	3	3	3	6	6	6	6	6
Altura por encima de la FATO (m)	75	75	75	75	75	75	75	75	75
Sección horizontal									
Apertura para cada lado (%)	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela
Distancia hasta el borde exterior (m)	5462	5074	4882	4686	3380	3187	3090	2993	
Longitud (m)	4500	4500	4500	4500	5750	5750	5750	5750	
Ancho del borde exterior (m)	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	
Longitud total (m)	10000	10000	10000	10000	8500	8500	8500	8500	
ASCENSO EN EL DESPEGUE									
Ancho del borde interior (m)	90	90	90	90	90	90	90	90	90
Ubicación del borde interior (m)	Marginal a la área de seguridad operacional o CWY, conforme el caso	Marginal a la área de seguridad operacional o CWY, conforme el caso	Marginal a la área de seguridad operacional o CWY, conforme el caso	Marginal a la área de seguridad operacional o CWY, conforme el caso	Marginal a la área de seguridad operacional o CWY, conforme el caso	Marginal a la área de seguridad operacional o CWY, conforme el caso	Marginal a la área de seguridad operacional o CWY, conforme el caso	Marginal a la área de seguridad operacional o CWY, conforme el caso	Marginal a la área de seguridad operacional o CWY, conforme el caso
Primera sección									
Apertura para cada lado operación diurna (%)	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Apertura para cada lado operación nocturna (%)	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Longitud (m)	2850	2850	2850	2850	2850	2850	2850	2850	2850
Ancho del borde exterior operación diurna (m)	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800
Ancho del borde exterior operación nocturna (m)	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800
Pendiente (%)	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
Altura por encima de la FATO (m)	99,75	99,75	99,75	99,75	99,75	99,75	99,75	99,75	99,75
Segunda sección									
Apertura para cada lado operación diurna (%)	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela
Apertura para cada lado operación nocturna (%)	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela
Longitud (m)	1510	1510	1510	1510	1510	1510	1510	1510	1510
Ancho del borde exterior operación diurna (m)	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800
Ancho del borde exterior operación nocturna (m)	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800
Pendiente (%)	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
Altura por encima de la FATO (m)	152	152	152	152	152	152	152	152	152
Tercera sección									
Apertura para cada lado operación diurna (%)	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela
Apertura para cada lado operación nocturna (%)	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela

Longitud (m)	7640	7640	7640	7640	7640	7640	7640	7640	7640
Ancho del borde exterior operación diurna (m)	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800
Ancho del borde exterior operación nocturna (m)	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800
Pendiente (%)	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Altura por encima de la FATO (m)	305	305	305	305	305	305	305	305	305
TRANSICIÓN									
Pendiente (%)	14,30	14,30	14,30	14,30	14,30	14,30	14,30	14,30	14,30
Altura (m)	45	45	45	45	45	45	45	45	45

