

AIS-CHILE

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
SANTIAGO/ Helipuerto Asistencia Pública Dr. Alejandro del Río SHAP	33 26 39,70 S 70 38 17,10 W 500 m SE del Cerro Santa Lucía	584 1916	TLOF Rectángulo 18 x 24 Punto Toma Contacto Cuadrado 10 x 10	Hormigón	6.000	Luces de borde de área. Luces de toma de contacto.	WDI LGT	H24	Alexander Perez Mendez PUB TEL (2) 26352277
<p>SANTIAGO/Helipuerto Asistencia Pública, Dr. Alejandro Del Río. - Orientación magnética 250° SW. - El uso del HLP <u>se</u> debe <u>coordinar a lo</u> menos 15 minutos antes con el centro regulador SAMU al TEL 232204831.</p> <p>Limitaciones Operacionales: a) El entorno operacional presenta características de hostil congestionado, dado que el emplazamiento <u>se</u> encuentra rodeado de edificios, vías angostas de alto tránsito vehicular y peatonal. b) Al sobrevolar áreas densamente pobladas durante la fase final de <u>una</u> APCH <u>g</u> inicial del despegue, <u>y</u> al existir obstáculos <u>y</u> edificaciones representativamente elevadas <u>en</u> las trayectorias mencionadas, <u>se</u> perciben inconvenientes o riesgos controlados <u>en</u> las operaciones de un HEL del tipo bimotor o similares por parte del operador aéreo. c) Consecuentemente con <u>lo</u> anterior el HLP puede <u>ser</u> utilizado solo por HEL multimotores clase performance 1 CAT A (operaciones con <u>una</u> performance tal que, <u>en</u> caso de falla del motor crítico, permite al HEL continuar el vuelo <u>en</u> condiciones de seguridad hasta un área de aterrizaje apropiada, <u>a</u> menos que la falla ocurra antes de alcanzar el punto de decisión para el despegue o después de pasar el punto de decisión para el aterrizaje, casos <u>en</u> que el HEL debe poder aterrizar dentro del área de despegue interrumpido o de aterrizaje, respetando los ejes de APCH <u>y</u> despegues definidos <u>y</u> que operen dentro de las limitaciones operacionales de la aeronave según el manual de vuelo <u>y</u> su tripulación entrenada <u>y</u> capacitada para operar <u>en</u> HLP elevados <u>en</u> condiciones visuales <u>sea</u> de día o noche.</p>									
SANTIAGO/ Helipuerto Edificio Exterior SHBE	33 26 23,80 S 70 38 47,81 W	610 2000	TLOF Cuadrado 10 x 10 Punto Toma Contacto Círculo 6 m diámetro	CONC	5.000	YES	YES	H24	Aldo Alvarez Vega. PVT TEL (2)26399070 edificioexterior@gmail. com
<p>SANTIAGO/ Helipuerto Edificio Exterior: - Operaciones restringidas por el Norte debido a grúa pluma y edificio en construcción, altura 99,55 m entre los 350 a 50 grados a 40 m del helipuerto. - El entorno operacional presenta características de hostil, rodeado de edificios. Sector NE y NW dos edificios con antenas, representan obstáculos en trayectorias de APCH y DEP. - La orientación de APCH recomendada es un Arco desde los 180 gds. a 360 gds. magn, la fase de DEP en dirección general SW. Al W se ubica edificio de menor altura que representa obstáculo. - Helipuerto solo puede ser utilizado por HEL Multimotores Clase Performance 1, Categoría A.</p>									
SANTIAGO/ Helipuerto Moneda Bicentenario SHSP	33 26 34 S 70 39 18 W Costado poniente Palacio de la Moneda	591 1939	TLOF Cuadrado 20 x 20 Area de Punto de Toma de Contacto Círculo 10 m diámetro	Hormigón Tipo: Elevado	6.000	YES	WDI	H24	Julio Maiers H. PVT TEL 226904182 / 226904263 226900400 email jmaiers@presidencia.cl Orientación Magnética 040° - 220°
<p>SANTIAGO/ Helipuerto Moneda Bicentenario - Orientación Magnética 040°/220°. - Restricciones Operacionales: a) El emplazamiento del HLP es considerado de "Entorno Hostil Congestionado", ya que se encuentra rodeado de edificaciones en altura y calles con alta congestión vehicular y peatonal. b) Consecuente con lo anterior, el helipuerto puede ser utilizado por helicópteros civiles Biturbina clase Performance 1 (Categoría A) respetando los ejes de aproximación y despegue definidos y que operen dentro de las limitaciones operacionales de la aeronave según el Manual de Vuelo y su tripulación entrenada y capacitada para operar en helipuertos en altura en condiciones visuales sea de día o noche. c) Las Operaciones de aeronaves de Estado, que puedan realizarse desde este HLP, deberán cumplir con los mismos requerimientos (Clase Performance 1 o Categoría A). d) El HLP se ubica debajo de la Zona Prohibida SC-P28, la cual protege el sobrevuelo de aeronaves sobre el helipuerto y las dependencias del Palacio de la Moneda.</p>									