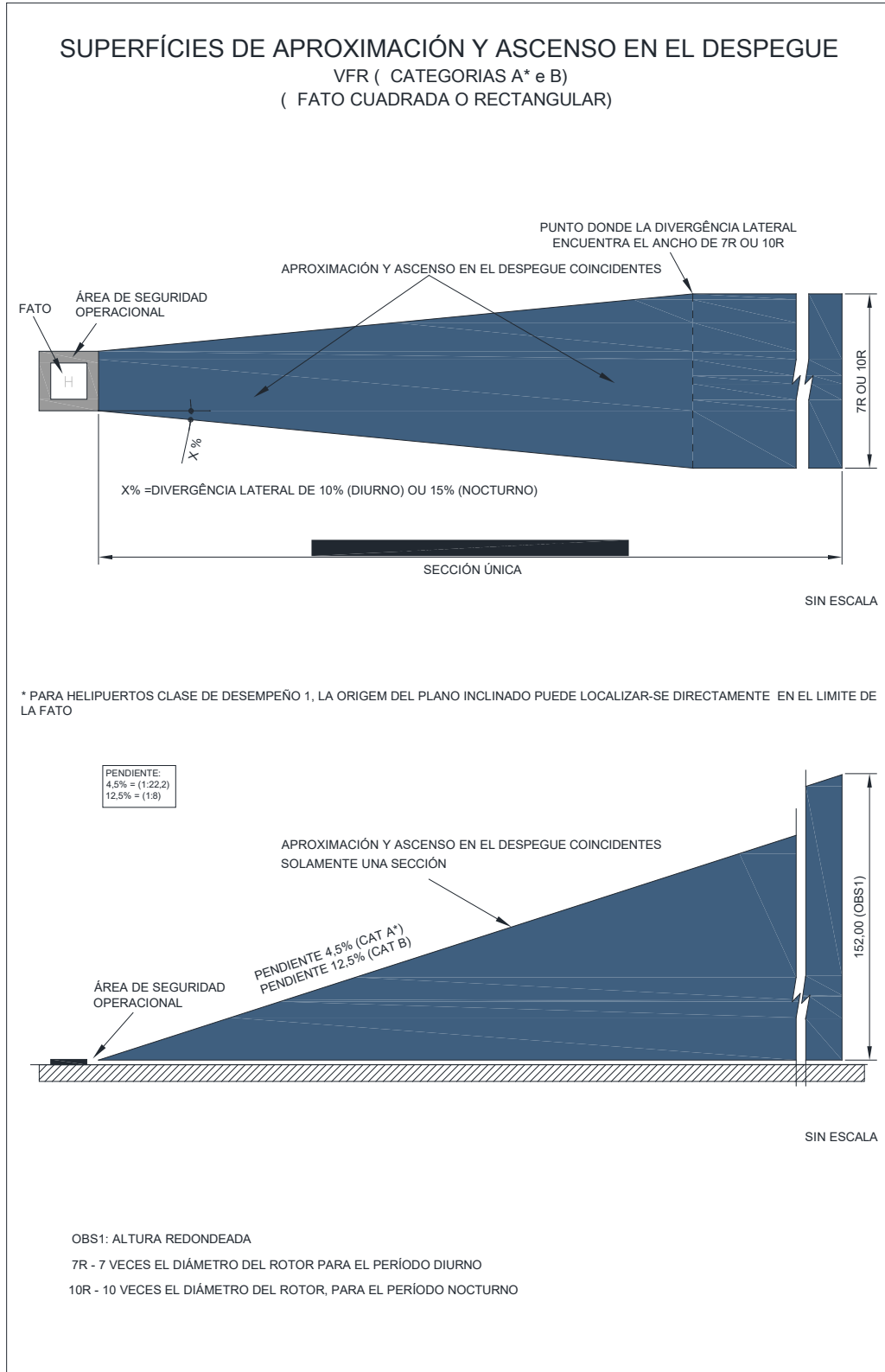


Figura A-4-1

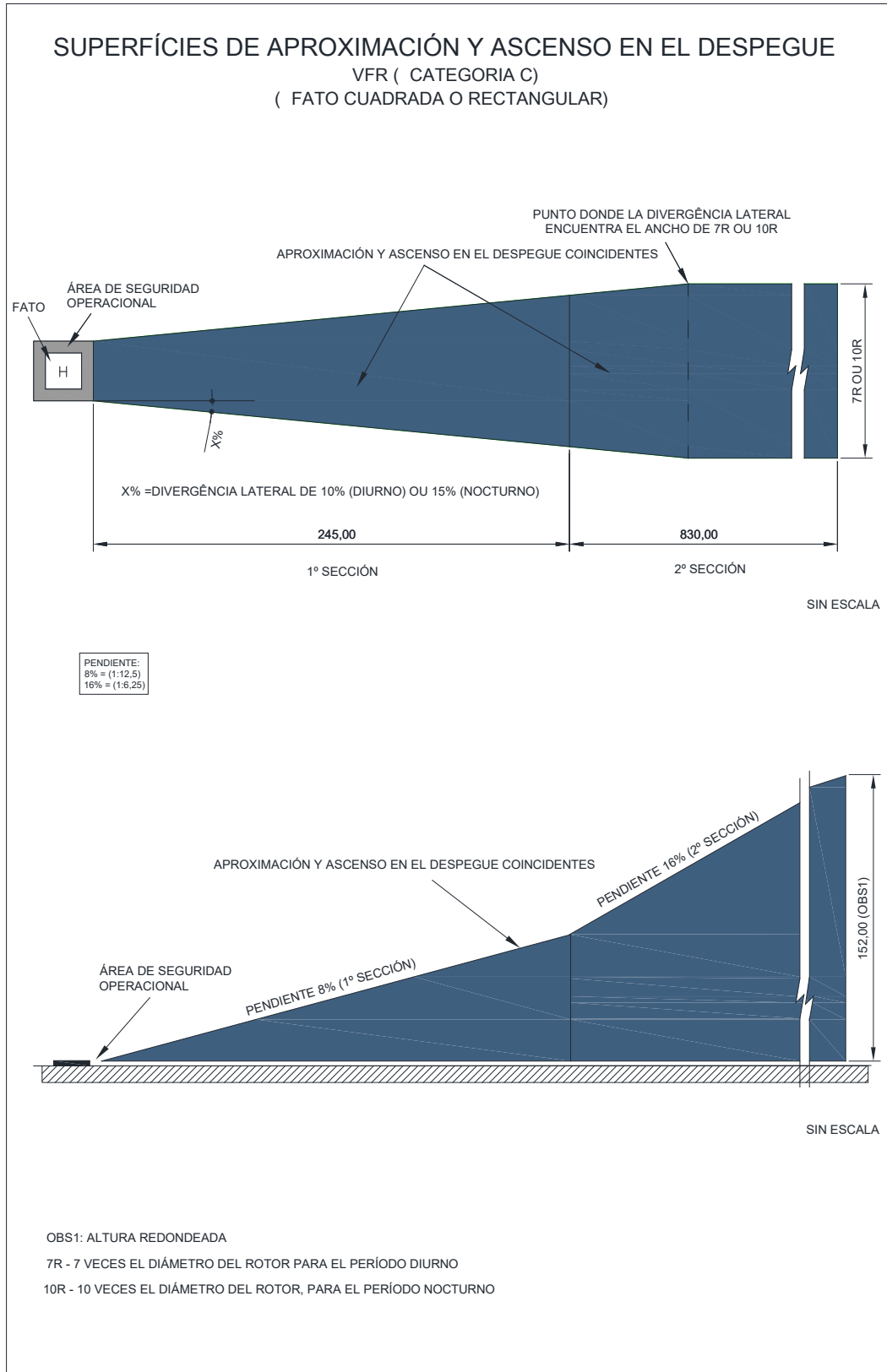


Figura A-4-2

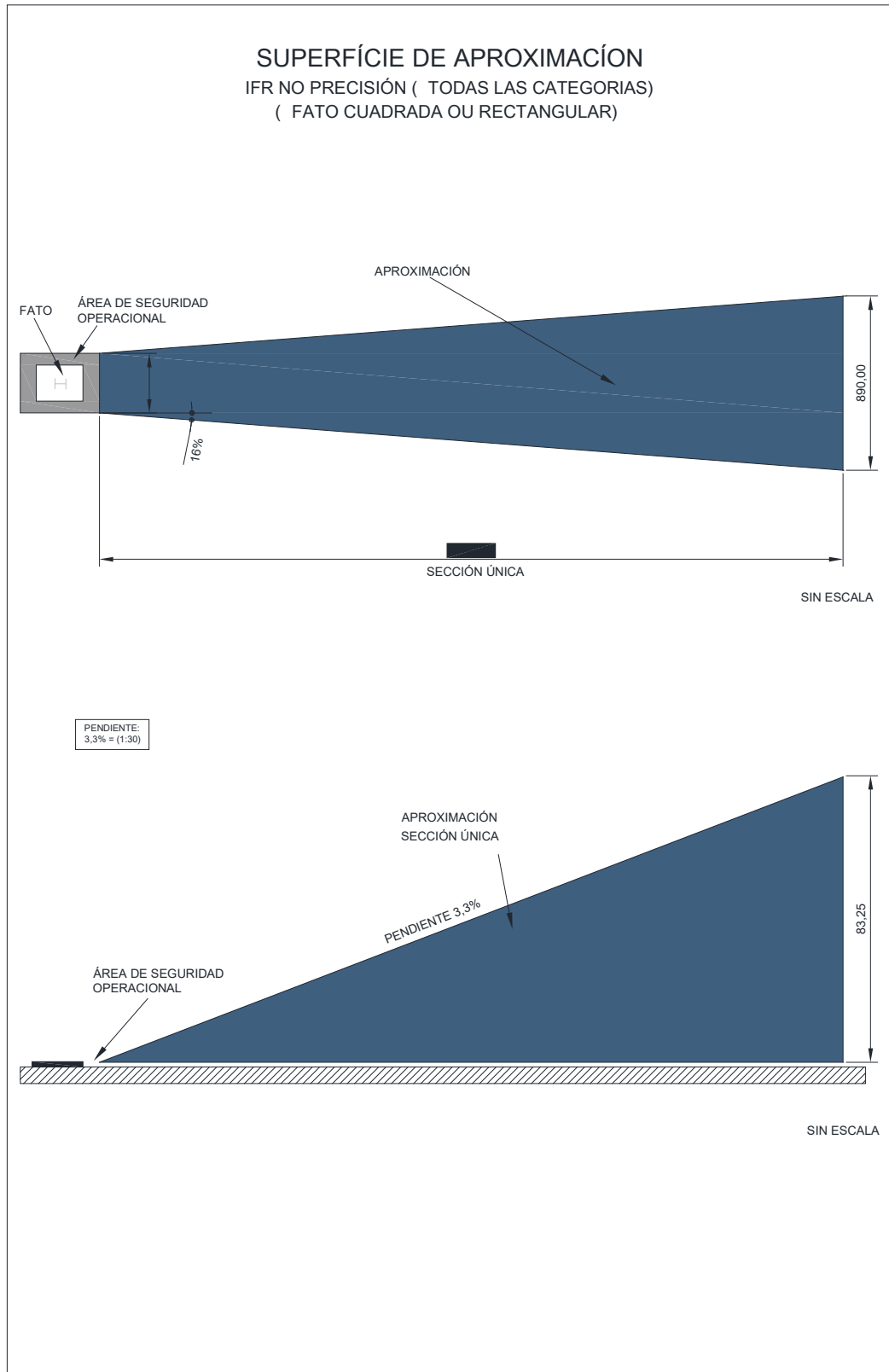


Figura A-4-3

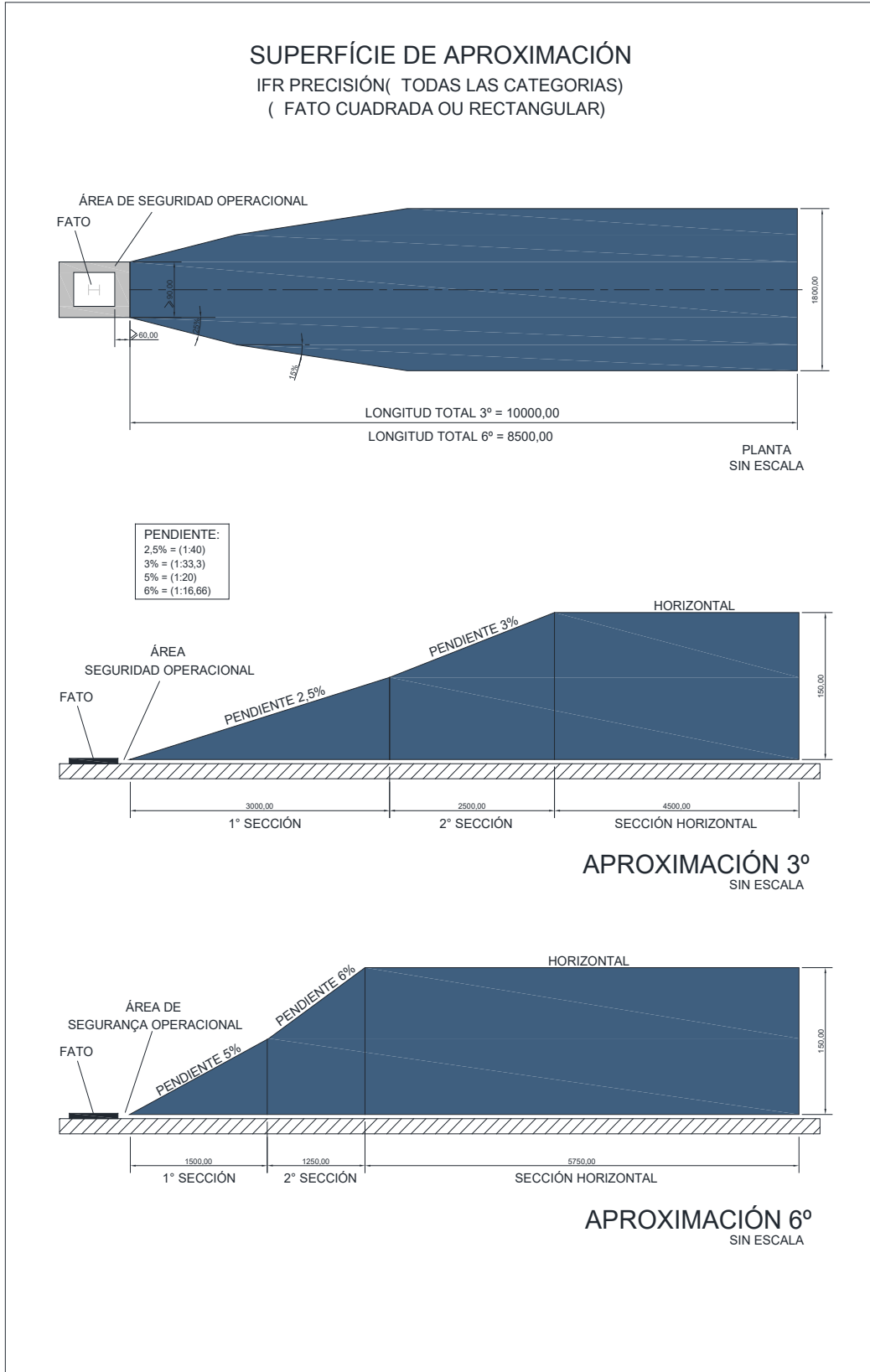


Figura A-4-4

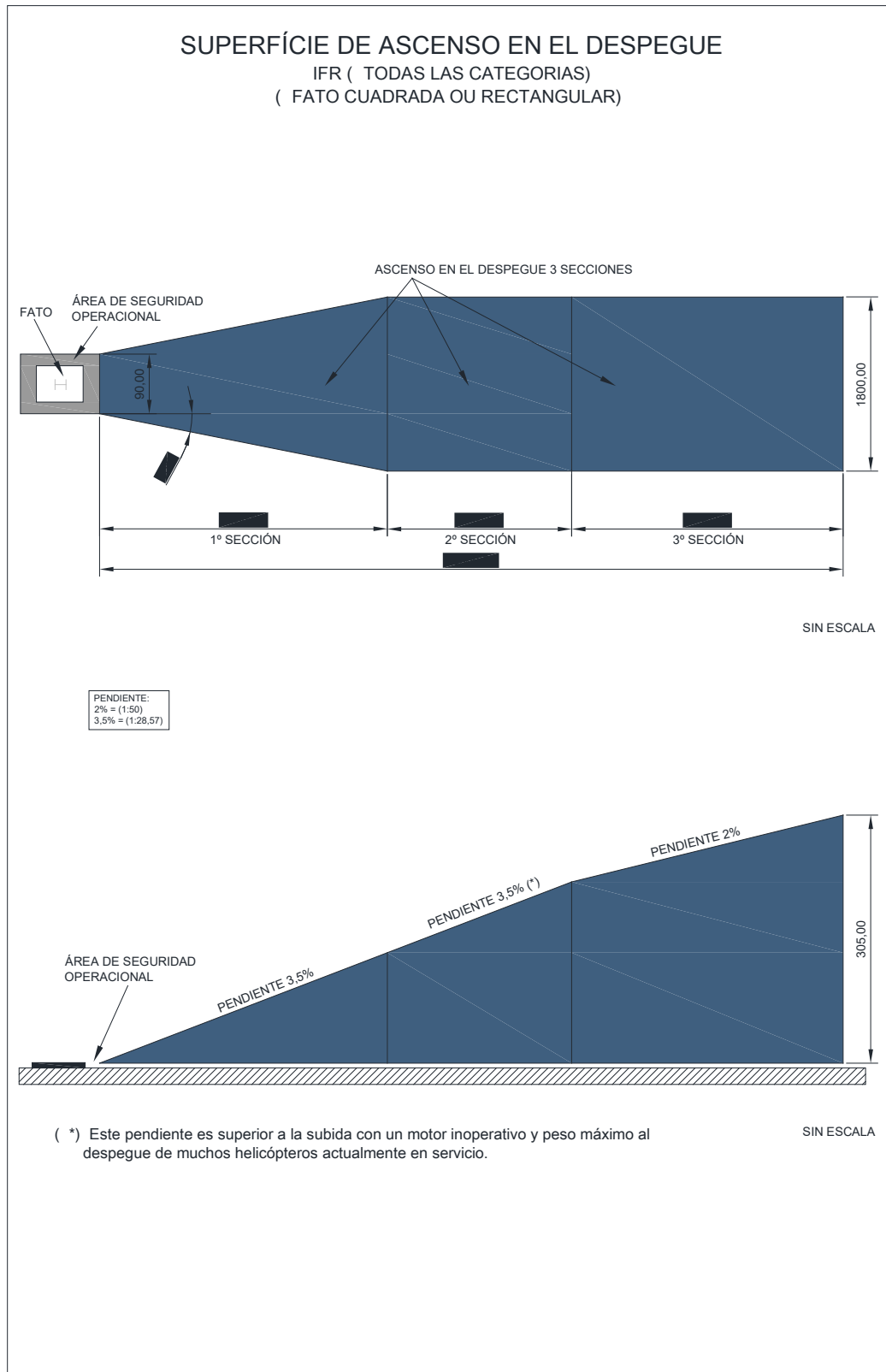


Figura A-4-5

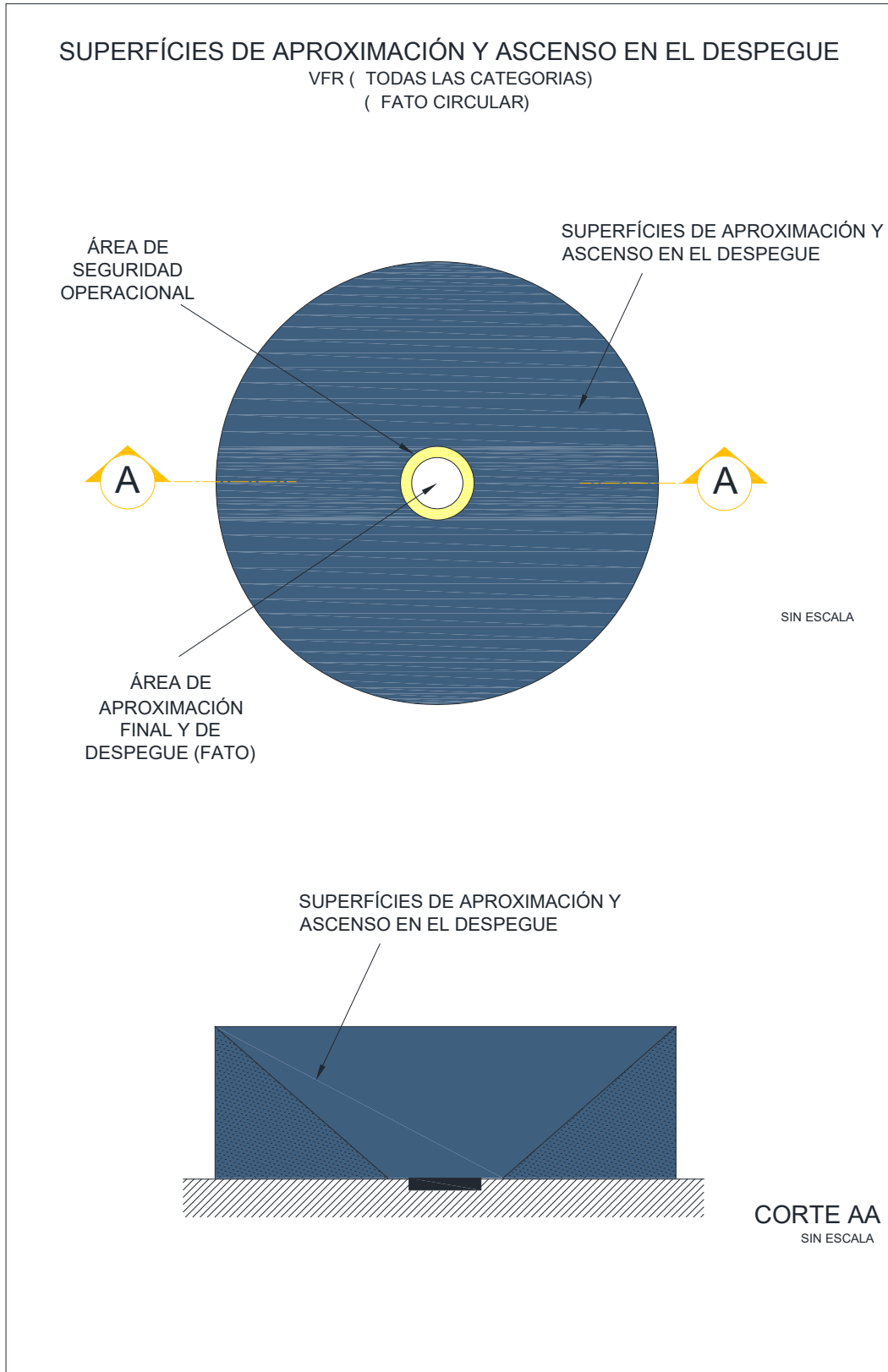


Figura A-4-6

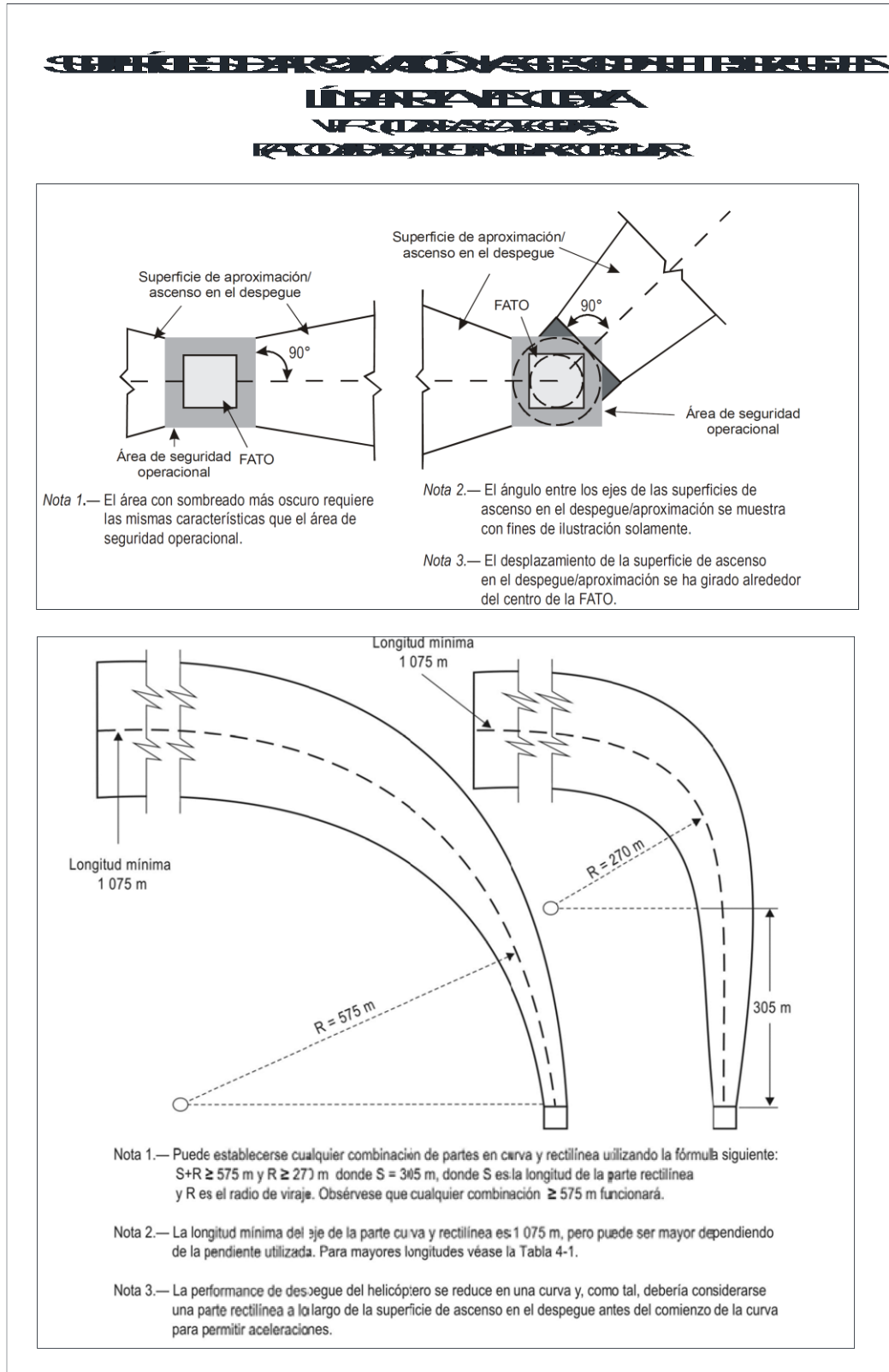


Figura A-4-7

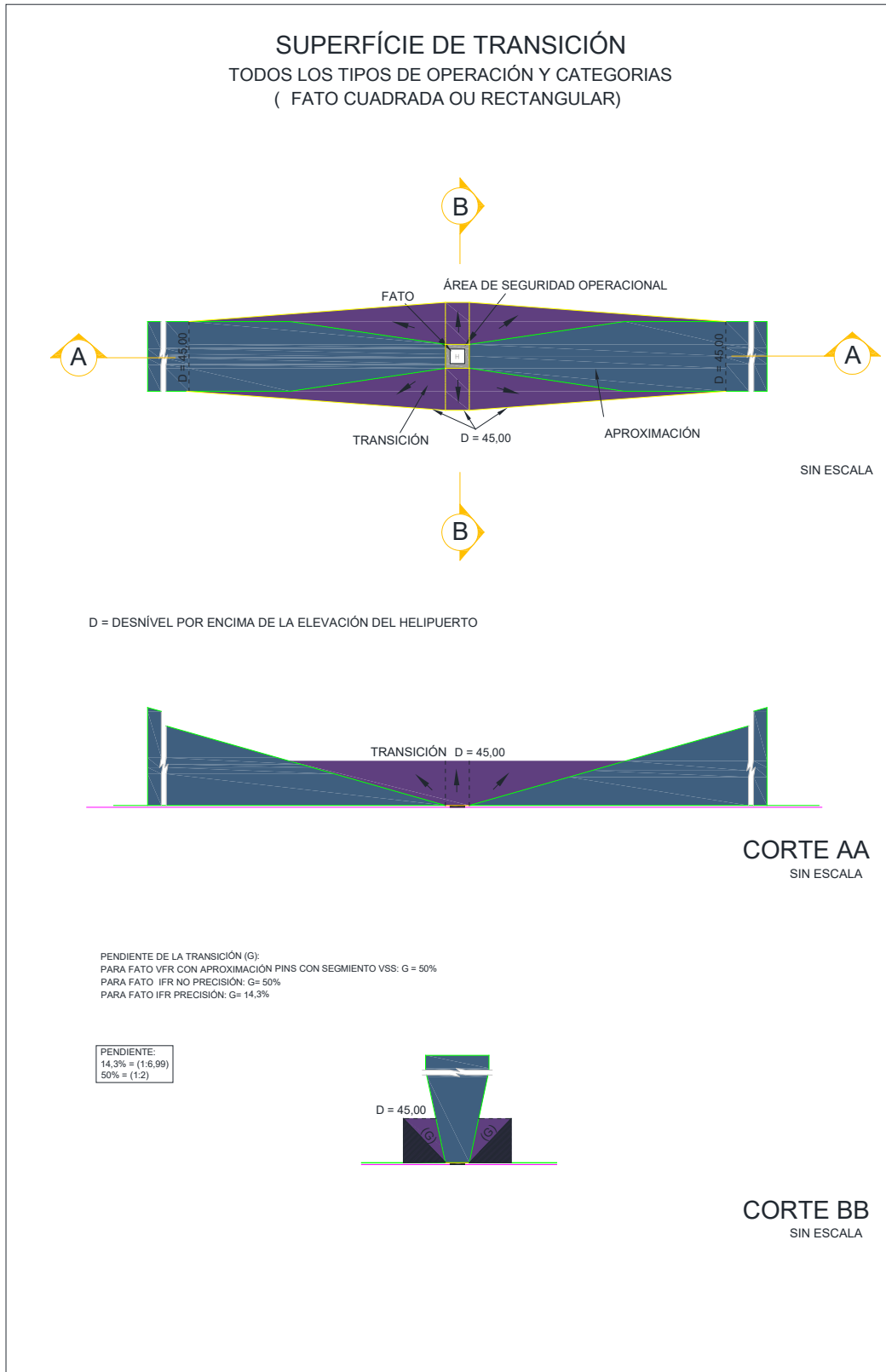


Figura A-4-8

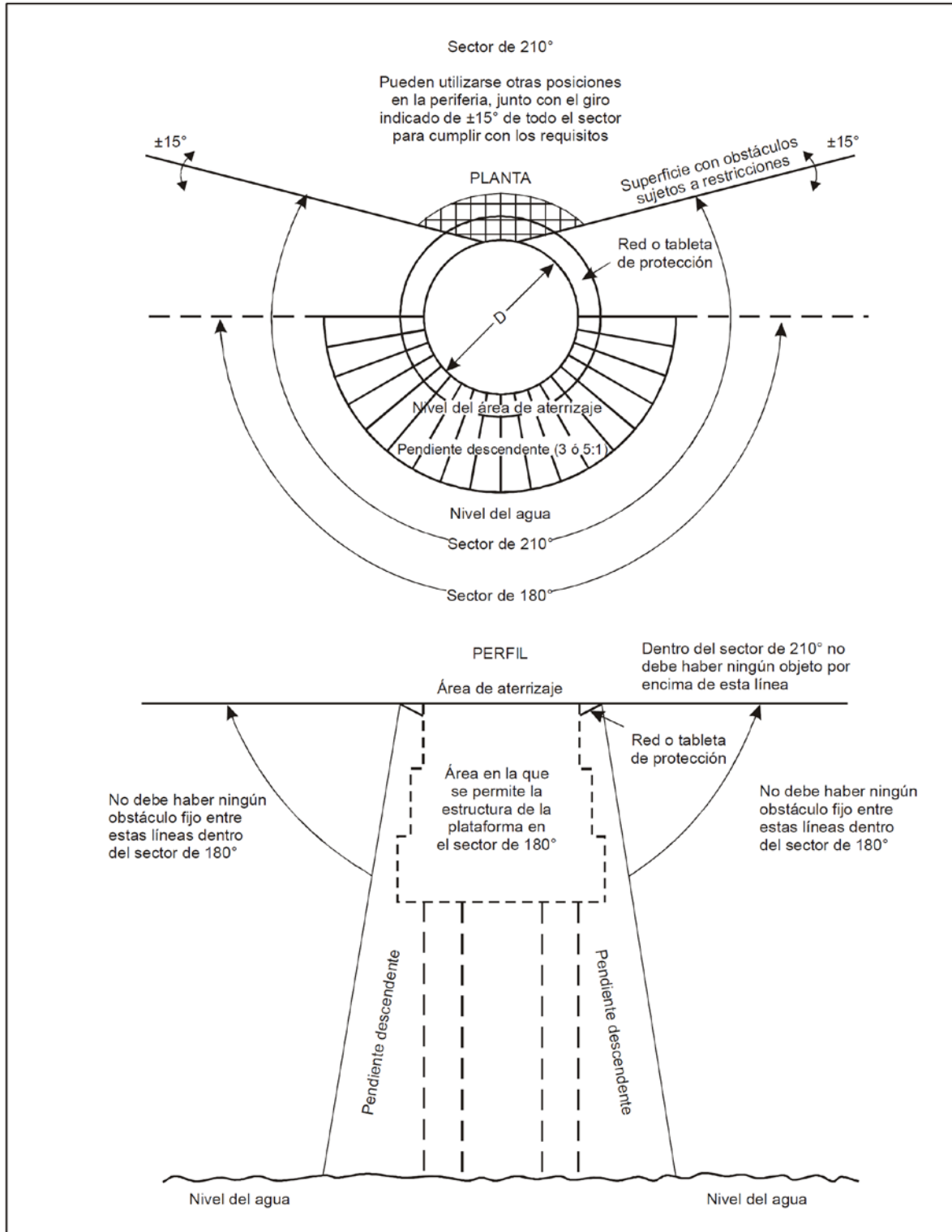


Figura A-4-9 - Sector despejado de obstáculos de una heliplataforma

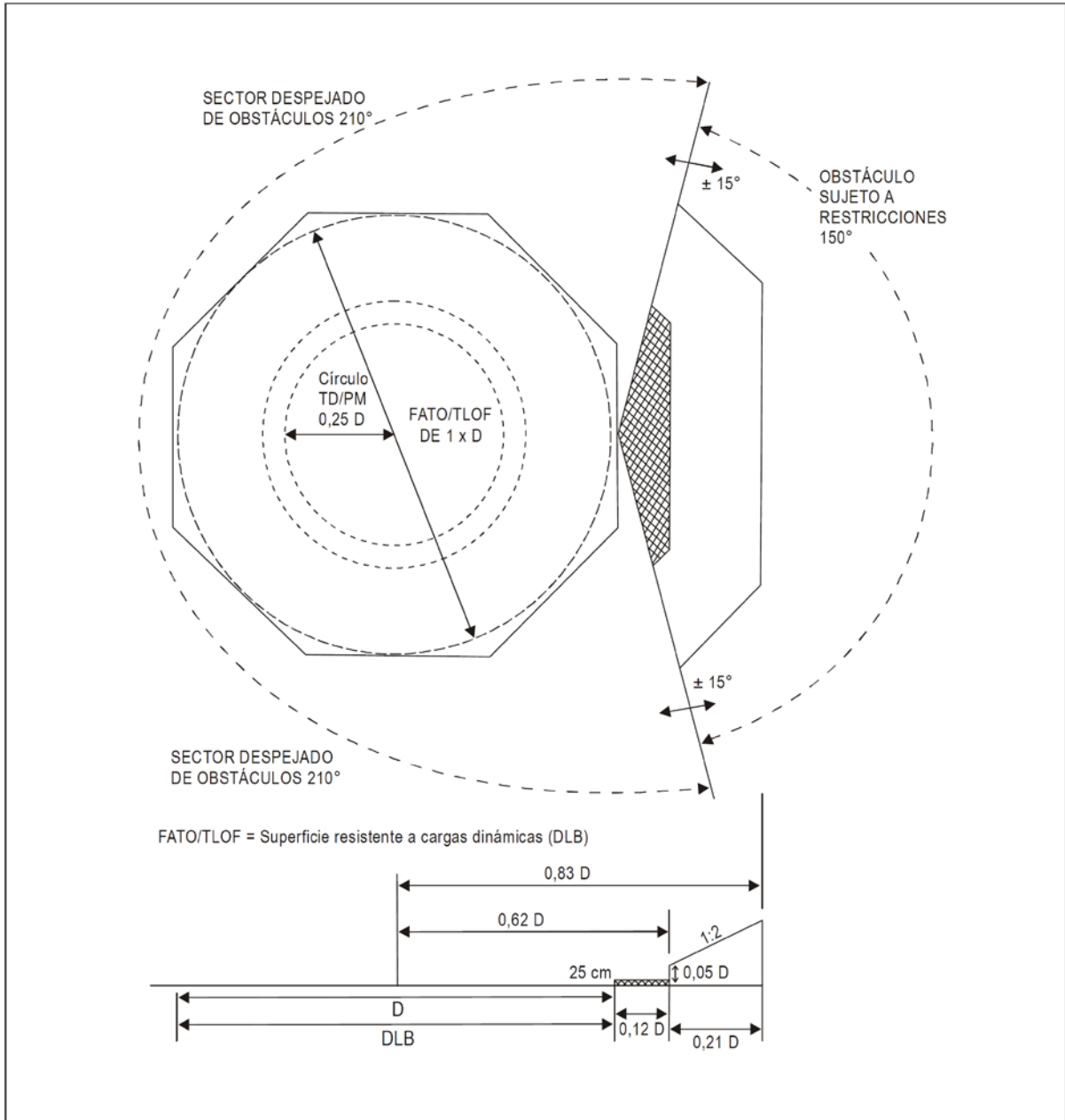


Figura A-4-10 - Sectores y superficies limitadores de obstáculos en heliplateformas para una FATO y una TLOF coincidente de 1 D y mayor

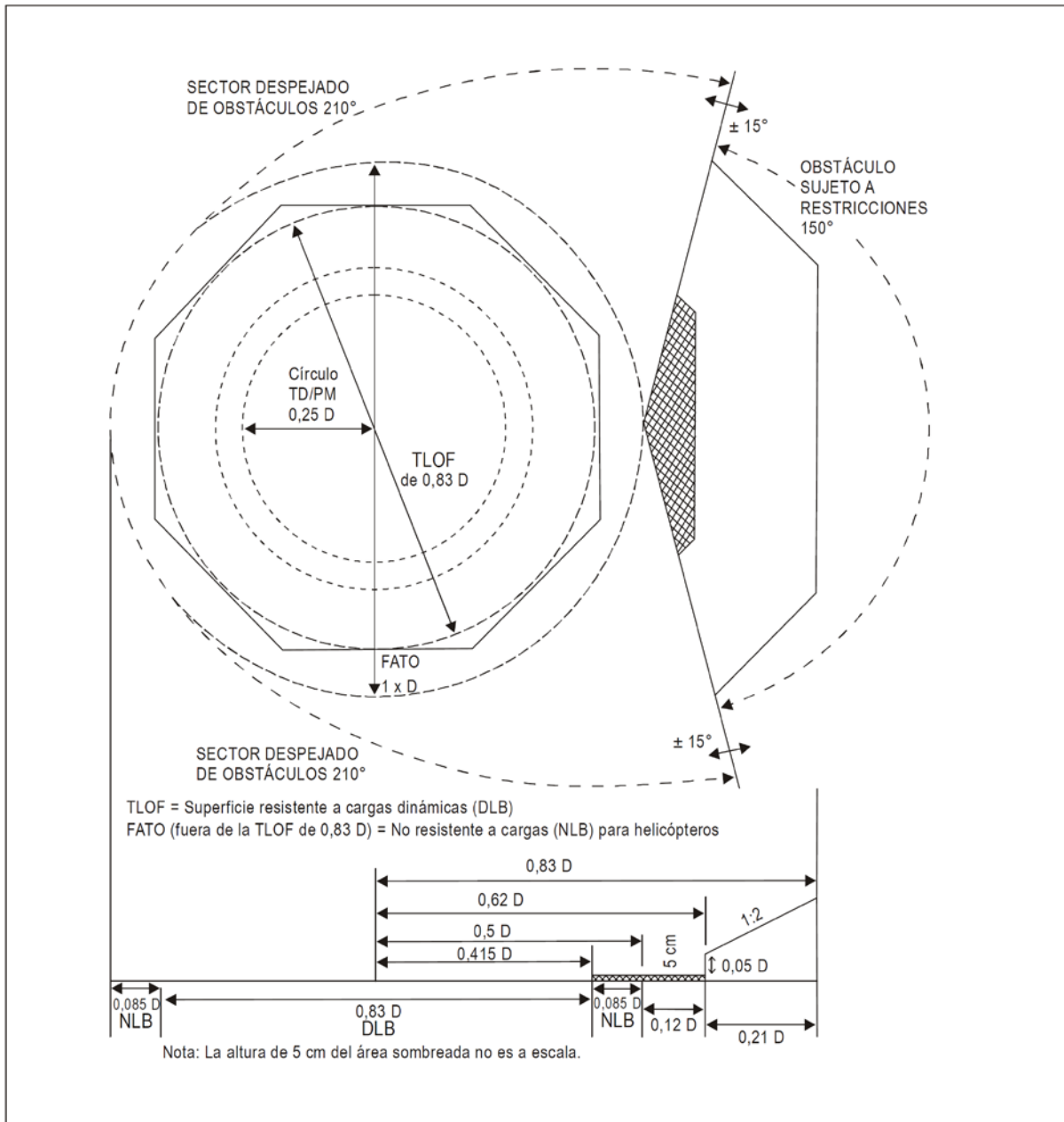


Figura A-4-11 - Sectores y superficies limitadores de obstáculos en heliplataformas para una TLOF de 0,83 D y mayor

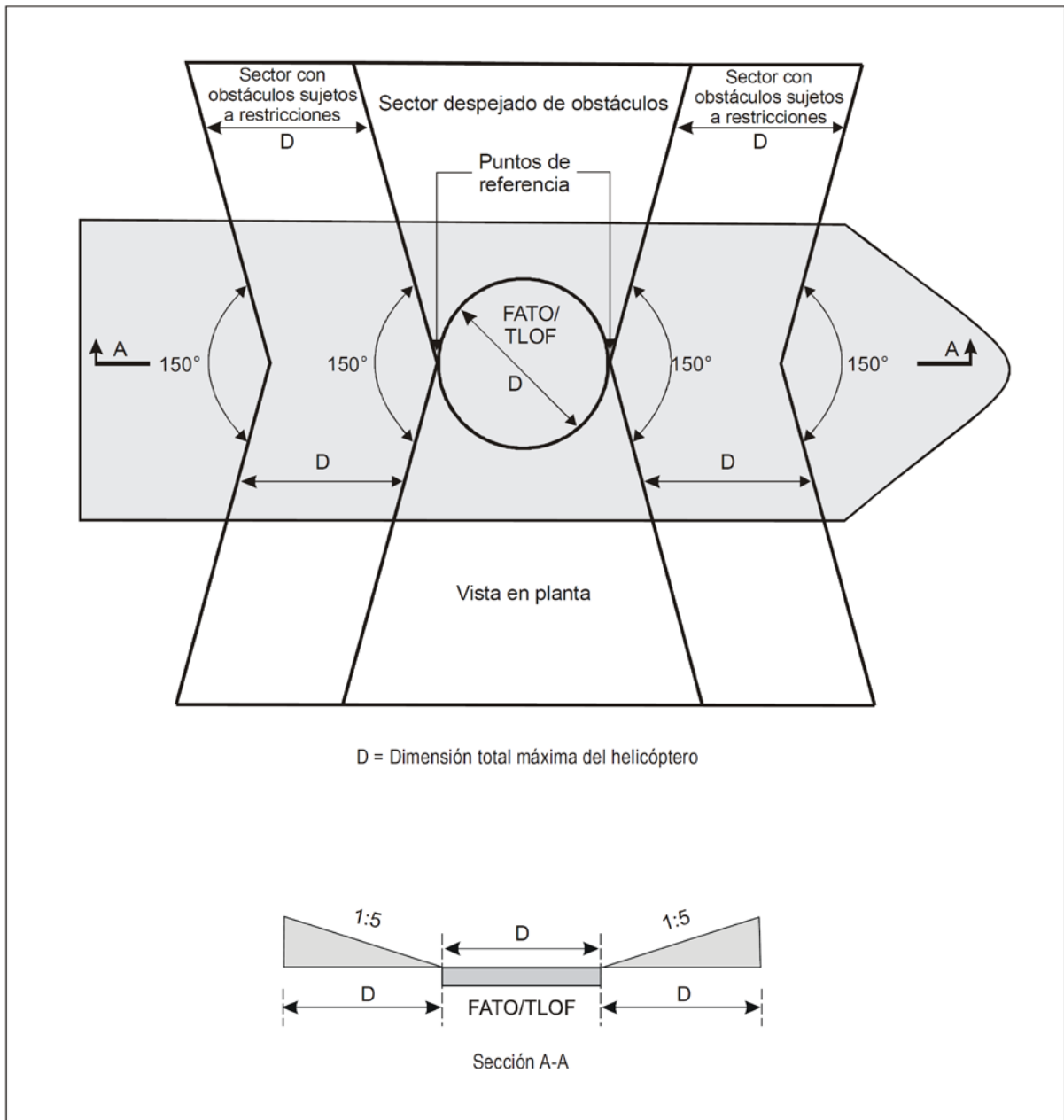


Figura A-4-12 - Emplazamiento en medio del buque — Superficies limitadoras de obstáculos en helipuertos a bordo de buques