AMDT NR 54

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
SANTIAGO/ Helipuerto Banco Santander SHBS	33 26 29.7 S 70 39 08.2 W 480 m E de la Torre Entel	638 2093	TLOF Rectángulo 15 x 12,5 Punto Toma Contacto Círculo 5 m diámetro	Hormigón	5.000	YES	Equipo mínimo SEI	H24	Guillermo Vasquez N. PVT CLR uso vía TEL TEL 26474935 Orientación Magnética 160° - 340°
SANTIAGO/ Helipuerto Banco Santander - Limitaciones: El entorno operacional presenta características de hostil congestionado dado que el emplazamiento se encuentra rodeado de vías de tránsito vehicular y peatonal. Existe la zona de restricción SC-P28 que protege el vuelo sobre el Palacio de la Moneda, el cual debe quedar exento para las operaciones aéreas de aproximación y despegue desde y hacia el norte para aeronaves de Estado.									
SANTIAGO/ Helipuerto Clínica Indisa SHIN	33 25 15 S 70 37 04 W 3.6 km NE Plaza de Armas de Santiago	640 2100	TLOF Cuadrado 20 x 20 Punto Toma Contacto Cuadrado 11 x 11	CONC	10.000	YES	NIL	H24	Leonardo Ristori H. PUB para fines asistenciales TEL (02) 23625298
SANTIAGO/ Clínica Indisa - HLP se emplaza en un Entorno Hostil. Deberá ser utilizado preferentemente por helicópteros Categoría a y Clase Pwerformances 1 y 2. - Las OPS de helicópteros monomotores deberá ser utilizada como transporte de pacientes graves o en casos de emergencias.									
SANTIAGO / Helipuerto Clínica Santa María SHMA	33 25 55.68 S 70 37 44.28 W HEL elevado sobre azotea Edificio de la clínica a 1100 m S Cerro San Crstibal	627 2053.81	TLOF Elevación inicial Cuadrado 18 x 18 Punto Toma Contacto Cuadrado de 14 x 14	Hormigón	5.000	WDI SGL Diurna/Nocturna	WDI	H24	Martín Manterola Vince. PVT con fines asistenciales CLR uso vía TEL con fines asistenciales TEL 229133510 CEL 983613449
SANTIAGO / Helipuerto Clínica Santa María - Restricción : Debido a que el helipuerto se encuentra en un ambiente hostil congestionado, se recomienda restringir la utilización a helicópteros multimotores. - Los usuarios de este helipuerto deberán tomar contacto con Tobalaba TWR 118,7 y/o Santiago RDR 129.7 MHZ ó 121.1 MHZ. - CTN OBST (WDI y pararrayos) en sector comprendido entre 090 grados hasta 180 grados a contar de 8 m del borde SE del HEL. - CTN 3 antenas de 3 m. HGT al costado SE WDI del nivel de la Plataforma.									
SANTIAGO/ Helipuerto Corporativo Mutual SHCM	* 33 26 25 S 70 38 16 W	640 2100	TLOF Círculo 14,7 m diámetro Punto Toma Contacto Círculo 6 m diámetro	CONC	3.000	Area toma de contacto Obstáculos	WDI SGL	H24	Luis Quezada T. PVT CLR uso vía TEL TEL/ FAX (2) 27879351 APCH/DEP N 360° APCH/DEP S 150°.