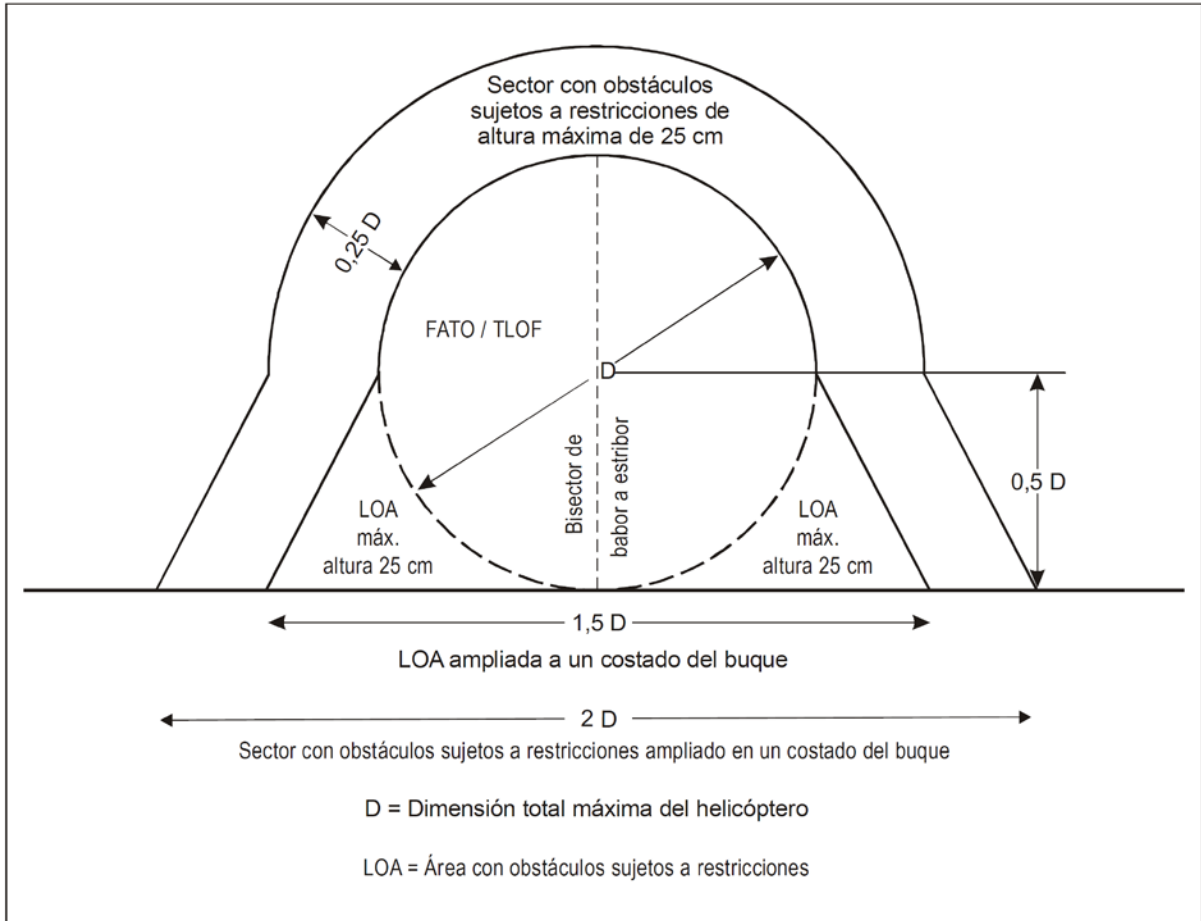


Figura A-4-13 - Sectores y superficies limitadoras de obstáculos en helipuertos no construidos ex profeso en un costado del buque

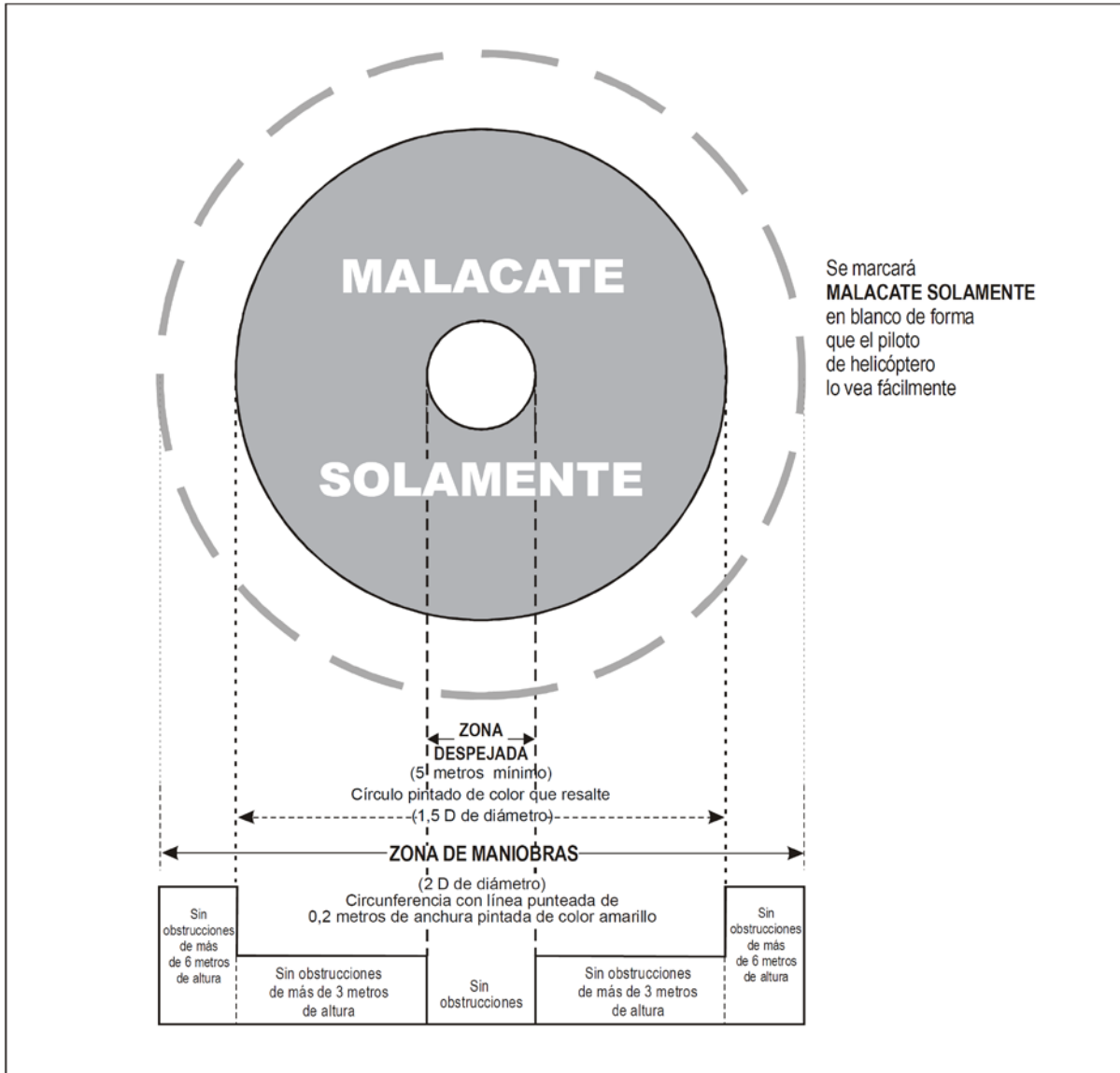


Figura A-4-14 - Área de carga y descarga con malacate a bordo de un buque

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO 3 - PLANO DE ZONA DE PROTECCIÓN DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN AÉREA

1. Generalidades

- a. Los criterios para diseño del plano de zona de protección de ayudas a la navegación aérea aplicable a los helipuertos son los mismos aplicables a los aeródromos y están establecidos en el Capítulo 3 del Apéndice 4 – RAB 137, excepto para los sistemas visuales Indicadores de pendiente de aproximación – PAPI, HAPI y APAPI.

2. Superficies Limitadoras de Obstáculos

- a. **Sistemas Visuales Indicadores de Pendiente de Aproximación - PAPI, HAPI y APAPI.** La superficie de protección de los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación (VASIS, PAPI y APAPI) está compuesta de una sección en pendiente, cuyos parámetros y dimensiones se indican en la **Figura A-4-15 y en Tabla A-4-4**:

1. La sección en pendiente tiene:
 - i. un borde interno, horizontal y perpendicular a la extensión del eje de la FATO con elevación igual de la área de seguridad operacional, con determinado ancho y ubicada en el borde interior de la superficie de aproximación;
 - ii. dos bordes laterales originados en los extremos del borde interno divergentes uniformemente a una determinada razón en relación a extensión del eje de la FATO; y
 - iii. un borde externo, horizontal y perpendicular a la extensión del eje de la FATO, ubicada en una determinada distancia del borde interno.

Tabla A-4-4 - Dimensiones de las Superficies Limitadoras de Obstáculos PAPI/HAPI/APAPI

SUPERFICIE DE PROTECCIÓN VASIS/PAPI/APAPI	TODAS LAS FATO
Ancho del borde interior (m)	Ancho de la área de seguridad operacional
Distancia desde el extremo de la FATO (m)	Mínimo 3m
Divergencia (%)	10
Longitud (m)	2500
Pendiente PAPI (%)	Â – 0,99%
Pendiente HAPI (%)	Â – 1,13%
Pendiente APAPI (%)	Â – 1,57%

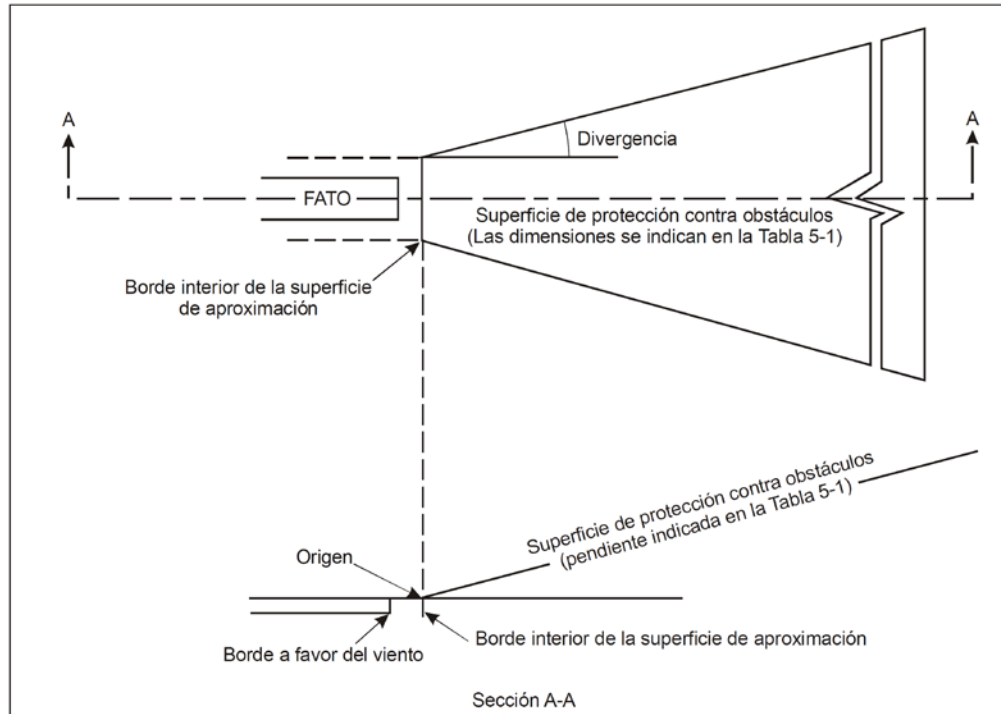


Figura A-4-15 - Superficie limitadora de obstáculos para sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación

CAPÍTULO 4 - EFECTO ADVERSO Y ESTUDIO AERONÁUTICO

1. Efecto Adverso

- a. El objetivo del análisis de los efectos adversos es evaluar si un determinado objeto proyectado en el espacio aéreo, natural o artificial, fijo o móvil, de carácter permanente o temporal, afecta la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas.
- b. Para efectos de este capítulo, un objeto existente es todo objeto natural o artificial cuya existencia es anterior a la construcción del helipuerto o a alguna modificación de sus características físicas u operacionales que venga afectar los Planos de Zona de Protección del helipuerto.
- a. **Helipuertos de superficie y elevados. Operaciones Aéreas en Contingencia.** El efecto adverso en las operaciones aéreas en contingencia se determina por la interferencia de un objeto en los límites verticales de las superficies de aproximación, ascenso en el despegue y transición.
 1. Un objeto debe ser eliminado si provocar un efecto adverso en las superficies de aproximación, ascenso en el despegue o transición, excepto cuando se verifica que este objeto está apantallado por otro objeto natural.
 - i. El plano de apantallamiento está establecido en el Capítulo 4 del Apéndice 3 – RAB 138.
 2. Las torres de control del aeródromo y las ayudas a la navegación aérea podrán ser implantadas en la superficie de transición, aunque excedan sus límites verticales.
- b. Las demás situaciones en que un objeto existente puede causar efectos adversos en la seguridad o regularidad de las operaciones aéreas en un helipuerto de superficie o elevado, las posibles excepciones y las situaciones en las que se puedan conducir un estudio aeronáutico se establecen en el Capítulo D del RAB 137, conforme el caso.
- c. Las demás situaciones en que un nuevo objeto o extensión de objeto puede causar efectos adversos en la seguridad o regularidad de las operaciones aéreas en un helipuerto de superficie o elevado, las posibles excepciones y las situaciones en las que se puedan conducir un estudio aeronáutico se establecen en el Capítulo 2 del Apéndice 3 - RAB 138, conforme el caso.
- d. **Heliplataformas.** El efecto adverso se determina por:
 1. Objetos fijos dentro del sector despejado de obstáculos que sobresalgan de la superficie despejada de obstáculos; y
 2. Objetos emplazados en las inmediaciones de la heliplataforma por debajo de su nivel.
 - i. En las inmediaciones de la heliplataforma los operadores/explotadores de helipuerto deben proporcionar para los helicópteros protección contra obstáculos por debajo del nivel de la heliplataforma. Esta protección se debe extender por un arco por lo menos de 180° con origen en el centro de la FATO/TLOF y con una pendiente descendente que tenga una relación de una unidad en sentido horizontal a cinco unidades en sentido vertical a partir de los bordes de la FATO/TLOF dentro del sector de 180°. Esta pendiente descendente puede reducirse a una relación de una unidad en sentido horizontal a tres dentro del sector de 180° para helicópteros multimotores que operen en las Clases de performance 1 o 2.
 - ii. Cuando en una heliplataforma no pueda disponerse de la protección contra obstáculos por debajo del nivel de la heliplataforma en los 180° establecidos en el punto c), la Autoridad Aeronáutica determinará los límites de la protección disponible y requerirá al operador/explotador aéreo asignado, con la aeronave crítica que se

haya establecido, la realización de un estudio aeronáutico para determinar la aceptabilidad de los niveles de riesgo que ésta condición genera y las limitaciones de empleo que se establezcan.

- iii. Cuando es necesario ubicar, a nivel de la superficie del mar, uno o más buques de apoyo mar adentro (p. ej., un buque de reserva) esenciales para la operación de una instalación mar adentro fija o flotante, pero emplazados próximos de la instalación mar adentro fija o flotante, todo buque de apoyo mar adentro debería ubicarse de modo que no comprometa la seguridad de las operaciones de helicóptero durante despegues de salida o aproximaciones al aterrizaje.
- e. **Helipuertos a bordo de buques terminados el 1 de enero de 2012 o después.** El efecto adverso se determina por objetos que tengan que estar emplazados dentro de la TLOF (ayudas esenciales para la operación segura de los helicópteros, como redes o luces) con altura mayor de 2,5 cm. Tales objetos sólo deben estar presentes si no representan un peligro para los helicópteros.
1. Como ejemplos de posibles peligros figuran las redes para los helicópteros equipados con patines o los accesorios sobresalientes de la plataforma que puedan inducir pérdida de estabilidad dinámica.
- f. **Helipuertos construidos ex profeso y no ex profeso - Emplazamiento en el centro del buque.** El efecto adverso se determina por:
2. Objetos que tengan que estar emplazados dentro de la TLOF (ayudas esenciales para la operación segura de los helicópteros, como redes o luces) con altura mayor de 2,5 cm. Tales objetos sólo deben estar presentes si no representan un peligro para los helicópteros.
 - iv. Como ejemplos de posibles peligros figuran las redes para los helicópteros equipados con patines o los accesorios sobresalientes de la plataforma que puedan inducir pérdida de estabilidad dinámica.
 3. Dentro del área comprendida por los dos sectores emplazados simétricamente, objetos que se eleven por encima del nivel de la TLOF, excepto las ayudas esenciales para el funcionamiento del helicóptero en condiciones de seguridad y esto únicamente hasta una altura máxima de 25 cm.
- a. **Helipuertos no construidos ex profeso - Emplazamiento en el costado del buque.** El efecto adverso se determina por:
1. Objetos que tengan que estar emplazados dentro de la TLOF (ayudas esenciales para la operación segura de los helicópteros, como redes o luces) con altura mayor de 2,5 cm. Tales objetos sólo deben estar presentes si no representan un peligro para los helicópteros; y
 - i. Como ejemplos de posibles peligros figuran las redes para los helicópteros equipados con patines o los accesorios sobresalientes de la plataforma que puedan inducir pérdida de estabilidad dinámica.
 2. Objetos emplazados dentro de las áreas que se describen en el Capítulo 2 requisitos (4) (B) y (4) (C) y que supere la altura de la TLOF. En este caso deben ser notificados al explotador del helicóptero mediante un plano de área de aterrizaje de helicóptero del buque.
 - i. Para fines de notificación puede ser necesario considerar objetos inamovibles más allá del límite de la superficie prescrita en el Capítulo 2 requisito (4) (C), particularmente si dichos objetos tienen alturas considerablemente superiores a 25 cm y están en estrecha proximidad del límite de la SLO.
- b. **Áreas de carga y descarga con malacate.** El efecto adverso se determina por:

1. Dentro de la zona despejada de un área designada de carga y descarga con malacate, objetos emplazados que sobresalgan del nivel de la superficie;
2. Dentro de la zona interna de maniobras de un área designada de carga y descarga con malacate, objetos emplazados con altura superiores a 3 m.
3. Dentro de la zona externa de maniobras de un área designada de carga y descarga con malacate, objetos emplazados con altura superiores a 6 m.

2. Estudio Aeronáutico

- a. El estudio aeronáutico debe evaluar el efecto adverso causado por un objeto existente, o un grupo de objetos existentes, y determinar las medidas de mitigación con base en parámetros preestablecidos.
- b. La proliferación de los objetos que afectan adversamente la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas, aunque un estudio aeronáutico determine el perjuicio operacional como aceptable, puede limitar la cantidad de movimientos aéreos, poner en riesgo el funcionamiento de determinados tipos de helicópteros, dificultar el proceso de certificación de helipuertos y reducir la cantidad de pasajeros o de carga que puede ser transportada.
- c. El objetivo del estudio aeronáutico a que se refiere este capítulo es clasificar el perjuicio operacional resultante de la existencia de un objeto proyectado en el espacio aéreo, natural o artificial, fijo o móvil, de carácter permanente o temporal, que cause efectos adversos en la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas.
- d. Cuando un objeto existente cause un efecto adverso a la seguridad o regularidad de las operaciones aéreas, según lo dispuesto en **Efecto Adverso** de este capítulo, se llevará a cabo un estudio aeronáutico para identificar las medidas mitigadoras necesarias para mantener la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas, así como clasificar el perjuicio operacional en aceptable o inaceptable.
- e. Cuando un nuevo objeto o extensión de objeto cause un efecto adverso a la seguridad o regularidad de las operaciones aéreas, según lo dispuesto en **Efecto Adverso** de este capítulo, se llevará a cabo un estudio aeronáutico para identificar las medidas mitigadoras necesarias para mantener la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas, así como clasificar el perjuicio operacional en aceptable o inaceptable, conforme los requisitos establecidos en el Capítulo 3 del Apéndice 3 – RAB 138.

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO 5 - DOCUMENTACIÓN

1. Aspectos generales

- a. Para establecimiento de sus superficies limitadoras de obstáculos los operadores/explotadores de helipuertos deben confeccionar la documentación aplicable a cada Plano de Zona de Protección en función de su tipo conforme se define en la **Tabla 5-1-1**.

Tabla 5-1-1 - Documentos aplicables a los planes de zona de protección

Tipo de Plano	Documentación
Helipuerto	<ul style="list-style-type: none"> - Formulario Informativo de Helipuerto (Adjunto A) - Planta del Plano de Zona de Protección de Helipuerto - Información Topográfica (Adjunto B)
Ayuda para la navegación aérea	<ul style="list-style-type: none"> - Formulario Informativo de Ayuda a la Navegación Aérea (Adjunto B del Apéndice 4 - RAB 140) - Planta del Plano de Zona de Protección de Ayuda a la Navegación Aérea - Información Topográfica (Adjunto B)

- b. Se deberá completar un solo Adjunto B para el helipuerto contemplando las informaciones topográficas correspondientes a todos los planos de zona de protección aplicables.

2. Recolección de Datos

- a. Los procedimientos para la recolección, verificación y validación de la información y de los datos aeronáuticos deben seguir lo previsto en el Capítulo B del RAB 140.
1. Las referencias de altitud deben ser expresadas en metros y determinadas en relación con un DATUM vertical oficial definido por el Estado.
 2. Las coordenadas geográficas deben expresarse en grados, minutos, segundos y décimas de segundo y ponerse en relación con el DATUM WGS -84.
 3. Se debe realizar un estudio topográfico con el fin de identificar todos los datos necesarios para llenar los formularios informativos de helipuerto y de ayuda a la navegación aérea aplicables.
 4. Se debe realizar un estudio topográfico dentro de los límites laterales de los planos de zona de protección con el fin de identificar los objetos indicados en la **Tabla 5-2-1**.
 5. Además de los objetos enumerados en la **Tabla 5-2-1**, se debe identificar también en las carreteras, caminos, vías de acceso y los ferrocarriles dentro un radio de 250 metros del HRP.
 6. Todos los objetos enumerados en la **Tabla 5-2-1** deben ser incluidos en la **Tabla 1 del Adjunto B**.