HELIPUERTOS

NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
SANTIAGO/ Helipuerto Edificio Corporativo CTC SHTC	* 33 26 13 S 70 37 57 W	728 2389	TLOF Rectángulo 23 x 10 m, Punto Toma Contacto Círculo 8 m diámetro	CONC	3.000	YES	WDI	H24	Erwin Ide A. PVT TEL (2) 26914007 Orientación Magnética 185 grados – 005 grados
SANTIAGO / Helipuerto Edificio Torre San Ramón SHSR	* 33 25 00 S 70 36 14 W	650 2133	TLOF Cuadrado 10 x 10 m Punto Toma Contacto Círculo 6 m diámetro	CONC	6.000	YES	Equipo mínimo SEI	H24	Rodrigo Téllez R. PVT TEL/FAX(2) 22316503 HEL PVT CLR uso vía Sr. Téllez. Orientación Magnética 159 grados – 339 °

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
SANTIAGO/ Helipuerto Ejército Bicentenario SHEB	33 27 27,3S 70 39 26,78W	555 1821	TLOF Círculo 20 m diámetro Punto Toma Contacto Círculo 20 m diámetro	CONC	9.000	YES	WDI LGT	H24	Ejército de Chile TEL (2) 26934000 WDI LGT APCH/DEP FN rumbno 345 a los 165 grados.
SANTIAGO / Helipuerto El Mercurio SHEM	* 33 22 52 S 70 35 45 W	685 2247	TLOF Cuadrado 20 x 20 m Punto Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	Adcretos	10.000 kg	YES	WDI SGL	H24	Eduardo Arévalo F. PVT TEL (2) 26018545 FAX (2) 26010256 HEL PVT CLR uso vía TEL/FAX.
SANTIAGO / Helipuerto El Mercurio Helicóptero a utilizar será un modelo biturbina tipo cuadripala habilitado para vuelos IFR y las tripulaciones que la operarán deberán contar con la habilitación de instrumentos - helicópteros.									
SANTIAGO / Helipuerto Escuela de Investigaciones Policiales SHEI	33 27 34,5 S 70 43 00,2 W 6 km SW de la ciudad de Santiago	490 1608	TLOF Cuadrado 15 x 15 m Punto Toma Contacto Círculo 8 m diámetro	CONC	9.000 kg	YES	WDI SGL	H24	Patricio Contreras R PVT TEL (2) 26773952/ 26773711 HEL PVT CLR uso vía TEL.
SANTIAGO / Helipuerto Escuela de Investigaciones Policiales Orientación magnética 325/018 grados. Aproximación y despegues solo por sector NW. Aproximación deberán ser desde el NW, de los 325 a los 018 grados. Helicopteros que operen deberán tener comunicación con Santiago Radar ARR 129.7 MHz/DEP 121.1 MHz. CTN con torres de Iluminación del Estadio, señalización nocturna habilitada.									
SANTIAGO / Helipuerto General Humberto Arriagada Valdivieso SHGA	33 27 02 S 70 36 34 W sobre azotea del Edificio	588 1929	TLOF Rectángulo 18 x 19 Punto Toma Contacto Cruz Cuadrado 9 x 9	CONC	6.000 kg	YES	WDI	H24 sólo para atención médica o emergen-cia	Director de Salud de Carabineros PUB para fines hospitalarios
SANTIAGO/ Helipuerto General Humberto Arriagada Valdivieso - Las aproximaciones nocturnas deberán realizarse desde/hacia el sector poniente. Helicópteros deberán contactar con Tobaraba Torre 118.7 MHz y/o Santiago Radar ARR 129.7 MHz y DEP 121. 1MHZ. - Uso de HLP debe ser coordinado con central de radio HOSCAR, a lo menos con 15 minutos de antelación al fono 229278033.									
SANTIAGO / Helipuerto Gertrudis Echeñique SHGE	Plataforma Norte 33 25 01.9 S 70 35 30.3 W	709 2326	TLOF Rectángulo 12 x 18 Punto Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	Hormigón Tipo: Elevado	3.200 kg	NO	Equipo mínimo SEI	HJ	Jorge Grebe Verdugo. PVT CEL +56998371098 Email jgrebe51@yahoo.com
	Plataforma Sur 33 25 02.9 S 70 35 30.2 W	709 2326	TLOF Rectángulo 12 x 18 Punto Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	Hormigón Tipo: Elevado	3.200 kg				
SANTIAGO/ Gertrudis Echeñique - Plataformas Ubicadas sobre la azotea de cada Torre de Edificio Las Araucarias. - Plataforma Norte Orientación Magnética: 070°-250°, Plataforma Sur Orientación Magnética 010°-190°. - Restricciones Operacionales: a) Los usuarios que operen en este HLP, deben coordinar previamente con el Administrador y tomar contacto para los DEP y ARR con Tobaraba Torre o Santiago información. b) El HLP, solo puede ser utilizado por helicópteros Categoría "A", operando en Clase de performance "4", dentro de las limitaciones operacionales de cada aeronave. c) Debido a la existencia de antena y edificio en plataforma Norte, sólo se podrá realizar aproximaciones y despegues entre los 021° y 344° en sentido horario según viento del momento.									

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
SANTIAGO / Helipuerto Hospital DIPRECA SHHI	* 33 25 04.1 S 70 31 43.9 W	747 2451	TLOF Cuadrado 18 x 18 Punto Toma Contacto Cuadrado 13 x 13	CONC	7.800 kg	YES	NIL	H24	Dirección de Previsión de Carabineros PUB
SANTIAGO/Helipuerto Hospital DIPRECA CLR OPS aéreas nocturnas de emergencias sólo para asistencias médicas. OPS deberán ser coordinadas previamente con la Administración del Hospital, quién dispondrá de los servicios necesarios. Aproximación y despegues sector sur. CTN arboles 6m y 13 m HGT a 54 m y 119 m al SSW, interfiere APCH/DEP.									
SANTIAGO / Helipuerto Hospital FACH SHHF	33 23 49,80S 70 32 44,90W A 160 m SW area de aterrizaje del Recinto Hospitalario.	729 2392	TLOF Cuadrado 27 x 25 M	ASPH	8.000 kg	YES	Equipo mínimo SEI	☒	FACH MIL
SANTIAGO / Helipuerto Hospital FACH. - APN ARR Recinto Hospital (332350S 703245W) SAT/SUN/HOL H24. HR IVNO MON-FRI 2200-1059 VRNO MON-FRI 2100-0959 - APN ARR Cancha de Fútbol Estadio Israelita (332354S 703249W) a 160 m SW APN Hospital FACH HR IVNO MON-FRI 1100-2159 VRNO MON-FRI 1000-2059 - OPS CLR sólo helicópteros F.F.A.A. previa coordinación COA II Brigada Aérea TEL (02) 5305831, 5305833, 5305834 - Traslado de pacientes en emergencia médica, previa coordinación COA II Brigada Aérea TEL(02) 5305831, 5305833, 5305834. Dentro radio 3 km del Helipuerto antes de ARR y posterior al DEP pilotos tomar CTC FREQ 130.5 MHz Distintivo de llamada: HOSPITAL. - CTN OBST en SFC APCH/DEP. Arboles a 97 m y 69m NE Helipuerto, interfiere SFC APCH. Arboles a 55m y 88m y postes tendido eléctrico – sin señalar – al SE, interfiere SFC DEP. - CTN árboles 8 m HGT aproximadamente a 30 m SSE, interfiriendo superficie de aproximación/despegue. - CTN Edificio centro acopio de residuos establecimientos de atención de salud 7 m HGT APCH final, ubicado a 60 m al E del HLP.									
SANTIAGO/ Helipuerto Hospital Ramón Barros Luco SHBL	33 29 07 S 70 38 40 W 2,5 km al S de la Plaza de Armas de Santiago	550 1805	TLOF Cuadrado 18 x 18 m Punto Toma Contacto Cuadrado 12 x 12	CONC	7.000 KG	LGT área de toma de contacto	Equipo mínimo SEI	H24	Juan Sandoval B PUB TEL (2) 23949000 WDI QDR 232° - 052°
SANTIAGO/ Helipuerto Hospital Ramón Barros Luco CTN con sala de máquinas al oriente y distante a 10 m y de 5 m de altura por sobre el nivel del helipuerto y con luces de obstáculos. Pendiente 0,5% <u>Consideraciones Operacionales</u> - Los sectores de aproximación normal al helipuerto de preferencia deben hacerse desde el N, E y también es posible desde SE y NW por las mejores condiciones de ingreso al área de aterrizaje. - La planificación de la trayectoria final para la aproximación, dependerá del criterio operacional del piloto, teniendo en consideración entre otros factores, la dirección e intensidad del viento en superficie, características de la APN y OBST adyacentes, peso operacional del helicóptero, temperatura ambiente y restricciones operacionales según el manual de vuelo. - Los DEP pueden realizarse en sentido contrario a los ejes de aproximaciones. En otras