Tabla 5-2-1 - Tipos de objetos que deben constar en la Tabla 1 del Adjunto B

Tipo de Plano	Tipos de objetos
<p>Plano de Zona de Protección de Helipuerto</p>	<ul style="list-style-type: none"> a) objetos naturales y artificiales que superen los límites verticales de las superficies de aproximación, ascenso en el despegue y transición; b) objetos cuya configuración sea poco visible a distancia, como líneas de transmisión eléctrica, torres, mástiles y antenas, entre otros, situados dentro de los límites laterales de las superficies de aproximación y ascenso en el despegue a una distancia de 250 metros del borde interior, aunque no superen sus límites verticales; y c) objetos caracterizados como de naturaleza peligrosa situados dentro de los límites laterales de las superficies de aproximación, ascenso en el despegue y transición, aunque no superen sus límites verticales.
<p>Plan de Zona de Protección de Ayudas a la Navegación Aérea</p>	<ul style="list-style-type: none"> a) objetos naturales y artificiales que superen los límites verticales de las superficies limitadoras de obstáculos que conforman el plano; b) objetos que se encuentran localizados dentro de los límites laterales de la superficie de protección de la ayuda para la navegación aérea, a una distancia inferior a 1.000 metros de la ayuda, aunque no superaren sus límites verticales; y c) objetos que se encuentran dentro de los límites laterales de la superficie de protección de la ayuda para la navegación aérea, a cualquier distancia de la ayuda, aunque no superen sus límites verticales, en el caso de las líneas de transmisión eléctrica, parques eólicos, estructuras que tienen superficies de metal con un área superior de 500 m² o, incluso, puentes o viaductos que se eleven a más de 40 metros sobre el suelo.

3. Formularios Informativos

Formulario Informativo de aeródromos y de ayudas a la navegación aérea se presentarán de conformidad con los Adjuntos A de este Apéndice.

4. Planta de los Planos de Zona de Protección

a. Detalles de los planos

1. **Rosa de los Vientos.** Debe insertarse la rosa de vientos con la indicación del norte verdadero y de las superficies de aproximación existentes. Los iconos de helicópteros deben estar alineados con el curso verdadero de las superficies de aproximación.

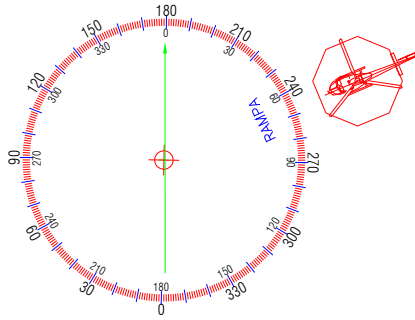


Figura 5-4-1 - Rosa de vientos

2. **Convenciones cartográficas.** Se deben utilizar convenciones cartográficas establecidas en la tabla debajo para la representación de objetos naturales o artificiales levantados.

	construcciones		maleza
	vía de dos carriles		macega
	vía pavimentada		cultivo
	vía sin pavimentar		reforestación
	vía en construcción		arena
	camino		afloramiento rocoso
	metro		movimiento de tierra
	ferrocarril		laguna y represa
	corte		inundado
	terraplén		río
	puente e alcantarilla		arroyo
	puente de madera		caldal de agua indefinido
	línea transmisora de energía		zanja
	fontanería		curvas de nivel
	límite municipal		referencia del nivel
	seto y pared		vértice
	seto vivo		punto de campo
	seto mixto		punto de aparato

Figura 5-4-2 - Convenciones cartográficas

3. **Notas.** Se añadirán las siguientes notas y marcas como opciones relacionadas con los datos de plano:

NOTAS

1-DATUM VERTICAL: [Insertar DATUM del Estado]

2-DATUM HORIZONTAL: WGS84;

3-DISTANCIAS HORIZONTAL Y VERTICAL EXPRESADAS EN METROS.

4. **Etiqueta.** La planta de un plano de zona de protección, puede, a criterio del responsable técnico, ser dividida en secciones con una escala adecuada para la visualización de datos y de elementos representados. Cada hoja del plano debe tener una etiqueta de identificación como se muestra en la **Figura 5-4-3**, en la esquina inferior de la derecha.

			LOGOTIPO	
NOMBRE DEL HELIPUERTO:			CÓDIGO OACI:	
TÍTULO : Plano de Zona de Protección de Helipuerto				
RESPONSABLE TÉCNICO:			FIRMA:	
NÚMERO DE LICENCIA (IDONEIDAD):			REGISTRO DEL PROYECTO:	
COORDENADAS GEOGRÁFICAS DEL HRP:			ELEVACIÓN:	DISEÑO N°
FECHA:	ESCALA:	MUNICIPIO:	ESTADO:	REVISIÓN N°

Figura 5-4-3 - Etiqueta de Identificación

- 5. Cuadrícula UTM.** Deben estar representadas las cuadrículas UTM con sus respectivas coordenadas con la inserción de la representación de la línea y de las coordenadas UTM en planta.

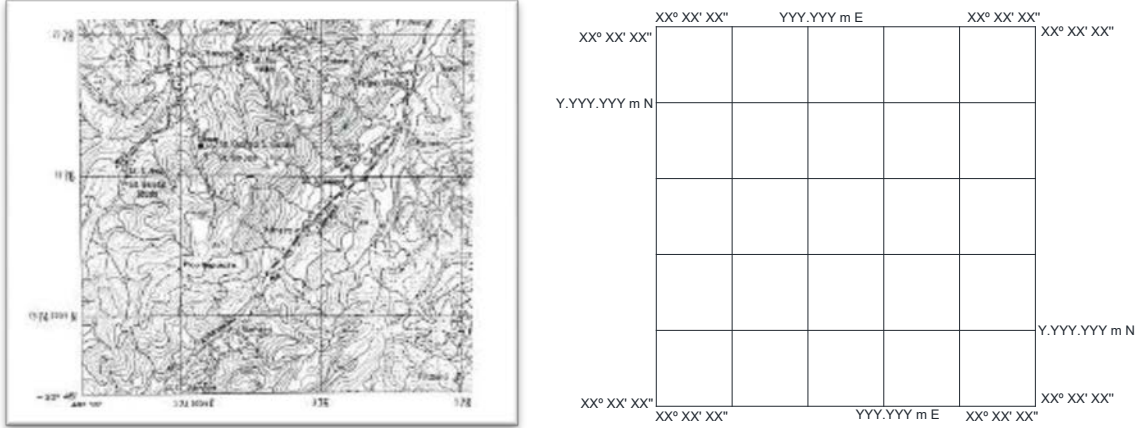


Figura 5-4-4 - Cuadrícula UTM

- 6. Modelo:** La Planta de los Planos de Zona de Protección deben ser presentadas como se muestra en la **Figura 5-4-5**.

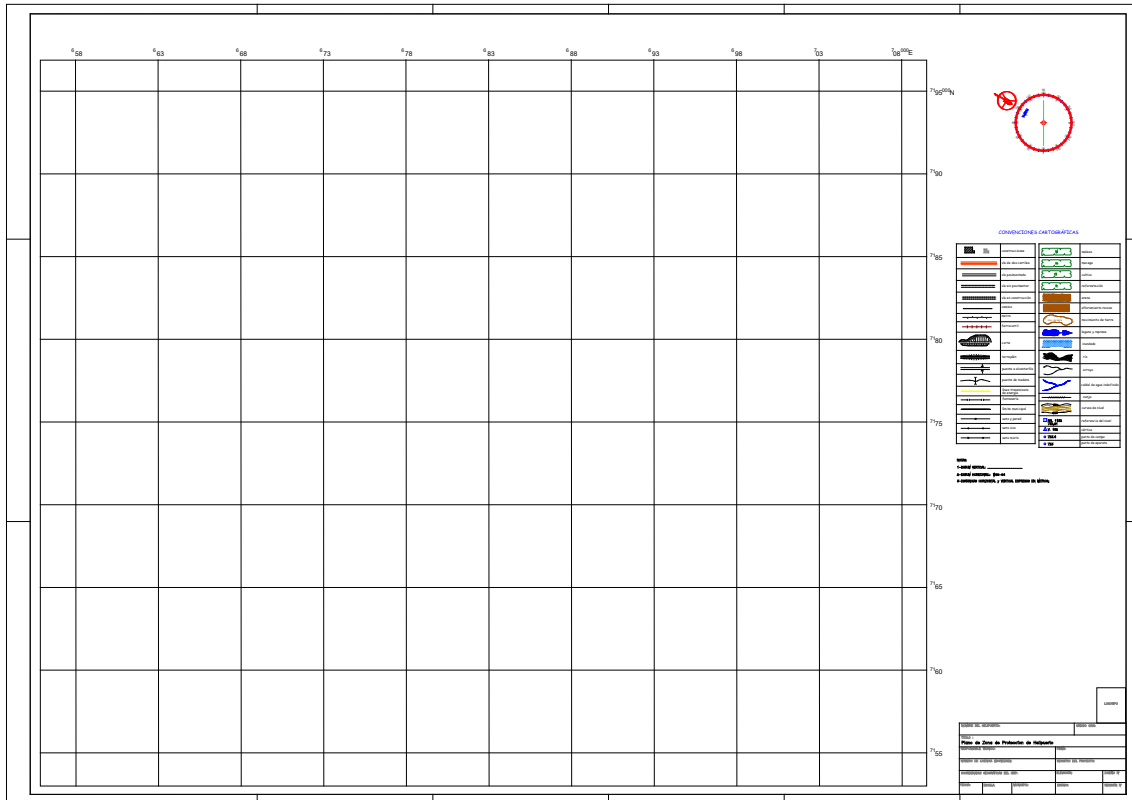


Figura 5-4-5 – Modelo de Planta de los Planos de Zona de Protección

b. Información Cartográfica Base

1. La equidistancia vertical, es decir, la distancia entre las líneas de las curvas de nivel deberá obedecer los valores de la **Tabla 5-4-1**.

Tabla 5-4-1 - Equidistancias verticales

Escala	Equidistancia	Escala	Equidistancia
1:500	0,5m	1:25.000	10,0m
1:1.000	1,0m	1:50.000	20,0m
1:2.000	2,0m	1:100.000	50,0m
1:10.000	10,0m	1:250.000	100,0m

2. **Representación de los datos de levantamiento topográfico.** Deberán estar representados en la planta del plano de zona de protección todos los objetos que figuran en la **Tabla 1 del Adjunto B**, representados por su número de referencia y por la altitud en la parte superior y, incluso, las autopistas, carreteras, vías de acceso y los ferrocarriles dentro de un radio de 250m del HRP.

c. Características físicas

1. FATO

Tabla 5-4-2 - FATO

Característica	Línea tipo	Espesor (mm)	Color	Textos informativos	Valores
FATO	continua	0,40	Negro	"FATO"	dimensiones de la FATO (##,# m x ##,# m)

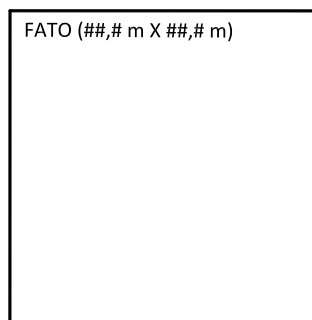


Figura 5-4-6 - FATO

2. Área de seguridad operacional

Tabla 5-4-3 – Área de seguridad operacional

Característica	Línea tipo	Espesor (mm)	Color	Textos informativos	Valores
Área de seguridad operacional	punteada	0,20	Rojo	"Área SEG"	dimensiones de la área (##,# m x ##,# m)

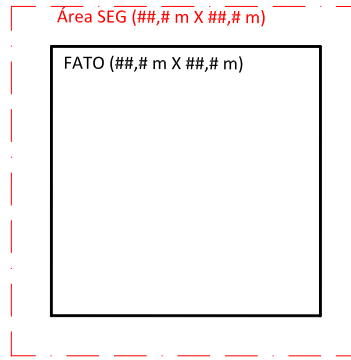


Figura 5-4-7 – Área de Seguridad Operacional

3. Zona(s) libre de obstáculos(s)

Tabla 5-4-4 - Zona libre de obstáculos

Característica	Tipo de línea	Espesor (mm)	Color	Textos Informativos	Valores
Zona libre de obstáculos	punteada	0,20	negros	"CWY"	dimensiones del CWY (##, # m x ##, # m)



Figura 5-4-8 - Zona libre de obstáculos

4. Calle(s) de rodaje

Tabla 5-4-5 - Calle(s) de rodaje

Característica	Tipo de línea	Espesor (mm)	Color	Textos Informativos	Valores
Calle de rodaje	continua	0,20	Negro	designación de las calles de rodaje (X)	-

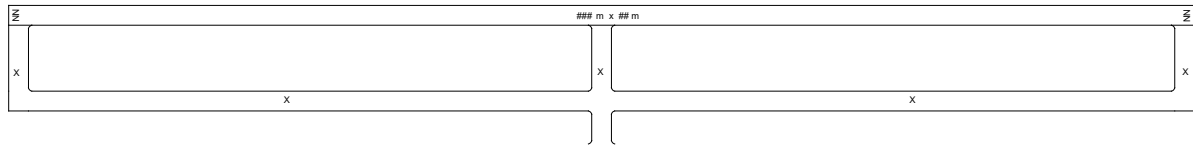


Figura 5-4-9 - Calle(s) de rodaje

5. Plataforma(s)

Tabla 5-4-6 - Plataformas

Característica	Línea tipo	Espesor (mm)	Color	Textos informativos	Valores
Plataforma de Helipuertos	continua	0,20	Negro	<ul style="list-style-type: none"> designación de la plataforma (PLATAFORMA X) Modelo de Helicóptero considerado para cada puesto de estacionamiento 	<ul style="list-style-type: none"> dimensiones de la plataforma (## m x ## m) altura del helicóptero en cada puesto de estacionamiento (##,# m)

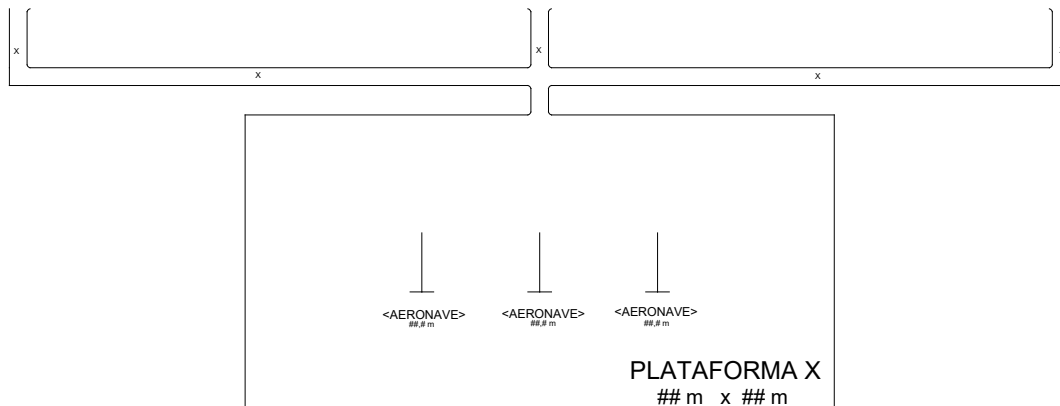


Figura 5-4-10 – Plataformas

6. Área Patrimonial

Tabla 5-4-7 - Área Patrimonial

Característica	Línea tipo	Espesor (mm)	Color	Textos Informativo	Valores
Área patrimonial	punteada	0,20	naranja	-	-
Zonificación Civil	punteada	0,20	naranja	Z. CIVIL	-
Zonificación Militar (si es aplicable)	punteada	0,20	verde	Z. MILITAR	-
Edificaciones existentes	continua	0,20	negro	-	elevación de la parte superior (##,# m)
Edificaciones planificadas	discontinua	0,20	negro	PLANEADA	elevación de la parte superior (##,# m)

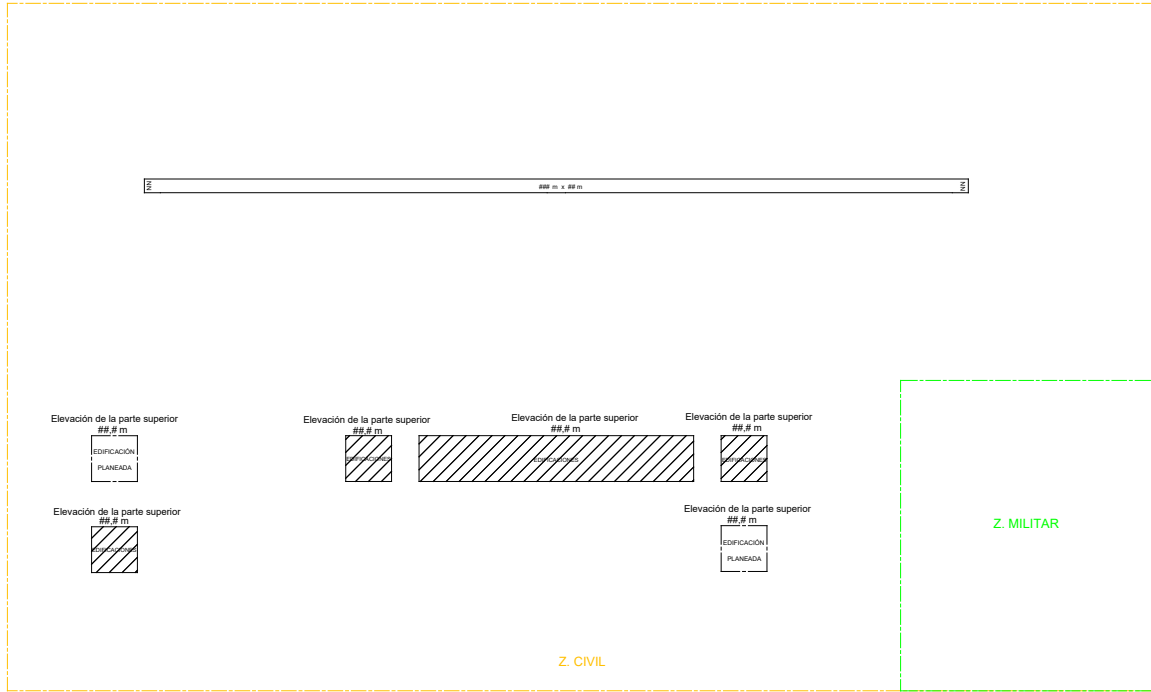


Figura 5-4-11 - Área Patrimonial

d. Superficies Limitadoras de Obstáculos

1. Superficie de Aproximación

Tabla 5-4-8 - Superficie de Aproximación

Característica	Línea tipo	Espesor (mm)	Color	Textos informativos	Valores
Aproximación	Continua	0,25	cian	"APROXIMACIÓN NN" (NN = designación del rumbo de aproximación)	<ul style="list-style-type: none"> pendiente de cada sección (G.V. ## %) altitud de la superficie en el borde de cada sección (Alt ## m). divergencia (G.L. ## %)

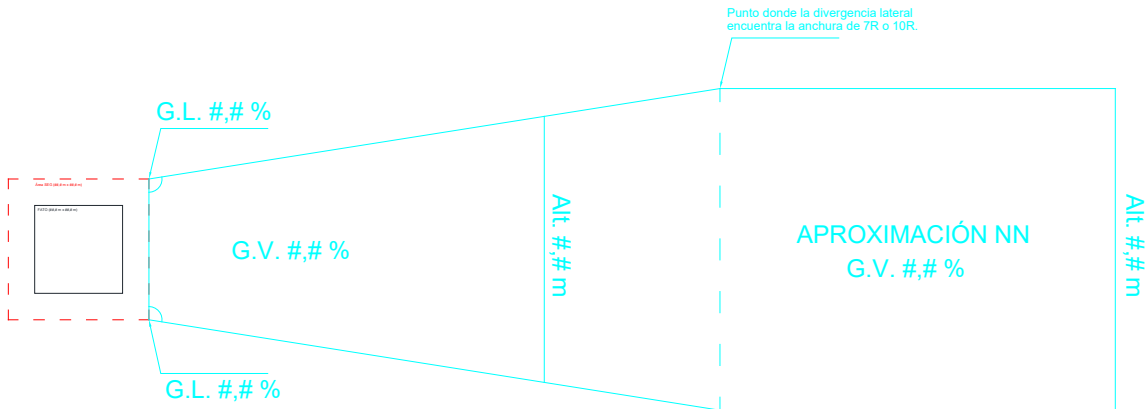


Figura 5-4-12 - Superficie de Aproximación

2. Superficie de Ascenso en el Despegue

Tabla 5-4-9 - Superficie de Despegue

Característica	Línea tipo	Espesor (mm)	Color	Textos informativos	Valores
Despegue	continua	0,25	verde	"DESPEGUE NN" (NN = designación del rumbo de despegue)	<ul style="list-style-type: none"> pendiente (GV ## %) altura de los bordes interior y exterior (Alt. ## m) apertura lateral (GL ## %)

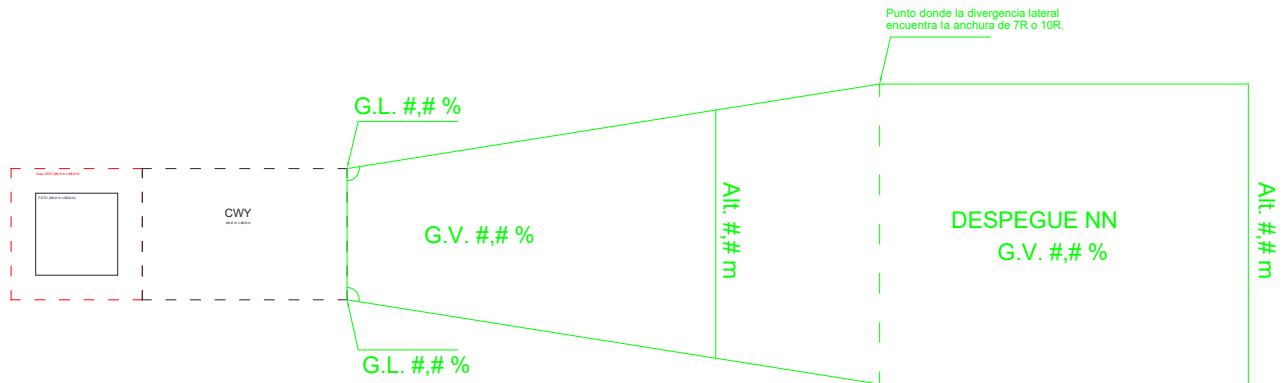


Figura 5-4-13 - Superficie de Ascenso en el Despegue

3. Superficie de Transición

Tabla 5-4-10 - Superficie de Transición

Característica	Línea tipo	Espesor (mm)	Color	Textos Informativo	Valores
Transición	continua	0,25	magenta	"TRANSICIÓN n" (n varía de 1 a 6 y representa cada sector)	<ul style="list-style-type: none"> pendiente (G.V.## %) altura de la superficie en el borde exterior (Alt. ## m) altura de la superficie en el punto de intercepción con la aproximación (Alt. ## m).

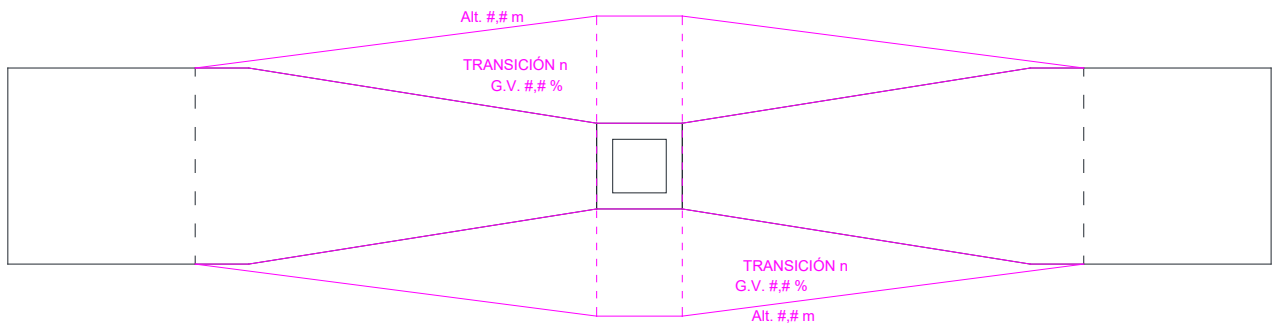


Figura 5-4-14 - Superficie de Transición

4. Superficie de Limitación de Obstáculos de Ayudas a la Navegación Aérea

Tabla 5-4-11 - Superficies de Limitación de Obstáculos de Ayudas a la Navegación Aérea

Característica	Tipo de Línea	Espesor (mm)	Color	Textos Informativo	Valores
Ayudas	continua	0,25	naranja	Tipo de medida (DME, VOR, etc) Indicativo de la ayuda, si es el caso	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Altitud de base de la ayuda o de la base de referencia (Alt. #, # m) ▪ Altura del borde exterior (Alt. #, # m) ▪ Pendiente, caso sea aplicable (G.L. #, # %) ▪ Apertura lateral, caso sea aplicable (G.L. #, #%)

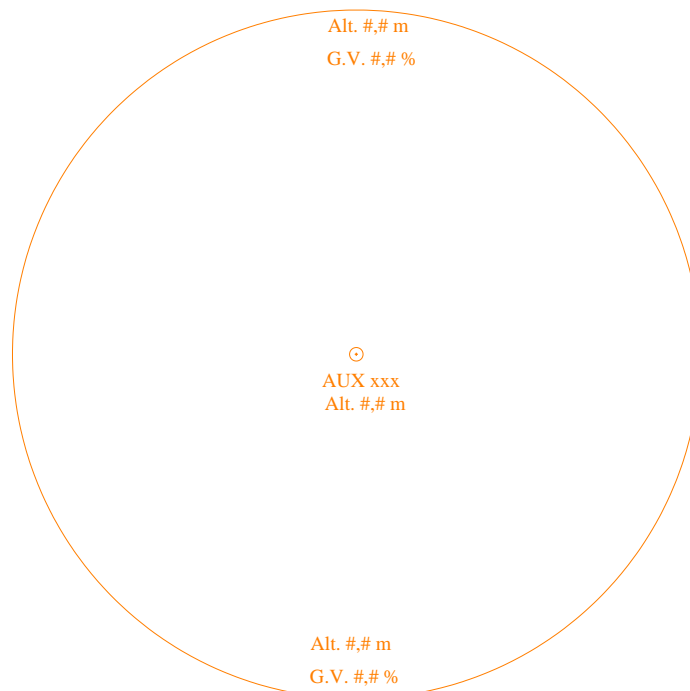


Figura 5-4-15 - Superficies de Limitación de Obstáculos d Ayuda para la Navegación Aérea

5. Información Topográfica

a. Estudio Topográfico

1. La información topográfica contenida en los planos de zona de protección deberán ser presentadas en la **Tabla 1 del Adjunto B**.

b. Municipalidad en área de influencia

2. Las municipalidades en áreas de influencia deberán ser presentadas en la **Tabla 2 del Adjunto B**.

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO 6 - VIGILANCIA**1. Procedimientos de Vigilancia en el Entorno del Helipuerto**

- a. El operador/explotador debe establecer e implementar procedimientos de vigilancia en el área de influencia de los planos de zona de protección del helipuerto, con el fin de identificar los objetos que pueden causar efectos adversos en la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas, así como el cumplimiento de las directrices de señalización e iluminación establecidas en el **RAB 137**, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:
1. planificación de la actividad con periodicidad mensual;
 2. realización de la actividad teniendo en cuenta las necesidades de personal involucrado, vehículos, equipos, comunicaciones, trayectos y recopilación de datos;
 3. lista de elementos que se verificará durante la ejecución de la actividad;
 4. levantamiento junto a la municipalidad de los siguientes datos para los objetos identificados, así como la confirmación de que el objeto posee la autorización de la municipalidad para la construcción u operación:
 - i. tipo de objeto;
 - ii. ubicación del objeto con las respectivas coordenadas geográficas;
 - iii. elevación de la base del suelo en la base do objeto; y
 - iv. altura del objeto.
 5. procesamiento y almacenamiento de los datos recogidos; y
 6. informar a la AAC los objetos identificados en la actividad con sus respectivos datos recogidos junto a la municipalidad.

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO



FORMULARIO INFORMATIVO DE HELIPUERTOS

Adjunto A - Apéndice 4 RAB 140

Características del Helipuerto

A Datos generales del Helipuerto:		
A1	Denominación del Helipuerto:	
A2	Código OACI:	
A3	HRP (Latitud):	
A4	HRP (Longitud):	
A5	Elevación (m):	
A6	Máxima dimensión del helicóptero (m):	
A7	Diámetro del rotor del helicóptero (m):	
A8	Clase de Desempeño:	
A9	Tipo de operación:	
A10	Período de operación:	
A11	Tipo de Helipuerto:	
A12	Forma de la FATO:	
A13	Dimensiones de la FATO (long. x ancho) (m):	
A14	Forma de la TLOF:	
A15	Dimensiones de la TLOF (long. x ancho) (m):	
A16	Dimensiones del área de seguridad operacional (long. x ancho) (m):	
A17	Zona libre de obstáculos:	
A18	Dimensión (long. x ancho) (m):	

Características de las Superficies Limitadoras de Obstáculos

B Superficie de Aproximación em Línea Recta:	Superficie 1	Superficie 2
B1	Número:	
B2	Rumbo verdadero:	
Primera sección		
B3	Anchura del borde interior (m):	
B4	Elevación del borde interior (m):	
B5	Ubicación del borde interior:	
B6	Divergencia (%):	
B7	Longitud (m):	
B8	Anchura exterior (m):	
B9	Pendiente (%):	
B10	Elevación encima de la FATO (m):	

Segunda sección			
B11	Anchura del borde interior (m):		
B12	Elevación del borde interior (m):		
B13	Divergencia (%):		
B14	Longitud (m):		
B15	Anchura exterior (m):		
B16	Pendiente (%):		
B17	Elevación encima de la FATO (m):		
B18	Longitud total a partir del borde interior (m):		

C	Superficie de Ascenso en el Despegue en Línea Recta:	Superficie 1	Superficie 2
C1	Número:		
C2	Rumbo verdadero:		
Primera sección			
C3	Anchura del borde interior (m):		
C4	Elevación del borde interior (m):		
C5	Ubicación del borde interior:		
C6	Divergencia (%):		
C7	Longitud (m):		
C8	Anchura exterior (m):		
C9	Pendiente (%):		
C10	Elevación encima de la FATO (m):		
Segunda sección			
C11	Anchura del borde interior (m):		
C12	Elevación del borde interior (m):		
C13	Divergencia (%):		
C14	Longitud (m):		
C15	Anchura exterior (m):		
C16	Pendiente (%):		
C17	Elevación encima de la FATO (m):		
Tercera Sección			
C18	Anchura del borde interior (m):		
C19	Elevación del borde interior (m):		
C20	Divergencia (%):		
C21	Longitud (m):		
C22	Anchura exterior (m):		
C23	Pendiente (%):		
C24	Elevación encima de la FATO (m):		
C25	Longitud total a partir del borde interior (m):		
D Superficie de transición:			
D1	Pendiente (%):		
D2	Altitud (m):		

E	Superficie de aproximación y Ascenso en el despegue en curva:	Superficie 1	Superficie 2
E1	Cambio de dirección:		
E2	Radio del viraje en la línea central (m):		
E3	Longitud de la parte rectilínea (m):		
E4	Ancho del borde interior (m):		
E5	Longitud total del termino de viraje (m):		
E6	Altitud del borde interno (m):		
E7	Altitud (m):		
E8	Pendiente (%):		
E9	Divergencia (%):		

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO



INFORMACIÓN TOPOGRÁFICA

Adjunto B - Apéndice 4 RAB 140

Helipuerto <INCLUIR NOMBRE DEL HELIPUERTO Y INDICATIVO DE LUGAR>

Tabla 1 – Estudio Topográfico

N°	DATOS DEL OBJETO					UBICACIÓN ESPACIAL		TIPO DE PLAN	SUPERFICIE	VIOLACIÓN	FUENTE	FECHA
	TIPO	IDENTIFICACIÓN	ALTURA	ALTITUD ORTOMÉTRICA		LATITUD	LONGITUD					
				BASE	TOPO							

Tabla 2 - Municipio(s) en área de influencia

TIPO DE PLAN	MUNICIPIO	LOCALIDAD

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ADJUNTO C - SOLICITUD**1. Generalidades**

- a. El operador/explotador del helipuerto deberá tener en cuenta las siguientes especificaciones que definen los criterios de solicitud de los nuevos objetos o de extensiones de objetos que pueden afectar adversamente la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas en un determinado helipuerto y por lo tanto deben ser sometidos a la autorización de la AAC.
- b. En el caso de existir un plano de zona de protección de ayudas a la navegación aérea deberán, adicionalmente, ser observados los criterios de solicitud para este plano establecidos en el Adjunto A del Apéndice 3 – RAB 138.

2. Plano de Zona de Protección de Helipuerto

- c. Deben ser sometidos a la autorización de la AAC, nuevos objetos o extensiones de objetos de cualquier naturaleza, temporario o permanente, fijo o móvil:
 1. dentro de los límites laterales de la superficie de aproximación o ascenso en el despegue cuando:
 - i. si encuentra dentro de la primera sección/sección única o de la segunda sección y el desnivel entre la parte superior del objeto y la elevación de la FATO sea positivo;
 - ii. si encuentra dentro de la sección horizontal y el desnivel entre la parte superior del objeto y la elevación de la FATO sea superior a 45 metros;
 - iii. si trata de objeto caracterizado como de naturaleza peligrosa, independientemente de la sección en que está; o
 - iv. su configuración es poco visible a distancia, como, por ejemplo, torres, líneas de alta tensión, instalaciones de cables y antenas, entre otros, y si encuentra ubicado a 250 metros del borde interior.
 2. dentro de los límites laterales de la superficie de transición.

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO



**INSTRUCCIONES DE LLENADO DEL
FORMULARIO INFORMATIVO DE HELIPUERTOS**

Adjunto D - Apéndice 4 RAB 140

Características del Helipuerto

A Datos generales del Helipuerto:	
A1	Denominación del Helipuerto: <i>Insertar el nombre del helipuerto</i>
A2	Código OACI: <i>Insertar el indicador de localidad del helipuerto en el formato AAAA (4 letras).</i>
A3	HRP (Latitud): <i>Insertar la latitud de las coordenadas geográficas del HRP del helipuerto en el formato 00°00'00,00" S o N.</i>
A4	HRP (Longitud): <i>Insertar la longitud de las coordenadas geográficas del HRP del Helipuerto en formato .000°00'00,00" W.</i>
A5	Elevación (m): <i>Insertar la elevación del helipuerto en décimas de metro (00,0).</i>
A6	Máxima dimensión del helicóptero (m): <i>Insertar la máxima dimensión del helicóptero (D) crítico, utilizado como referencia para proyectar las dimensiones del helipuerto en décimas de metro (00,0).</i>
A7	Diámetro del rotor del helicóptero (m): <i>Insertar el diámetro del rotor principal (R) del helicóptero informado en A6.</i>
A8	Clase de Desempeño: <i>Insertar la clase de performance del helicóptero informado en A6. (Clase 1, 2 o 3)</i>
A9	Tipo de operación: <i>Insertar el tipo de operación en el helipuerto (VFR, IFR NP).</i>
A10	Período de operación: <i>Insertar el período de operación en el helipuerto (Diurno, Nocturno).</i>
A11	Tipo de Helipuerto: <i>Insertar el tipo de helipuerto en términos de localización de la construcción (En superficie o Elevado).</i>
A12	Forma de la FATO: <i>Insertar el formato de la FATO del helipuerto (Cuadrado, Rectangular o Circular).</i>
A13	Dimensiones de la FATO (long. x ancho) (m): <i>Informar las dimensiones de la FATO del helipuerto en décimas de metro (00,0 x 00,0).</i>
A14	Forma de la TLOF: <i>Insertar el formato de la TLOF del helipuerto (Cuadrada u Circular).</i>
A15	Dimensiones de la TLOF (long. x ancho) (m): <i>Insertar las dimensiones de la TLOF del helipuerto en décimas de metro (00,0 x 00,0).</i>
A16	Dimensiones del área de seguridad operacional (long. x ancho) (m): <i>Insertar las dimensiones del área de seguridad operacional del helipuerto en décimas de metro (00,0 x 00,0).</i>
A17	Zona libre de obstáculos: <i>Insertar la existencia o no de zona libre (clearway) en helipuerto (Aplica o No Aplica).</i>
A18	Dimensión (long. x ancho) (m): <i>Insertar las dimensiones de largo y ancho de zona libre del helipuerto en metros con redondeo para el número entero más próximo (00 x 00).</i>

Características de las Superficies Limitadoras de Obstáculos			
B	Superficie de Aproximación en Línea Recta:	Superficie 1	Superficie 2
B1	Número:	<i>Insertar el número de superficie de aproximación del helipuerto.</i>	
B2	Rumbo verdadero:	<i>Insertar azimut magnético de la superficie de aproximación del helipuerto en formato 000°00'00,00".</i>	
Primera sección			
B3	Anchura del borde interior (m):	<i>Insertar el ancho del borde interior de la primera sección de aproximación en décimas de metro (00,0), conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
B4	Elevación del borde interior (m):	<i>Insertar la elevación del borde interior de la primera sección en décimas de metro (00,0).</i>	
B5	Ubicación del borde interior:	<i>Insertar la localización del borde interior de la primera sección en décimas de metro (00,0). conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
B6	Divergencia (%):	<i>Insertar el gradiente de pendiente para cada lado de la primera sección conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
B7	Longitud (m):	<i>Insertar el largo de la primera sección en metros, conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
B8	Anchura exterior (m):	<i>Insertar el ancho exterior de la primera sección en décimas de metro (00,0), conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
B9	Pendiente (%):	<i>Insertar la pendiente de la primera sección conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
B10	Elevación encima de la FATO (m):	<i>Insertar la elevación del borde externo de la primera sección en décimas de metro de a FATO, (00,0).</i>	
Segunda sección			
B11	Anchura del borde interior (m):	<i>Replicar información constante en B8 nos casos de existencia de segunda sección conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
B12	Elevación del borde interior (m):	<i>Replicar información constante en B10 nos casos de existencia de segunda sección conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
B13	Divergencia (%):	<i>Insertar el gradiente de apertura para cada lado de la segunda sección conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
B14	Longitud (m):	<i>Insertar la longitud de la segunda sección en metros, conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
B15	Anchura exterior (m):	<i>Insertar el ancho externo de la segunda sección en décimas de metro (00,0), conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
B16	Pendiente (%):	<i>Insertar pendiente de la segunda sección conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
B17	Elevación encima de la FATO (m):	<i>Insertar elevación del borde de la segunda sección de la FATO en metros redondeado al metro más próximo.</i>	
B18	Longitud total a partir del borde interior (m):	<i>Insertar la longitud Total de la superficie de aproximación en metros, conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	

C	Superficie de Ascenso en el Despegue en Línea Recta:	Superficie 1	Superficie 2
C1	Número:	<i>Insertar el número de orientación de la a superficie de ascenso en el despegue del helipuerto.</i>	
C2	Rumblo verdadero:	<i>Insertar azimut magnético de la superficie de ascenso en el despegue del helipuerto en formato 000°00'00,00".</i>	
Primera sección			
C3	Anchura del borde interior (m):	<i>Insertar el ancho del borde interior de la primera sección en décimas de metro (00,0), conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
C4	Elevacion del borde interior (m):	<i>Insertar la elevación del borde interno de la primera sección en décimas de metro (00,0).</i>	
C5	Ubicación del borde interior:	<i>Insertar la localización del borde interno de la primera sección conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
C6	Divergencia (%):	<i>Insertar la divergencia de la primera sección conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
C7	Longitud (m):	<i>Insertar la longitud de la primera sección en metros, conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
C8	Anchura exterior (m):	<i>Insertar el ancho externo de la primera sección en décimas de metro (00,0), conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
C9	Pendiente (%):	<i>Insertar la pendiente aplicada en la primera sección conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
C10	Elevación encima de la FATO (m):	<i>Insertar la elevación del borde externo de la primera sección de la FATO en metros redondeado al metro más próximo.</i>	
Segunda sección			
C11	Anchura del borde interior (m):	<i>Replicar la información constante en C7 en los casos de existencia de segunda sección conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
C12	Elevacion del borde interior (m):	<i>Replicar la información constante en C9 en los casos de existencia de segunda sección conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
C13	Divergencia (%):	<i>Insertar divergencia para la segunda sección conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
C14	Longitud (m):	<i>Insertar la longitud de la segunda sección en metros, conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
C15	Anchura exterior (m):	<i>Insertar el ancho externo de la segunda sección en décimas de metro (00,0), conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
C16	Pendiente (%):	<i>Insertar la pendiente aplicada en la conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
C17	Elevación encima de la FATO (m):	<i>Insertar elevación del borde externo de la segunda sección de la FATO con redondeo para el número entero más próximo.</i>	
Tercera Sección			
C18	Anchura del borde interior (m):	<i>Replicar información constante en C14 en los casos de existencia de tercera sección conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
C19	Elevación del borde interior (m):	<i>Replicar información constante en C16 en los casos de existencia de tercera sección conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	

C20	Divergencia (%):	<i>Replicar información en los casos de existencia de tercera sección conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
C21	Longitud (m):	<i>Insertar la longitud de la tercera sección en metros, conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
C22	Anchura exterior (m):	<i>Insertar la largura externa de la tercera sección en décimas de metro (00,0), conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
C23	Pendiente (%):	<i>Insertar pendiente aplicada en la tercera sección conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
C24	Elevación encima de la FATO (m):	<i>Insertar elevación del borde externo de la tercera sección de la FATO redondeado al metro más próximo</i>	
C25	Longitud total a partir del borde interior (m):	<i>Insertar la longitud total de la superficie de ascenso en el despegue en metros, conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
D Superficie de transición:			
D1	Pendiente (%):	<i>Insertar pendiente aplicada conforme Tabla A-4-1, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
D2	Altitud (m):	<i>Insertar elevación de la superficie de transición en metros redondeado al metro más próximo</i>	
E Superficie de aproximación y Ascenso en el despegue en curva:		Superficie 1	Superficie 2
E1	Cambio de dirección:	<i>Insertar el cambio de dirección utilizado en el formato 000º, con un máximo de 120º.</i>	
E2	Radio del viraje en la línea central (m):	<i>Insertar el radio de viraje establecido en la línea central en metros (00,0).</i>	
E3	Longitud de la parte rectilínea (m):	<i>Insertar la longitud rectilínea hasta el borde interior conforme Tabla A-4-2, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
E4	Ancho del borde interior (m):	<i>Insertar el ancho del borde interior conforme Tabla A-4-2, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
E5	Longitud total del termino de viraje (m):	<i>Insertar longitud total de viraje externo conforme Tabla A-4-2, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	
E6	Altitud del borde interno (m):	<i>Insertar altitud del borde interno en metros con redondeo para el número entero más próximo.</i>	
E7	Altitud (m):	<i>Insertar altitud del borde externo en metros con redondeo para el número entero más próximo.</i>	
E8	Pendiente (%):	<i>Replicar información constante en C9.</i>	
E9	Divergencia (%):	<i>Insertar divergencia de cada lado conforme Tabla A-4-2, Capítulo 2 - Apéndice 4 al RAB 140.</i>	



**INSTRUCCIONES DE LLENADO DEL FORULARIO DE
INFORMACIÓN TOPOGRÁFICA
Adjunto E - Apéndice 4 RAB 140**

Título

Instrucciones Específicas

Insertar el nombre del helipuerto.

Insertar el indicador de localidad del helipuerto en el formato AAAA (4 letras).

Tabla 1 – Estudio topográfico

Campo	Instrucciones Específicas
Nº Ref	Insertar número secuencial con inicio en 01.
Tipo	Insertar el número “1” para objeto natural o artificial que sobrepasa las superficies limitadoras de obstáculos; “2” para objetos de difícil visualización que puedan interferir con la seguridad de la navegación aérea; o “3” para implemencaciones de naturaleza peligrosa.
Identificación	Informar si es torre de telecomunicaciones, línea de transmisión, edificio residencial, morro, etc.
Altura	Informar la distancia vertical del suelo al tope de la implemencación en décimas de metro (00,0).
Altitud Ortométrica de la Base	Informar la distancia vertical del nivel medio del mar hasta la base de la implemencación (no debe ser llenadelse insertó “2” o “3” en el campo “Tipo”).
Altitud Ortométrica del Topo	Informar la distancia vertical del nivel medio del mar hasta el tope de la implemencación en décimas de metro (00,0).
Localización Espacial	Insertar la latitud de las coordenadas geográficas del objeto en el formato 00°00’00,00” S o N. Insertar la longitud de las coordenadas geográficas del objeto en el formato 000°00’00,00” W.
Tipo de Plano	Informar el(los) tipo(s) de plano(s) de zona de protección en que se encuentra el objeto – PZPHEL para Plano de Zona de Protección de Helipuertos o PZPANA para Plano de Zona de Protección de Ayudas a la Navegación Aérea.
Superficie	Indicar cuál es la superficie limitadora de obstáculo del plano que está violada por el objeto o, en la cual está localizada la estructura prominente y de difícil visualización o la implantación de naturaleza peligrosa.
Violación	Informar el valor de la violación en décimas de metro (00,0).
Fuente	Informar el órgano responsable por la realización del levantamiento topográfico.
Data	Informar la data de realización del levantamiento topográfico.