direcciones, existen obstáculos de edificaciones del propio hospital como también de residencias pariculares que los hacen más riesgosos para las personas o bienes en tierra. - La evaluación operacional define al helipuerto como de un entorno hostil congestionado por las condiciones de su entorno, donde no es posible encontrar áreas despejadas cercanas que puedan ser consideradas para efectuar aterrizajes forzados o de precaución exitosos. - Por ser este helipuerto considerado como parte integral de un centro asistencial de atención de urgencia, el helipuerto puede continuar prestando servicios asistenciales en condiciones normales pero solo para aquellas ACFT bimotors turbina, clase performance 1 y 2, que cumplan las performances requeridas tanto para el aterrizaje como para el despegue. - Excepcionalmente solo en situaciones de extrema urgencia, helicópteros monoturbinas podrían utilizar el helipuerto con fines asistenciales.									
SANTIAGO / Helipuerto Hospital San José SHJO	33 24 57.9 S 70 39 11.3 W Azotea del Edificio Hospitalario a 2.3 km NW de la cumbre del cerro San Cristóbal.	570 1870.08	TLOF Cuadrado 20 x 20 Punto Toma Contacto Cuadrado 11 x 11	CONC Tipo: Elevado	3.000 kg	Area de contacto Obstáculos	WDI SGL	H24	Hernán Vera Contreras PUB TEL +5625680692 +56942585818 Hernan.verac@redsalud.g ov.cl Coordinar OPS vías TEL
SANTIAGO/Helipuerto Hospital San José Orientación Magnética: ARR 340° a 050°, DEP 130° a 190°. Limitaciones operacionales: - Emplazado en entorno hostil congestionado, con calles de alto tráfico peatonal y vehicular, lo que representa un factor de riesgo a terceros en la superficie al existir además residencias de personas. - El VTO predominante en SFC en el sector de ubicación del emplazamiento, durante el transcurso del año proviene habitualmente desde el S o del N en otoño e invierno. La orientación de APCH más conveniente, sería en el arco 340° a los 210°, por el NE, como así también entre los 180° y 210°. La fase de DEP debe ser en dirección general hacia el SW o NE. - De producirse una falla durante la fase de inicio de un DEP o en la fase final de una APCH que involucre la realización de un procedimiento de autorrotativo, la decisión normal de todo piloto será la de maniobrar el HEL hacia un sector previamente evaluado de sus entornos. - Se estima que la operación de un HEL del tipo AW-109 Bell-429 de categoría "A" o clase performance 1, debe ser empleado tanto para una APCH final a la plataforma de posada como para su DEP desde ella, lo que representa un riesgo aceptable a la seguridad de vuelo si se cumple los procedimientos y las técnicas asociadas a estas maniobras. - La dirección e intensidad del vto, la temperatura y el peso, son factores importantes que deben ser considerados en la planificación previa a un DEP o APCH para el ARR, asimismo las condiciones de potencia de la turbina, es este tipo HEL, lo hacen confiable y seguro en DEP de ángulos normales o altos de ser necesario. - En caso de catástrofe o emerg se puede emplear HEL de menor categoría para trasladar heridos de gravedad.									