Tabla 2 - Municipio(s) en áreas de influencia

Campo	Instrucciones Específicas
Tipo de Plano	Informar el tipo de plano de zona de protección que se está presentando.
Municipio	Informar el nombre del(de los) Municipio(s) en área(s) de influencia
Localidad	Informar el nombre del Estado/Región/Provincia/Departamento del(s) Municipio(s) en área(s) de influencia

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APENDICE 5
AYUDAS VISUALES

Tabla A-5-1. Dimensiones del Indicador de V7iento

Dimensiones	Helipuertos de Superficie	Helipuertos elevados
Longitud	2,4 m	1,2 m
Diámetro (extremo mayor)	0,6 m	0,3 m
Diámetro (extremo menor)	0,3 m	0,15 m

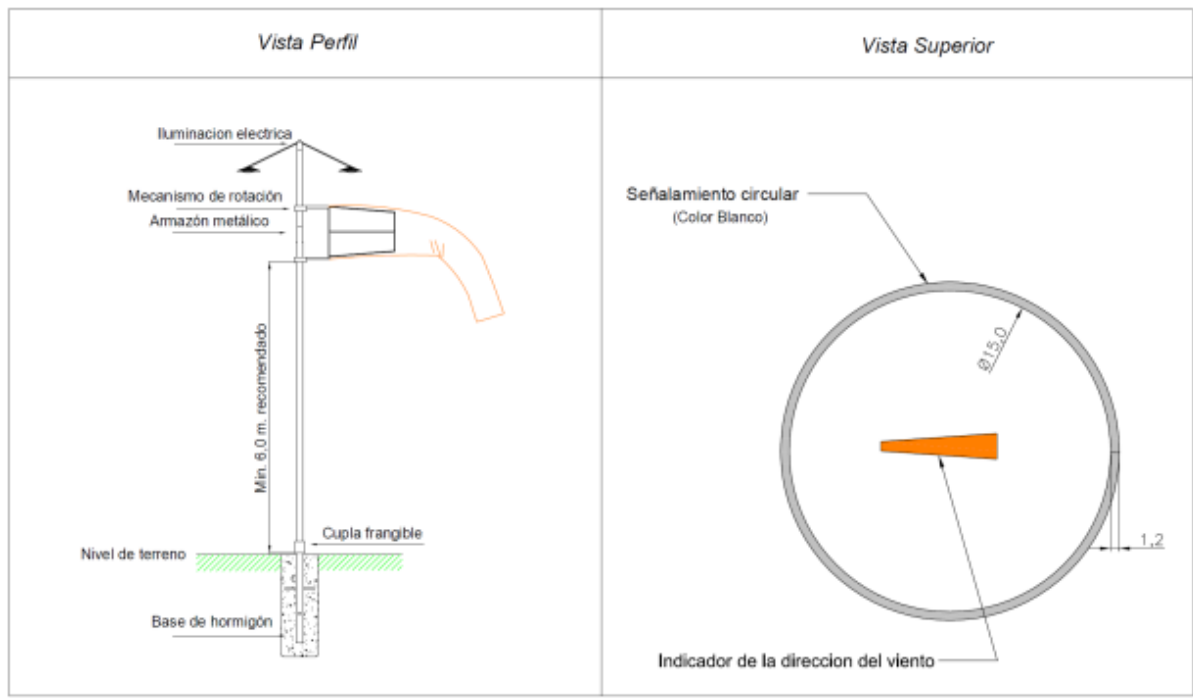


Figura A-5-1. Indicador de la dirección del viento

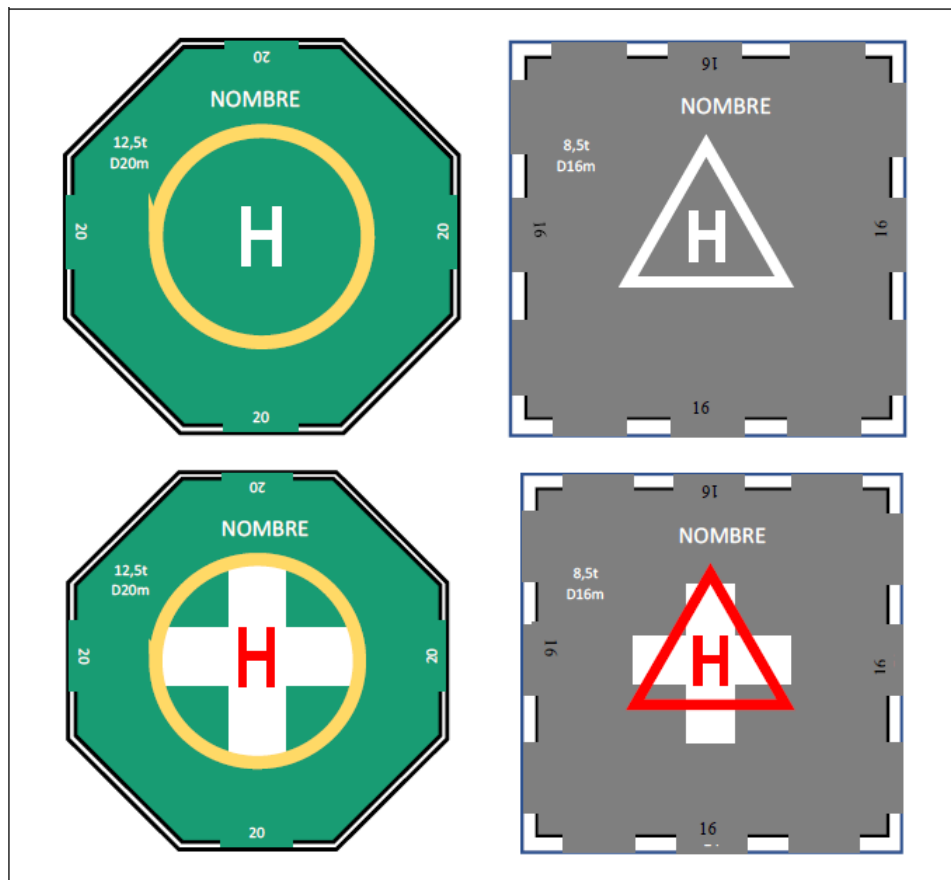
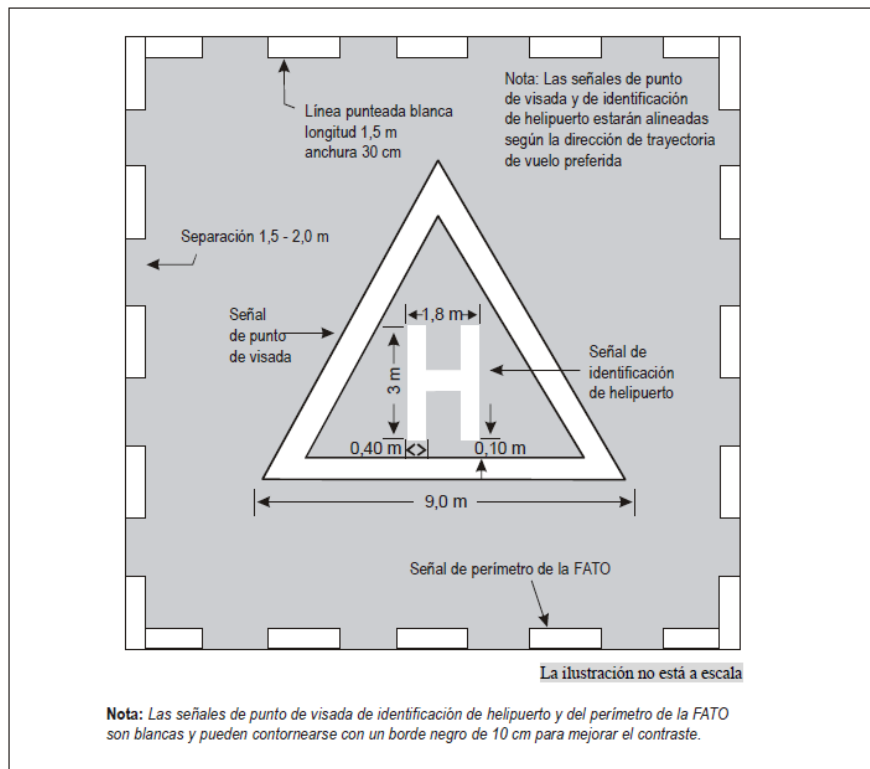


Figura A-5-2. Señales de identificación de helipuerto con TLOF y señales de punto de visada para helipuerto y helipuerto de hospital



Figura A-5-3. Señal de designación de la FATO y señal de identificación de helipuerto para FATO de tipo pista de aterrizaje

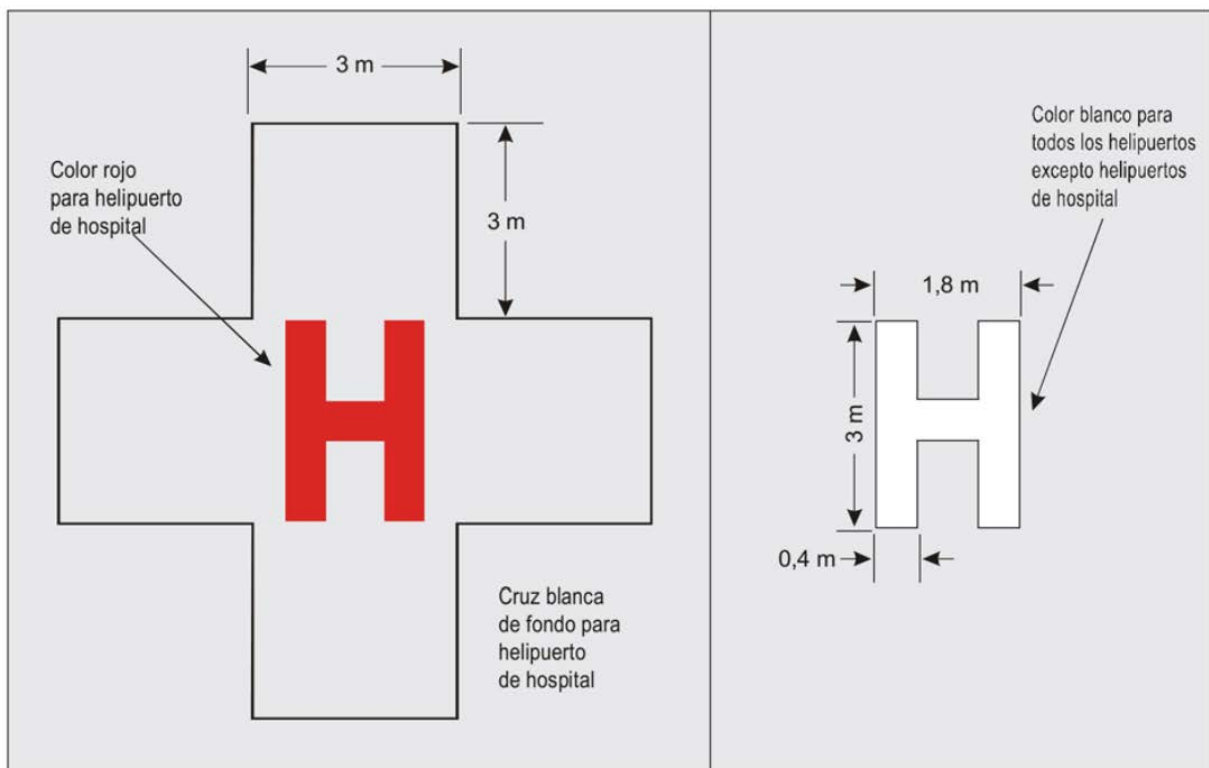


Figura A-5-4. Señal de identificación de helipuerto de hospital y de identificación de helipuerto

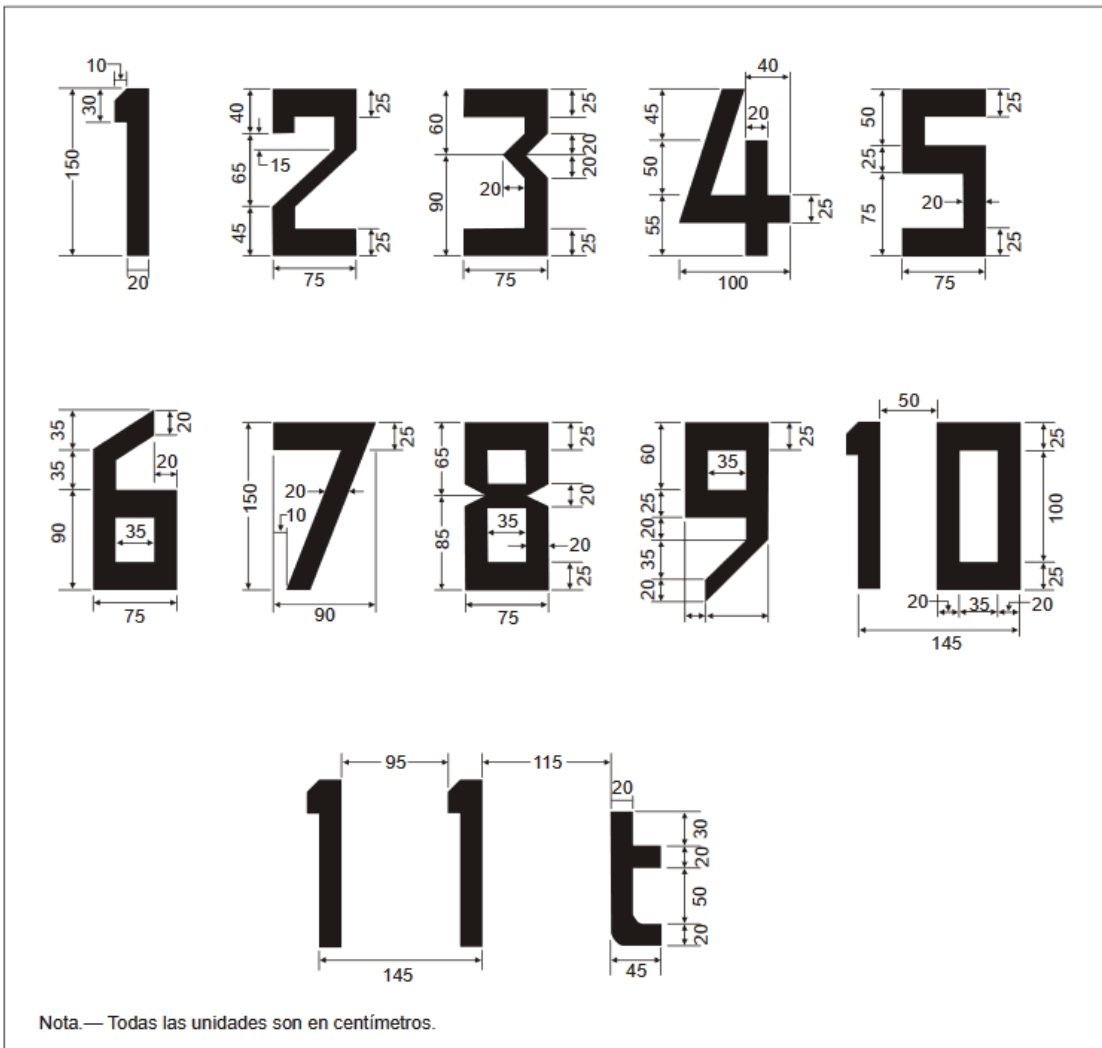


Figura A-5-5. Forma y proporciones de los números y letras

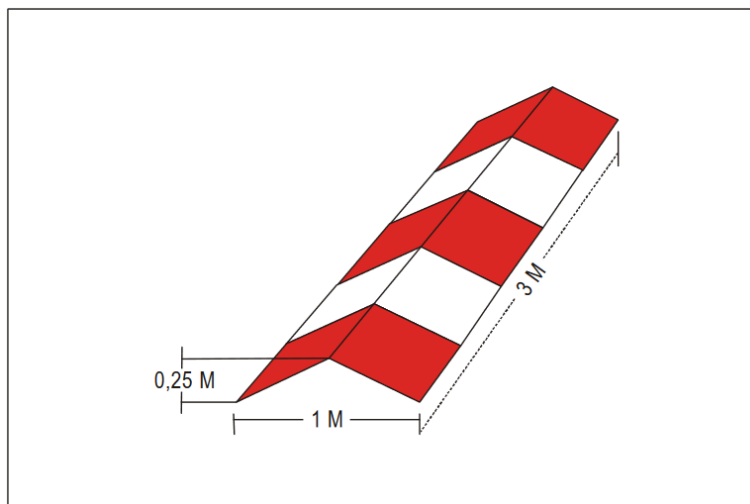


Figura A-5-6. Baliza de borde de FATO de tipo pista de aterrizaje

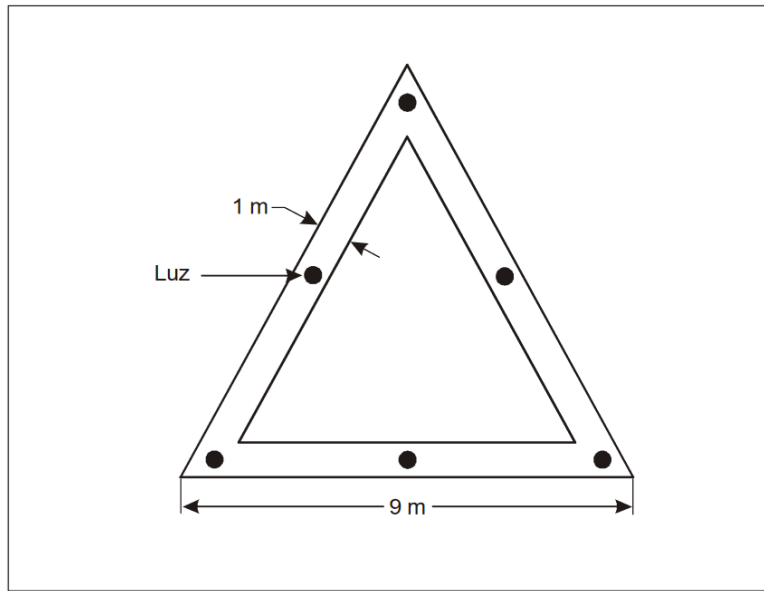


Figura A-5-7. Señal de punto de visada



Figura A-5-8. Señalamiento de heliplataforma

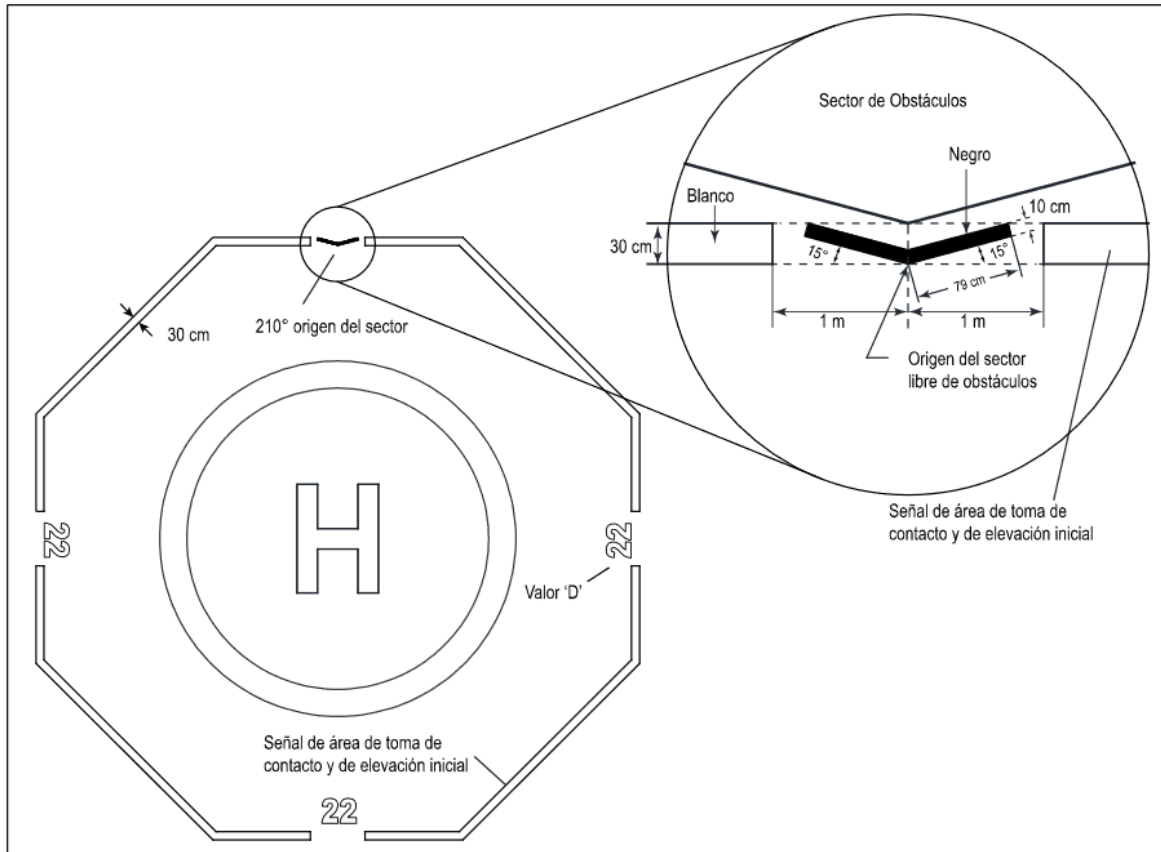


Figura A-5-9. Señal de sector despejado de obstáculos de heliplatforma

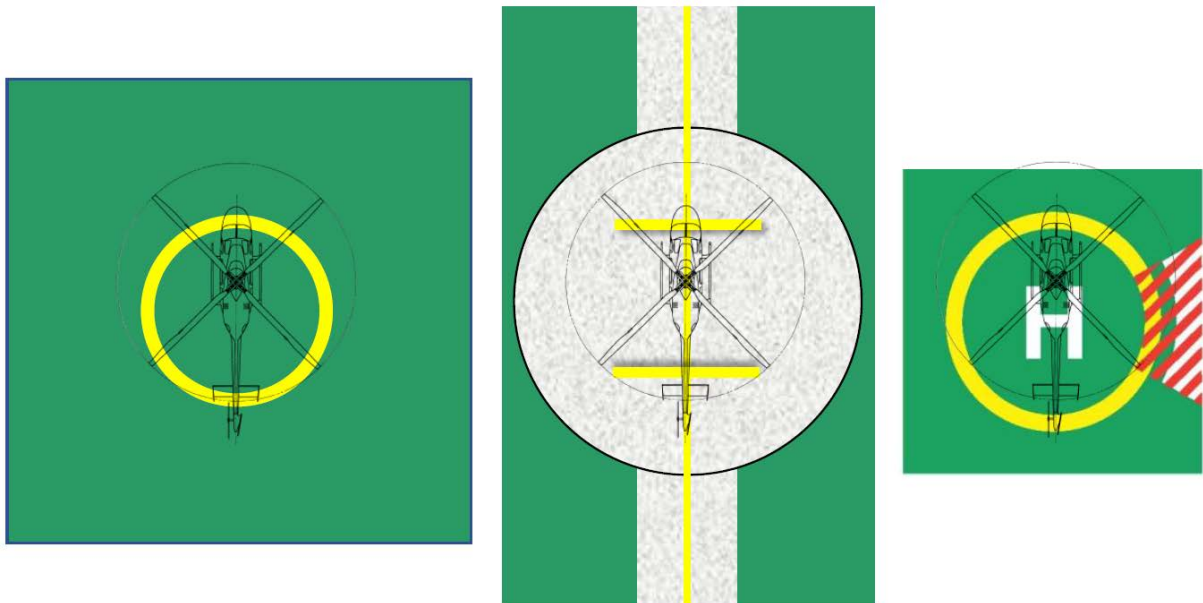


Figura A-5-10. (Izq.) TDPC multidireccional sin limitaciones; (centro) señal unidireccional en forma de línea lateral con su eje; (der.) TDPC multidireccional con señal de sector de aterrizaje prohibido

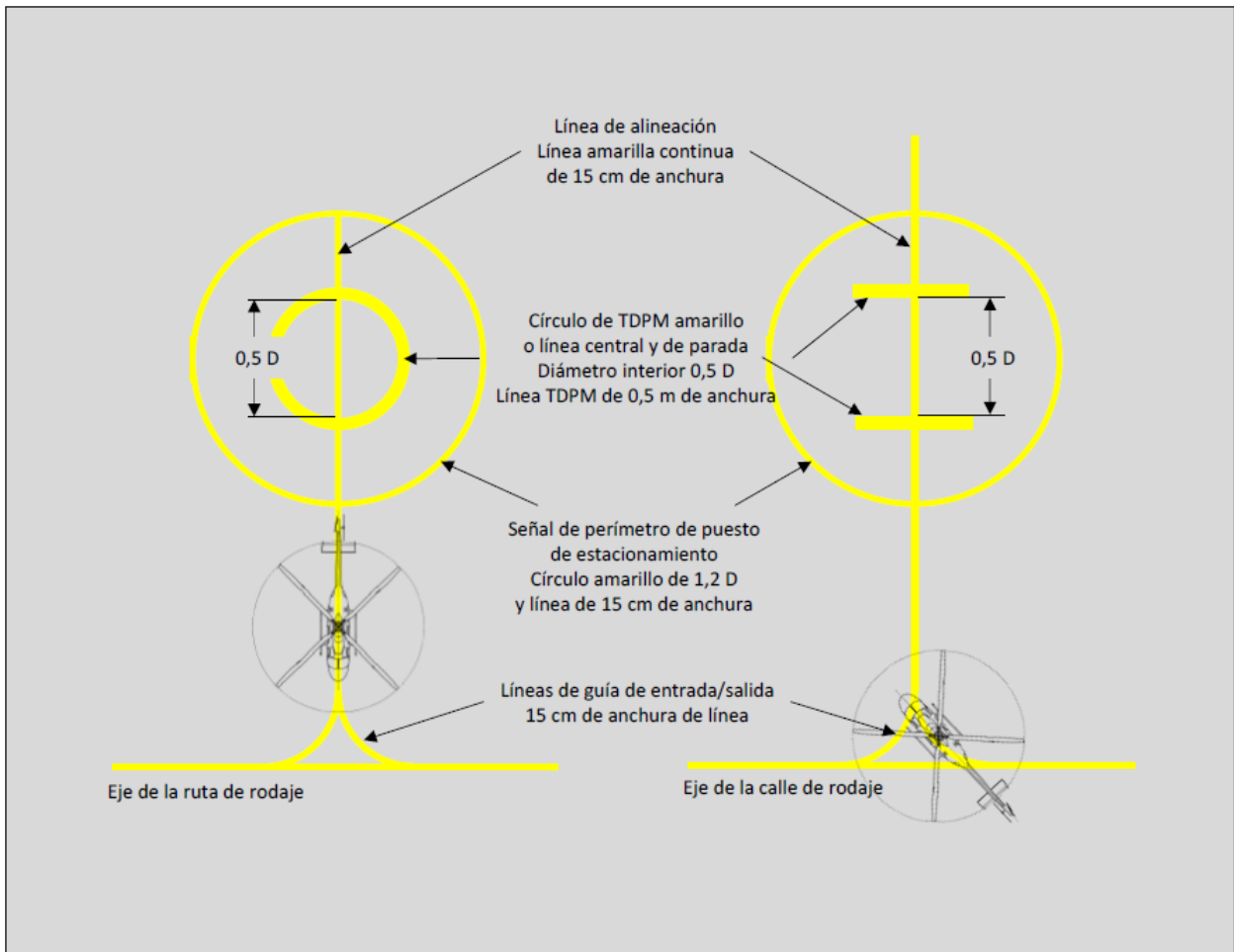


Figura A-5-11. Señales de puestos de estacionamiento de helicópteros

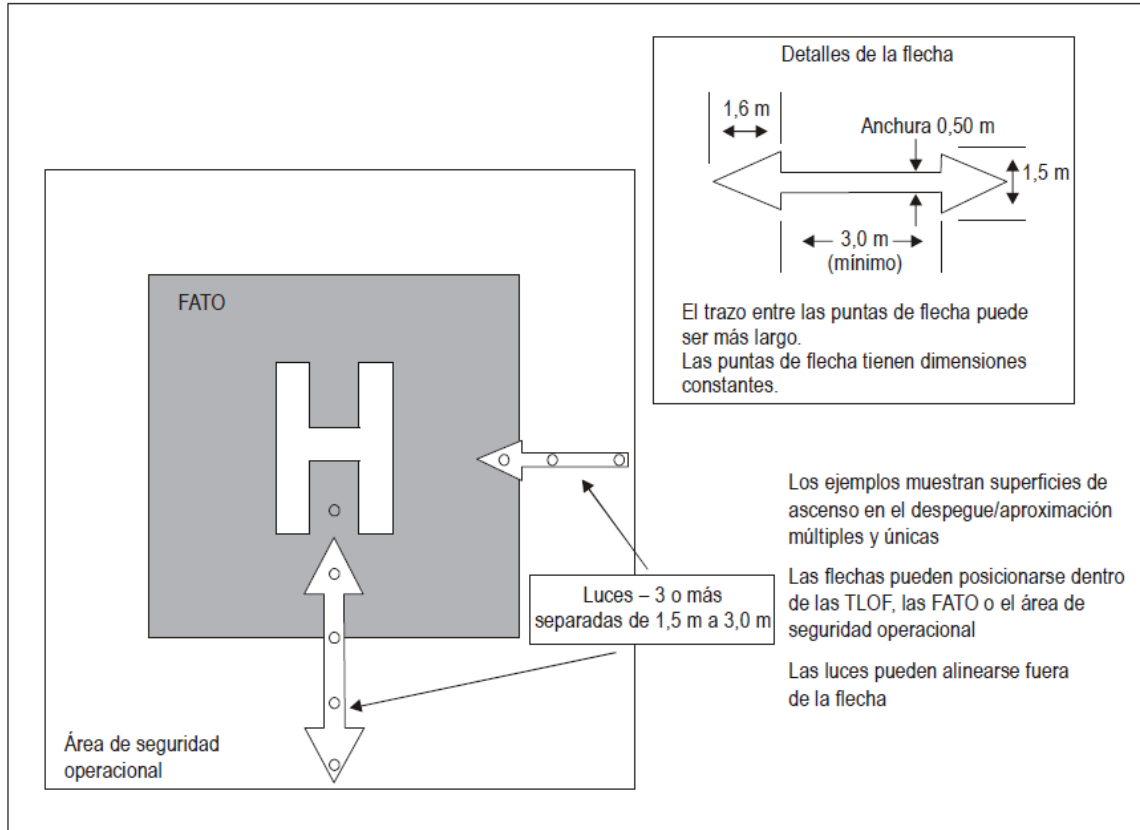


Figura A-5-12. Señales y luces de guía de alineación de la trayectoria de vuelo

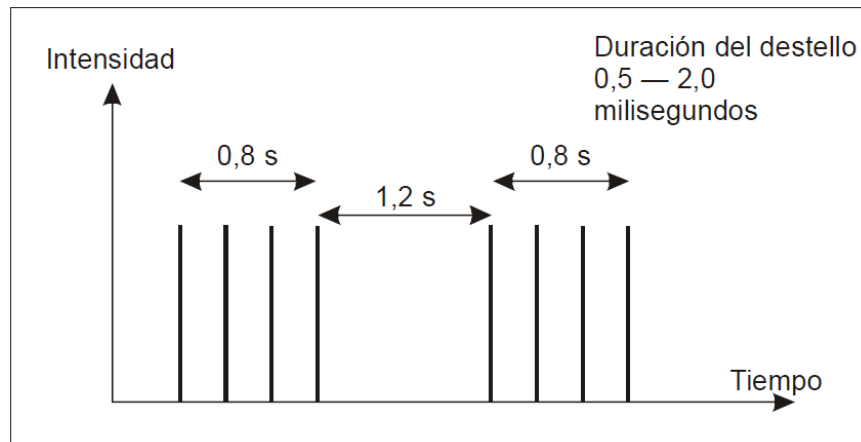


Figura A-5-13. Características de los detalles de un faro de helipuerto

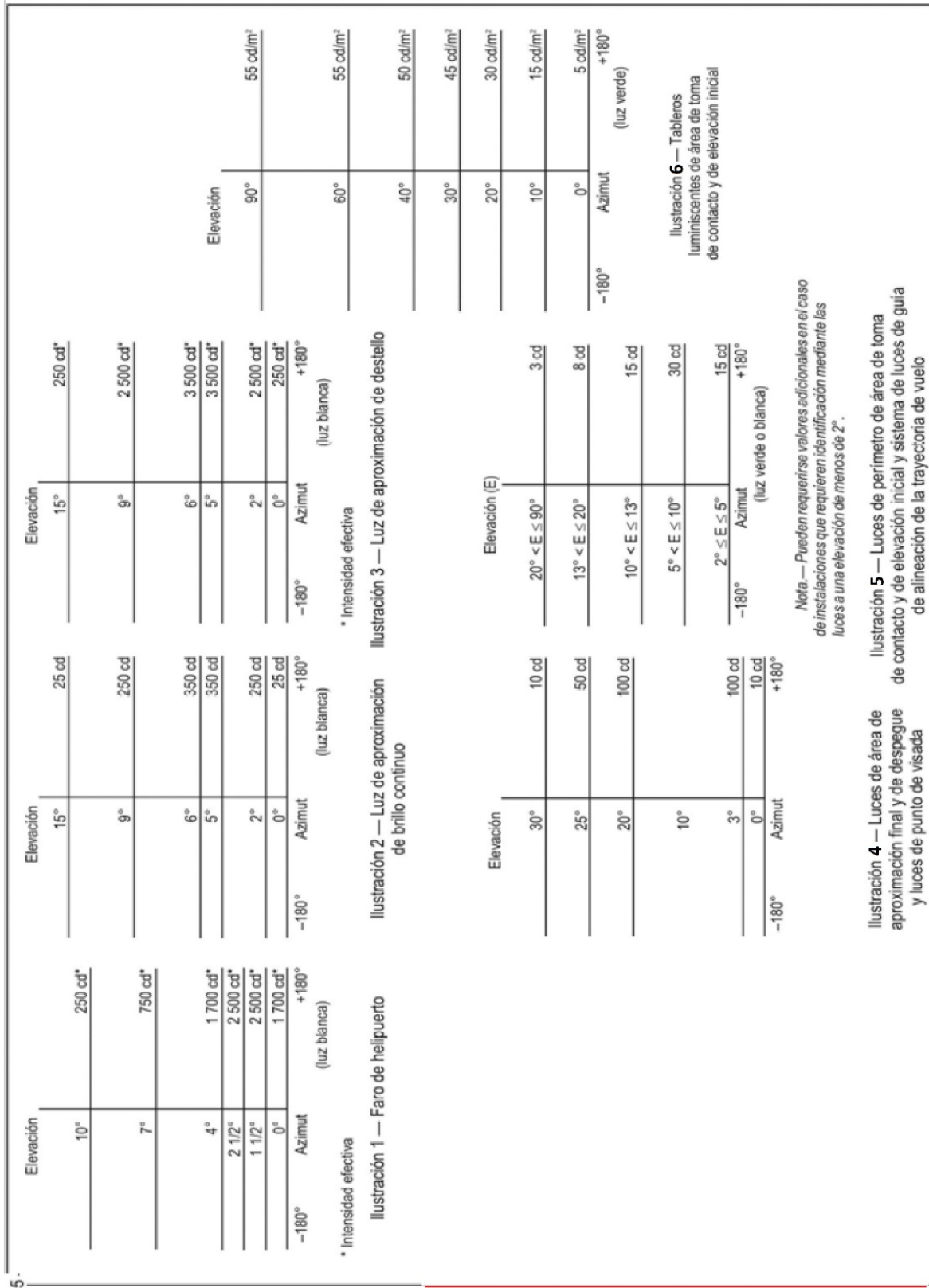


Figura A-5-14. Diagramas de isocandela

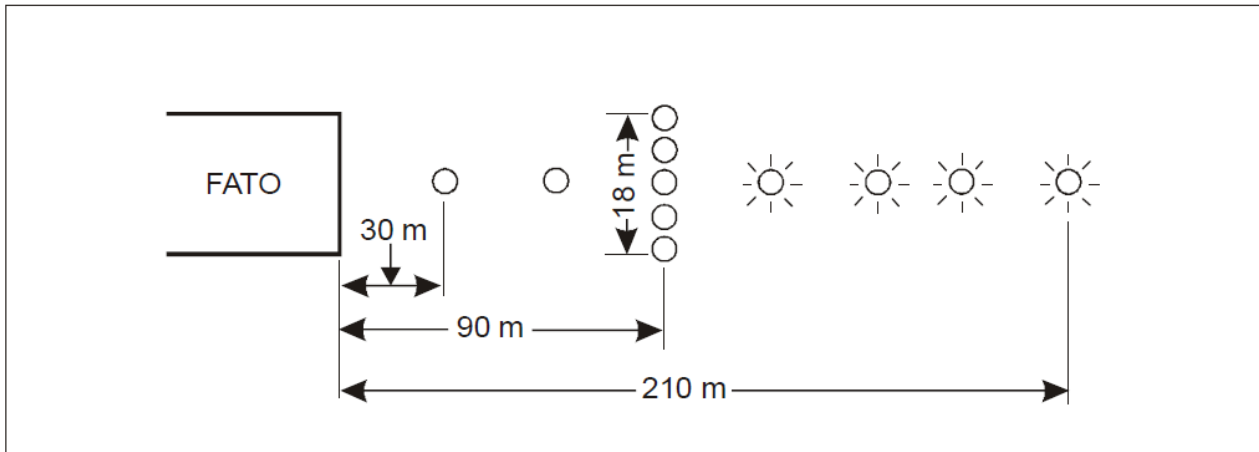


Figura A-5-15. Sistema de luces de aproximación

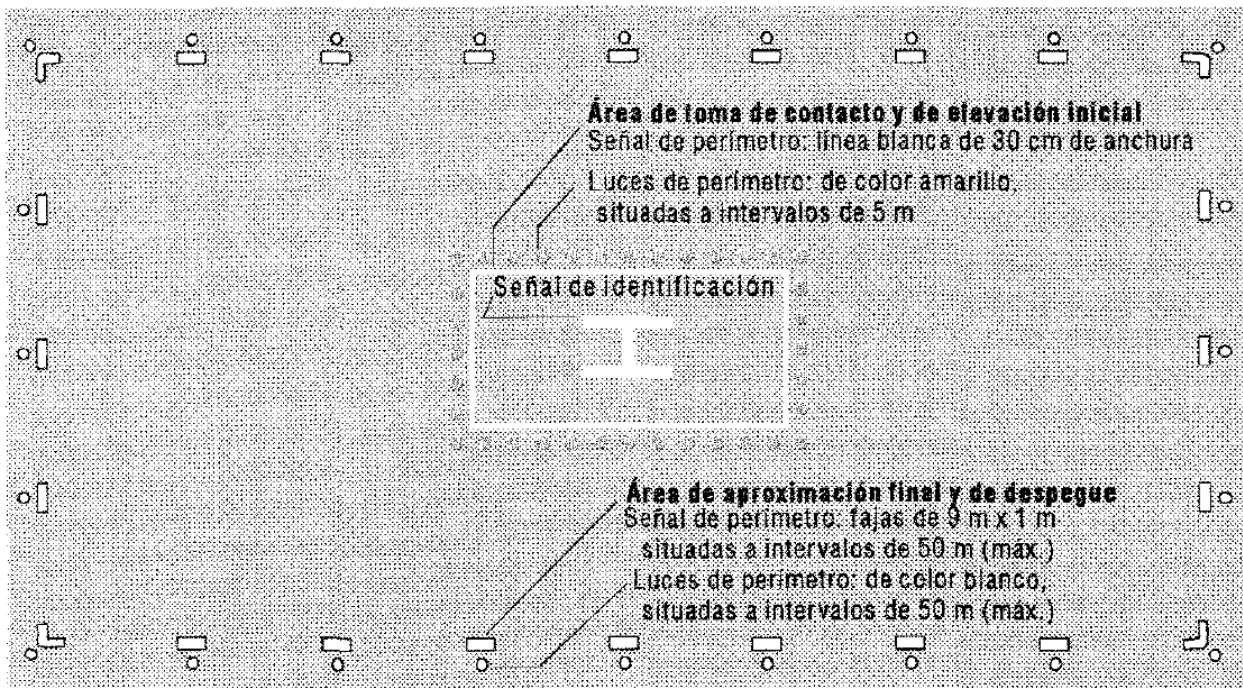


Figura A-5-16. Señales y luces en helipuertos de superficie

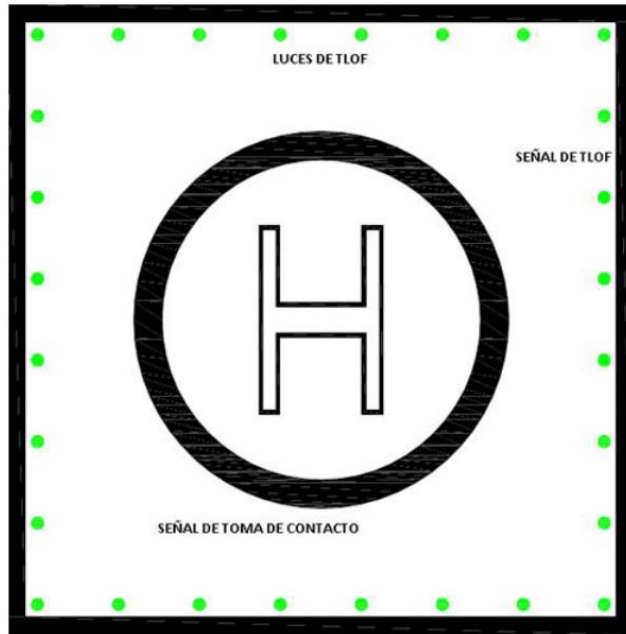


Figura A-5-17. Señales y luces - TLOF

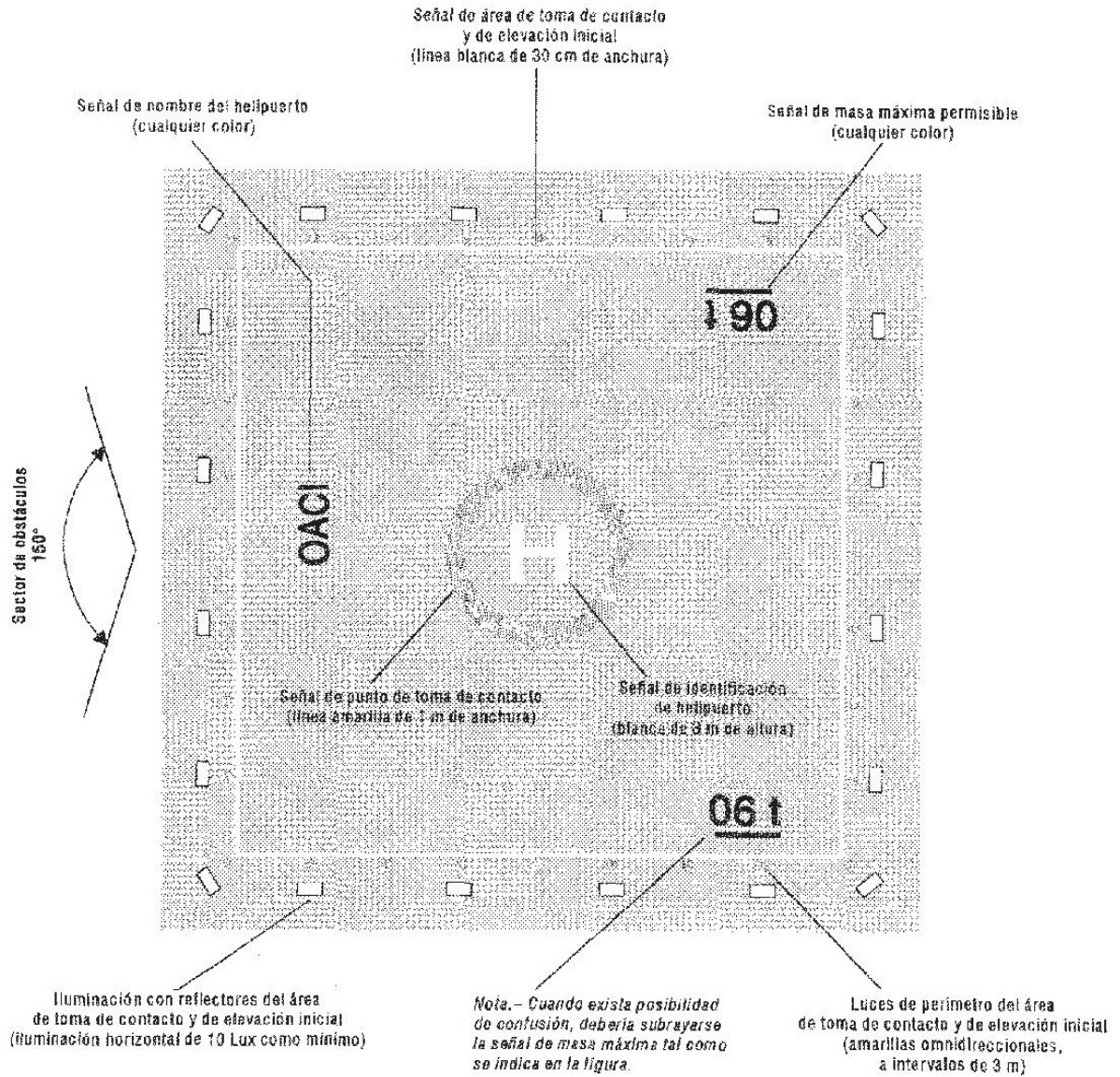


Figura A-5-18. Señales y luces – Helipuertos Elevados

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APENDICE 6

SERVICIOS, EQUIPO E INSTALACIONES DE HELIPUERTO

Tabla A-6-1. Categoría de helipuerto para fines de extinción de incendios

Categoría	Longitud máxima de fuselaje	Anchura máxima de fuselaje
(1)	(2)	(3)
H0	hasta 8 m exclusive	1,5 m
H1	a partir de 8 m hasta 12 m exclusive	2 m
H2	a partir de 12 m hasta 16 m exclusive	2,5 m
H3	a partir de 16 m hasta 20 m exclusive	3 m

Tabla A-6-2. Cantidades mínimas utilizables de agentes extintores para helipuertos de superficie

Categoría	Espuma de eficacia de nivel B		Espuma de eficacia de nivel C		Agentes Complementarios	
	Agua (L)	Régimen de descarga de la solución de espuma (L/min)	Agua (L)	Régimen de descarga de la solución de espuma (L/min)	Productos químicos secos en polvo (kg)	Medios gaseosos (Kg)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
H0	500	250	330	165	23	9
H1	800	400	540	270	23	9
H2	1200	600	800	400	45	18
H3	1600	800	1100	550	90	36

Tabla A-6-3. Cantidades mínimas utilizables de agentes extintores para helipuertos elevados, heliplataformas y helipuertos a bordo de buques

Categoría	Espuma de eficacia de nivel B		Espuma de eficacia de nivel C		Agentes Complementarios	
	Agua (L)	Régimen de descarga de la solución de espuma (L/min)	Agua (L)	Régimen de descarga de la solución de espuma (L/min)	Productos químicos secos en polvo (kg)	Medios gaseosos y (Kg)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
H0	1250	250	825	165	23	9
H1	2000	400	1350	270	45	18
H2	3000	600	2000	400	45	18
H3	4000	800	2750	550	90	36

Tabla A-6-4. Equipo de Salvamento

Equipo	Categoría RFF del helipuerto	
	H1 y H2	H3
Llave de tuerca regulable	1	1
Hacha de Salvamento, del tipo que no quede encajada ó de aeronave	1	1
Herramienta para cortar pernos, 60 cm	1	1
Palanca de pie de cabra, 105 cm	1	1
Gancho, de retención o socorro	1	1
Sierra para metales, para trabajos fuertes, con 6 hojas de repuesto	1	1
Manta resistente al fuego	1	1
Escalera de mano de longitud apropiada para los helicópteros utilizados	----	1
Cuerda salvavidas de 5 cm de espesor y 15 m por lo menos, o la longitud necesaria para alcanzar el nivel del agua	1	1
Alicate lateral	1	1
Juego de destornilladores	1	1
Cuchillo para cables, con funda	1	1
Guantes resistentes al fuego	2 pares	3 pares
Herramienta mecánica cortante	----	1

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APENDICE 7

OPERACIÓN DE HELIPUERTOS

1. COMBUSTIBLES

(a) Heliplataformas

- (1) El operador de una heliplataforma en alta mar que posea un sistema de abastecimiento de combustible de acuerdo con la aplicación particular para la que fue diseñado, debe asegurar el buen funcionamiento y el estado de los elementos de todos los sistemas de abastecimiento de combustible en alta mar que por lo menos deben incluir:
 - (i.) tanques de tránsito;
 - (ii.) instalaciones de almacenamiento estático;
 - (iii.) si está instalado, un tanque de recogida de la muestra (véase la nota);
 - (iv.) sistema de bombeo;
 - (v.) sistema de entrega
- (2) El operador de una heliplataforma en alta mar que posea un sistema de abastecimiento de combustible debe efectuar el suministro de combustible únicamente por personal especializado, el cual estará debidamente capacitado en el equipo y disponer de un procedimiento aceptable para la AAC.
- (3) El operador debe asegurarse que el personal de vuelo y/o de tierra asignado por el concesionario, permisionario u operador aéreo así como el personal del prestador del servicio de suministro de combustible debe permanecer alerta para actuar ante cualquier situación de emergencia que se pudiera presentar durante el suministro de combustible, manteniendo en todo momento la comunicación y el equipo extintor necesario pronto para actuar.
- (4) El operador debe verificar durante el suministro de combustible queden no se obstruya el acceso a la aeronave de los equipos de salvamento y extinción de incendios; ni se obstruyan las salidas de emergencia de la aeronave ni las rutas de escape para efectuar una evacuación segura en caso de que se declare un incendio a bordo.

(b) Helipuertos de superficie

- (1) El operador de un helipuerto de superficie se asegurará que el prestador del servicio de suministro de combustible, así como todo concesionario, permisionario u operador aéreo, debe tomar las medidas de seguridad que se indican en la presente RAB para el suministro de combustible a las aeronaves.
- (2) Se prohíbe el suministro de combustible a las aeronaves en los siguientes casos:
 - (i.) en hangares o lugares cerrados.
 - (ii.) cuando haya tormentas eléctricas sobre el aeródromo o en la proximidad inmediata.
 - (iii.) cuando la aeronave tenga un motor operando, a menos que se cuente con un procedimiento reconocido por la AAC.
 - (iv.) cuando exista algún agente contaminante en el combustible que no sea eliminado, mediante drenados.
 - (v.) cuando exista o se origine un derrame de combustible en plataforma que represente un riesgo para prestar el servicio en otra área del aeródromo, determinado por la autoridad aeronáutica.
 - (vi.) durante el ascenso y/o descenso de pasajeros o con pasajeros en tránsito, a menos que se tenga un procedimiento reconocido de acuerdo con lo indicado en el presente RAB y aprobado por la AAC.

- (vii.) fuera de los Helipuertos o Heliplataformas, autorizados por la AAC o en aquellas situaciones en que participen en la atención de emergencias por desastres naturales, de manera coordinada con la autoridad aeronáutica.
- (3) El suministro de combustible se debe efectuar exclusivamente en el lugar aceptable por la autoridad aeronáutica,
- (4) El operador debe efectuar el suministro de combustible únicamente por personal especializado del prestador del servicio de suministro de combustible, el cual estará debidamente capacitado en el equipo utilizado y en los procedimientos de operación normal y de emergencia.
- (5) El operador debe asegurarse que el personal de vuelo y/o de tierra asignado por el concesionario, permisionario u operador aéreo así como el personal del prestador del servicio de suministro de combustible debe permanecer alerta para actuar ante cualquier situación de emergencia que se pudiera presentar durante el suministro de combustible, manteniendo en todo momento la comunicación y el equipo extintor necesario.
- (6) El operador debe verificar que los vehículos de suministro de combustible queden situados de modo que:
 - (i.) no obstruyan el acceso a la aeronave de los vehículos de salvamento y extinción de incendios;
 - (ii.) se mantenga una vía libre de obstáculos que permita a los vehículos de suministro de combustible alejarse rápidamente de la aeronave en caso de emergencia, y;
 - (iii.) no obstruyan las salidas de emergencia de la aeronave ni las rutas de escape de los vehículos de apoyo terrestre para efectuar una evacuación segura en caso de que se declare un incendio a bordo.
- (7) El operador se asegurará de que durante la recarga de combustible se prohíbe la presencia de fuego o de dispositivos capaces de producirlo en la plataforma o en otros lugares situados a menos de 30 m de donde se esté llevando a cabo cualquier operación de suministro de combustible.

2. OPERACIONES DE CARGA CON MALACATE.

El operador en cualquier instalación de superficie, buque o heliplataforma, atendida o desatendida, fijo o móvil para que los helicópteros efectúen el transporte de carga debe proporcionar una zona adecuada para la operación de helicópteros con malacate.

Cuando se requieran operaciones de carga con malacate, el operador del helipuerto se debe asegurar que se cumplan los procedimientos acordados entre el operador de helicópteros y la AAC descritos en el Manual de Operaciones del operador.

El operador del helipuerto se debe asegurar que los requisitos para las operaciones del malacate se deben acordar con el operador específico del helicóptero con la debida antelación y conforme al diseño del área para el procedimiento de carga con malacate.

3. OPERACIONES EN HELIPLATAFORMAS Y HELIPUERTOS A BORDO DE BUQUES.

Durante las operaciones en las heliplataformas, y helipuertos a bordo de buques, el operador debe:

- (a) Asegurarse que las grúas cesen de operar y deben estibarse durante las operaciones de los helicópteros y si se utilizan no deben interferir con las operaciones hacia las heliplataformas o hacia otras instalaciones o embarcaciones.
- (b) Asegurarse que cuando se amarra una plataforma semisumergida a lo largo de otra instalación, todas las aproximaciones a la heliplataforma continúan disponibles y libres de obstáculos y no deben interrumpirse las operaciones en la heliplataforma.

- (c) En donde estén instaladas turbinas de gas cuyos gases de escape puedan influir en las operaciones de los helicópteros, proporcionar durante las operaciones de helicópteros alguna indicación de las columnas de escape y debe realizar un estudio de las temperaturas ambientales cuando el viento sople directamente desde los conductos de escape de la turbina hacia la heliplataforma.
- (d) Notificar al explotador aéreo el hecho de que la temperatura ambiental aumente en más de 2° a 3°C. e instalar instrumentos sensores del calor permanentes que orienten a los pilotos de los helicópteros acerca del perfil de las temperaturas cuando se realicen operaciones en la instalación.
- (e) Tener en cuenta que para la operación la turbulencia proveniente de escapes de turbina puede constituir para los helicópteros pequeños un peligro tan grande como el del correspondiente aumento de la temperatura
- (f) Dado que los buques tienen la capacidad de maniobrar y aprovechar su movilidad para que la dirección del viento sea favorable en relación con el emplazamiento de la FATO, debe notificarse a la AAC si el barco está normalmente fijo con anclas durante las operaciones de los helicópteros, amarrado a un solo punto, o capaz de maniobrar total o parcialmente, y para la operación en la heliplataforma, la velocidad mínima efectiva del viento y de los componentes transversales del viento que sean aceptables.
- (g) establecerse los límites de operación de movimiento con el fin de evitar las condiciones inseguras en las instalaciones flotantes y buques de experimentan movimientos dinámicos debido a las olas del mar, los límites permisibles de estos movimientos deben registrarse en el manual de operaciones del explotador del helicóptero debido a que son un peligro potencial para el helicóptero (generados directamente por el movimiento del buque (tirón, sobretensiones y balanceo) e indirectamente debido a la inclinación de la plataforma para helicópteros (componente de la gravedad debido a lanzar o rodar en ángulo).
- (h) La fijación de estos límites de operación deben incluir la consideración de dos aspectos:
 - (1) Límites de movimiento para ejecutar un aterrizaje seguro, y
 - (2) Límites de seguridad para permanecer en cubierta durante el tiempo necesario para efectuar el descenso y ascenso de pasajeros y de transferencia de carga

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APENDICE 8

REGISTRO Y HABILITACIÓN DE HELIPUERTOS

1. GENERALIDADES Y MARCO LEGAL.

- (a) La Ley de Aeronáutica Civil y Ley General de Transporte N° 165, establecen que las aeronaves deben despegar o aterrizar únicamente en aeródromos autorizados por la DGAC.
- (b) De acuerdo a las definiciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, adoptadas en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, los helicópteros constituyen aeronaves así como los helipuertos son un tipo de aeródromos.
- (c) Por otra parte, de acuerdo al Artículo N° 22 de la misma Ley, todo aeródromo deberá ser certificado y habilitado por la autoridad competente, a cuyos efectos se aplicarán las normas generales que establezca la reglamentación pertinente, en este caso, la Reglamentación Aeronáutica Boliviana. Considerando que la RAB no contempla el proceso de certificación de helipuertos, para que un helipuerto atienda operaciones civiles, previamente deberá estar registrado y consecuentemente habilitado por la AAC.

2. PROPÓSITO, APLICACIÓN Y ALCANCE.

- (a) El presente Apéndice especifica:
 - (1) Los requisitos y el procedimiento para el registro y la consecuente habilitación de helipuertos que atienden operaciones civiles,
 - (2) Las obligaciones del propietario u operador del helipuerto.

Nota.- Antes de la puesta en servicio de un helipuerto, es obligación del propietario o responsable, asegurarse de que las operaciones previstas no interferirán con el espacio aéreo y procedimientos de vuelo de los aeródromos públicos. Para este fin, antes de las obras de construcción, se recomienda que el operador consulte al proveedor de servicios a la navegación aérea (AASANA), si la operación del helipuerto afecta o no las operaciones de algún aeródromo público. Asimismo, en relación a helipuertos o aeródromos privados cercanos ya existentes, es responsabilidad del Solicitante llegar a acuerdos con los otros operadores para que no existan interferencias entre ellos.

- (b) El proceso de registro y consecuente habilitación de helipuertos, aplica específicamente a helipuertos que atienden operaciones de aviación civil. Sin embargo, de verlo por conveniente, los operadores de helipuertos destinados a operaciones de aeronaves de Estado (militares, policiales, aduanas), podrán efectuar el trámite de Registro y Habilitación de Helipuerto, en el marco del presente apéndice.
- (c) Todo helipuerto habilitado de acuerdo al presente apéndice, debe cumplir los requisitos establecidos en la RAB-140 y toda disposición complementaria emitida por la AAC.
- (d) Es responsabilidad del Solicitante, acreditar el cumplimiento de los requisitos aplicables, para lo cual todas las medidas deben haber sido implementadas previamente al inicio del trámite correspondiente.
- (e) Para los fines de la presente Reglamentación, los requisitos del presente apéndice, para la habilitación y registro, se enfocan exclusivamente al helipuerto, sin considerar las facilidades para pasajeros y carga en el helipuerto.
- (f) Para fines de habilitación se tienen los siguientes tipos de helipuertos:

- i. Helipuerto de uso público: Helipuerto civil que ofrece servicios a todos los usuarios y en todos los casos para los que se encuentra habilitado, incluyendo la realización de operaciones de transporte comercial de pasajeros, mercancías y correo, mantenimiento de aeronaves para transporte comercial, base de escuelas de vuelo para pilotos comerciales.
- ii. Helipuerto de uso restringido: Helipuertos donde no se permiten operaciones de transporte aéreo comercial, siendo habilitados para atender exclusivamente operaciones de trabajo aéreo, aviación general, evacuación médica, lucha contra incendios, atención de emergencias sanitarias o tareas de búsqueda y salvamento; con independencia de que su uso esté limitado a los usuarios expresamente autorizados por el operador del helipuerto o de que ofrezcan sus servicios a cualquier usuario. Estos helipuertos incluyen a los helipuertos en hospitales.
- iii. Helipuerto privado: Aquéllos helipuertos que sólo pueden ser utilizados por el titular de la instalación aeroportuaria y por las personas a las que su operador permita el acceso para la realización de operaciones distintas a las especificadas en el inciso i).

3. REQUISITOS PARA SOLICITAR EL REGISTRO Y HABILITACIÓN DE UN HELIPUERTO.

- (a) Para el registro y consecuente habilitación de un helipuerto, el Solicitante debe presentar el **FORMULARIO DE SOLICITUD PARA REGISTRO DE HELIPUERTO DGAC-RAN-AGA-02**, debidamente completado, indicando el emplazamiento previsto, las características físicas principales que tendría y toda información solicitada en el citado formulario, proporcionando así los datos enmarcados en lo prescrito en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, adjuntando los siguientes requisitos:

REQUISITOS JURÍDICOS

- (b) Documento que acredite el derecho propietario o posesión legítima sobre el inmueble donde está ubicado el helipuerto (original del título de propiedad actualizado – Folio Real, certificación emitida por el Instituto Nacional de Reforma Agraria - INRA, Resolución Administrativa del Servicio Nacional de Áreas Protegidas – SERNAP, Resolución Administrativa de la Autoridad Jurisdiccional Administrativa Minera, documento notariado que otorgue derecho de uso del helipuerto por al menos 5 años, etc.).
- (c) Comprobante del depósito bancario correspondiente por concepto de registro de helipuerto, conforme al reglamento aplicable
- (d) Si el helipuerto se inscribirá a favor de una persona jurídica, debe presentar además:
 - (i) Original o copia legalizada del documento de constitución.
 - (ii) Original o copia legalizada del documento de designación como Representante Legal o apoderado de la persona jurídica, con facultades para realizar trámites ante la Dirección General de Aeronáutica Civil y para asumir derechos y obligaciones, a nombre de la persona jurídica.
 - (iii) Si se trata de una sociedad, debe presentar el Certificado de Matrícula de Comercio, emitido por el Registro de Comercio, órgano concesionado a la Fundación para el Desarrollo Empresarial - FUNDEMPRESA, actualizado a la fecha de presentación.
 - (iv) Documento que acredite el Número de Identificación Tributaria (NIT).

REQUISITOS TÉCNICOS

- (e) De igual manera, el Solicitante debe presentar los siguientes requisitos técnicos:
- (i) Los planos del helipuerto a escala que permita legibilidad de la información, elaborados y firmados por un ingeniero civil con título en provisión nacional, de acuerdo al siguiente detalle:
 - (A) Plano de ubicación/localización del helipuerto en hoja tamaño carta o ISO A4.- El plano debe mostrar claramente la localización del helipuerto, incluyendo el punto de referencia del helipuerto y sus coordenadas.
 - (B) Plano del Helipuerto (vista en Planta) en tamaño doble carta o ISO A3.- Deberá mostrar el cumplimiento de las características físicas y ayudas visuales requeridas en el presente reglamento, así como coordenadas y elevaciones de los principales puntos del helipuerto, límite del predio, nortes magnético y geográfico, grilla o malla reticular de coordenadas, escala gráfica, carimbo, así como toda información y detalle importante de acuerdo a la buena práctica del dibujo técnico. Al respecto pueden incluirse planos adicionales de detalles para mostrar el cumplimiento normativo.
 - (C) Planos de Superficies Limitadoras de Obstáculos del Helipuerto en tamaño doble carta o ISO A3.- Plano con vistas en planta y perfil del helipuerto, que muestre que el helipuerto no es afectado en las áreas donde se prevén efectuar las operaciones.
 - (ii) La documentación requerida en el Capítulo 5 del Apéndice 4 del RAB 140, acorde a lo requerido en los adjuntos de dicho Apéndice.
 - (iii) Al menos 4 fotografías panorámicas del helipuerto de 9 x 12 cm. Estas deben capturarse en cada dirección de manera que muestren características importantes del helipuerto y que el mismo no es afectado por obstáculos.
 - (iv) El Cuadro de Control de Cumplimiento (CCC) donde describa el medio de cumplimiento de cada uno de los requisitos de la RAB, estableciendo que las características físicas e instalaciones en el lugar, permiten la operación del tipo de helicópteros previstos, por lo que se encuentra en condiciones de ponerse en servicio para el tipo de operaciones aéreas consideradas en la solicitud. El cuadro deberá estar firmado por el Solicitante y por un profesional competente en el tema de helipuertos, de acuerdo al siguiente ejemplo:

CUADRO DE CONTROL DE CUMPLIMIENTO A RAB-140		
Requisito normativo	Medio de cumplimiento	Evidencia documental
<i>Ejemplos.-</i>		
<i>RAB 140.205 (a) y (b)</i>	<i>El helipuerto cuenta con una FATO, con características indicadas en el plano.</i>	<i>- Plano de helipuerto N° ...</i>
<i>etc.</i>	<i>etc.</i>	<i>etc.</i>
<i>etc.</i>	<i>etc.</i>	<i>etc.</i>
FIRMA DEL SOLICITANTE:		FIRMA DEL PROFESIONAL COMPETENTE:

- (v) Para efectos del presente apéndice se acepta como profesional competente a un ingeniero civil con experiencia en helipuertos. Alternativamente, también a un piloto especialista en operación de helicópteros. Para dicho fin, el Solicitante debe acreditar la competencia del profesional adjuntando los documentos que evidencien la formación y experiencia adecuadas.
- (vi) Respuesta favorable emitida por el proveedor de servicios a la navegación aérea (AASANA), en atención a la consulta efectuada por el Solicitante sobre la compatibilidad del helipuerto con el espacio aéreo. La respuesta favorable podrá ser una comunicación oficial o informe técnico de AASANA donde se manifieste que el helipuerto no afectará la gestión del espacio aéreo o que si afectase, existe una carta de acuerdo operacional entre los interesados para permitir el tránsito aéreo seguro y ordenado.
- (vii) Los datos del helipuerto deben ser coincidentes en todos los documentos a presentarse, siendo su exactitud e integridad responsabilidad del propietario. La calidad y formato de los datos deben cumplir lo establecido en el capítulo B de RAB-140. Las coordenadas deben tomar como referencia horizontal el elipsoide WGS-84 y las elevaciones con referencia vertical el nivel medio del mar (msnm).
- (viii) Cuando un helipuerto destinado exclusivamente al uso de helicópteros que efectúan servicios militares, de aduana, policiales, de emergencia, funciones, no pueda cumplir con determinado requisito técnico del presente reglamento, para continuar el trámite de habilitación y registro, el Solicitante podrá presentar un estudio efectuado por un especialista en operaciones de helicópteros que sea aceptable para la AAC, donde se determine con suficiente nivel de certeza, que la desviación a la norma no constituye una reducción a la seguridad operacional del helipuerto, en base a medidas o procedimientos mitigadores de riesgo.

4. PROCEDIMIENTO PARA LA INSCRIPCIÓN Y HABILITACIÓN DE UN HELIPUERTO.

- (a) Una vez que el Solicitante ha presentado la solicitud con los requisitos anteriormente señalados, los requisitos jurídicos serán revisados y analizados por la Dirección del Registro Aeronáutico Nacional (DRAN), comunicando cualquier observación que se tenga para la correspondiente subsanación.
- (b) Revisados y analizados los requisitos jurídicos por la DRAN y efectuadas las observaciones, si correspondiere; remitirá la solicitud y antecedentes a la Dirección de Navegación Aérea (DNA) para la revisión de los requisitos técnicos. La verificación de Requisitos Técnicos podrá incluir la revisión del área PANS-OPS, para asegurarse que la operación del helipuerto no afecta a las operaciones aéreas de ningún aeródromo público, indicando que es procedente su habilitación y registro.
- (c) En caso de helipuertos de uso público, la DNA en coordinación con el Solicitante, programará la inspección técnica, para verificar si el helipuerto cumple lo establecido en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana y se encuentra en condiciones de ser autorizado a las operaciones aéreas.
- (d) En caso de helipuertos privados y helipuertos de uso restringido, la inspección de la DGAC no es obligatoria en cuyo caso el Solicitante debe presentar el **Cuadro de Control de Cumplimiento a RAB-140 indicado en el inciso (e) (iv) de la Sección 3 el cual tendrá valor de declaración jurada**. Sin perjuicio de lo anterior, la AAC, de oficio o a instancia de parte, podrá determinar la realización de inspecciones técnicas para lo cual se designará un inspector y en coordinación con el interesado, se programará fecha de la inspección técnica. El Solicitante estará a cargo del traslado del inspector desde su base de trabajo hacia el helipuerto y viceversa. El Solicitante también deberá asumir todo pago a la DGAC que se establezca en el reglamento administrativo correspondiente.

- (e) Si durante el proceso existieran observaciones y el solicitante no subsana las mismas dentro del plazo otorgado por la DGAC, se rechazará la solicitud presentada; en consecuencia el solicitante deberá iniciar nuevamente el proceso.
- (f) Posteriormente a la verificación del cumplimiento de los requisitos técnicos, el inspector designado emitirá su criterio y la DNA remitirá el mismo a la DRAN para el registro y consecuente habilitación de helipuerto, especificando el tipo de operaciones para las que es procedente continuar el trámite.
- (g) Una vez que la DRAN haya recibido el criterio de DNA, el mismo que tiene valor de informe técnico, la DRAN emitirá el criterio correspondiente y remitirá el trámite a la Dirección Jurídica.
- (h) La Dirección Jurídica analizará los antecedentes contenidos en el expediente administrativo y Cumplidos los requisitos técnicos y jurídicos, la Dirección General de Aeronáutica Civil, en uso de sus atribuciones y facultades, emitirá la Resolución Administrativa resolviendo: 1º) el registro y consecuente habilitación del helipuerto para el tipo de operaciones que corresponda, 2º) que mediante la DRAN se emita la certificación respectiva especificando el tipo de operaciones para las que está habilitado.
- (i) El registro y consecuente habilitación otorgada de acuerdo al presente apéndice, tendrá vigencia por el plazo perentorio de cinco (5) años, contados a partir de la emisión de la Resolución Administrativa correspondiente.
- (j) La Dirección del Registro Aeronáutico Nacional proporcionará a la Unidad de Sistemas, una copia del Certificado extendido al Solicitante, para que la información respectiva sea introducida a la Base de Datos de Helipuertos Registrados, y de esta manera sea actualizada. De igual manera se remitirá una copia a la FELCN.
- (k) La Base de Datos de Helipuertos Registrados será publicada en el sitio web de la DGAC y estará disponible para consulta de autoridades de gobierno y justicia que requieran esa información, así como para el público en general.

5. OBLIGACIONES DEL PROPIETARIO O RESPONSABLE UNA VEZ EMITIDA LA RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA.

- (a) Sin perjuicio de lo dispuesto precedentemente, el operador de helipuerto de uso público, una vez ha recibido la Resolución Administrativa de Registro y Habilitación, deberá efectuar las gestiones para que el helipuerto figure como tal en la publicación de información aeronáutica (AIP) del Servicio de Información Aeronáutica. Los helipuertos de uso restringido y los helipuertos privados no requieren estar publicados en la AIP.
- (b) Se aclara que, los helipuertos de uso restringido y de uso privado no forman parte del Programa de Vigilancia a la Seguridad Operacional de la AAC. Por tanto, los niveles de Seguridad Operacional con que operan estos helipuertos son directa y exclusiva responsabilidad de los propietarios. Sin embargo, todos los helipuertos pueden ser sometidos a inspecciones, para determinar si mantienen las características físicas y técnicas bajo las cuales fueron habilitados, de acuerdo a lo prescrito por la AAC.
- (c) En caso de detectarse incumplimientos a las disposiciones de la AAC, la DGAC se reserva el derecho de cancelar el registro y la habilitación del helipuerto. El Operador del Helipuerto deberá notificar en forma inmediata a la AAC, cuando el helipuerto deje de operar definitivamente o si el inmueble donde se encuentra ubicado, cambia de dueño.

- (d) Previamente a cualquier cambio respecto al derecho propietario o derecho sobre el inmueble donde se encuentra el helipuerto; así como en las características de operación del helipuerto; es necesario solicitar a la AAC la enmienda a los datos del registro, debiendo el operador dar cumplimiento a los requisitos contenidos en el presente Reglamento que sean aplicables para dicho fin. La omisión a esta obligación significará la revocatoria del registro quedando sin efecto la habilitación del helipuerto.
- (e) Con la debida antelación antes de que concluya el periodo de vigencia, el operador de helipuerto, debe gestionar ante la DGAC la renovación del registro y habilitación del helipuerto, los mismos que serán renovados solo si se cumplen las disposiciones que apliquen al caso. En caso contrario, el registro y habilitación del helipuerto serán cancelados.

6. DISPOSICIONES PARA EL CUMPLIMIENTO DEL PRESENTE APÉNDICE.

- (a) En cumplimiento al Artículo 22 de la Ley N° 2902 Ley de la Aeronáutica Civil y el Artículo 147 de la Ley N° 165 Ley General de Transporte, los Operadores Aéreos y el Proveedor de Servicios a la Navegación Aérea, al momento de programar y autorizar operaciones de aterrizaje o despegue de aeronaves, deberán considerar únicamente los helipuertos debidamente habilitados por la AAC y la clase de transporte para la cual están habilitados, siendo el incumplimiento a esta disposición una falta pasible a sanciones estipuladas.
- (b) La operación u explotación de un helipuerto no habilitado por la AAC constituye una infracción a las leyes N° 2902 Ley de la Aeronáutica Civil y N° 165 Ley General de Transporte, siendo el infractor pasible a sanciones estipuladas.
- (c) El proceso de Certificación de Aeródromo no aplica a helipuertos.