AMDT NR 54

AIS-CHILE

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
SANTIAGO/ Helipuerto Hospital Santiago Oriente SHSO	33 30 08 S 70 34 44 W 9,5 km SE de Plaza de Armas de Santiago	635 2083	TLOF Cuadrado 16 x 16 Punto Toma Contacto Cuadrado 12 x 12	Hormigón	7.000 kg	YES	WDI SGL	H24	Dr. Julio Montt Vidal. PUB TEL (2) 24725704
SANTIAGO / Helipuerto Hospital Santiago Oriente. CTN tendido eléctrico señalizado y emplazado al costado sur del helipuerto, dos torres pintadas y balizas esféricas en el cable guardia. <u>Consideraciones Operacionales:</u> - La resistencia, amplitud, señalización e implementación de seguridad asociada a esta plataforma de posada para helicópteros, deberá ser concordante a los tipos de helicópteros con los cuales se pretende operar sobre ella. - El peso máximo de aterrizaje de cualquier helicóptero, estará condicionado a la resistencia máxima aprobada y certificada de la plataforma, que es de 7 toneladas. - El viento normal predominante sobre su superficie se estima desde el Sur/Oeste pudiendo variar en condiciones pre-frontal, desde el NorOeste. - En relación al viento predominante sobre la plataforma de este helipuerto, y por el entorno actual de edificaciones que presenta la zona, se estima que el más conveniente, para el eje de aproximación para un aterrizaje, sería entre los rumbos 170DEG y 240DEG y los despegues en dirección al Norte/Noreste entre los rumbos 350DEG y 060DEG.					<u>Limitaciones:</u> - El entorno del helipuerto, presenta en general características de entorno hostil congestionado ya que solo existe un lugar, libre de edificaciones ubicado al Noroeste del helipuerto, el que podría ser utilizado como área de aterrizaje ante la eventualidad de tener que realizar un aterrizaje de precaución o emergencia. - Por la condición antes mencionada, solo puede ser utilizado por helicópteros bimotores clase performance 1 y 2 (categoría A y B). Que operen dentro de las limitaciones operacionales de la aeronave según su manual de vuelo y su tripulación entrenada y capacitada para operar en un helipuerto de altura. - Por tratarse de un helipuerto de uso público, ubicado en la azotea de un hospita, los helicópteros monomotores podrían operar en forma restringida, en caso de emergencia médicas que lo justifique. - Es necesario además, tener muy presente que la sur del helipuerto y a una distancia de 150M aproximadamente, existe una línea de alta tensión, la cual tiene cerca del helipuerto dos torres, las que están pintadas reglamentariamente y al línea tiene instaladas balizas rojas. Sin embargo, constituyen un peligro latente que hay que considerar al momento de operar en el helipuerto en cuestión. - El minimizar los riesgos de operación, dependerá del tipo de helicóptero que se emplee y de la orientación e intensidad del viento sobre la superficie de la plataforma. La decisión que adopte el piloto al mando para los aterrizajes o despegues, dependerá asimismo de la evaluación de las condiciones existentes del momento en el lugar, y de las limitaciones operacionales de la aeronave.				
SANTIAGO/ Helipuerto José Miguel Carrera SHRE	33 26 29,15 S 70 39 18,73 W Azotea Edificio José Miguel Carrera Centro Ciudad de Santiago	613 2011	TLOF Círculo 23 m diámetro Punto Toma Contacto Círculo 8,15 m diámetro	Hormigón	5.000 kg	YES	WDI SGL	H24	Ministerio de Relaciones Exteriores Patricia Águila Aviles. PVT TEL 228274527 228274526
SANTIAGO/Helipuerto José Miguel Carrera: - Limitaciones: El entorno operacional presenta características de hostil congestionado dado que el emplazamiento se encuentra rodeado de vías de tránsito vehicular y peatonal. Existe la zona de restricción SC-P28 que protege el vuelo sobre el Palacio de la Moneda, el cual debe quedar exento para las operaciones aéreas de aproximación y despegue desde y hacia el norte para aeronaves de Estado. - Helipuerto emplazado bajo la trayectoria de la Ruta Visual de salida/llegada norte a Santiago, por lo tanto deberán contactar con Santiago Información 122.4 MHz ó 129.7 Mhz una vez despegado y antes de ingresar a la ruta visual para obtener información de tráfico. - APCH/DEP FM 030 TO 210 grados. - Pendiente longitudinal 0.5 DEG / Pendiente transversal 0.5 DEG									
SANTIAGO / Helipuerto Kipreos SHKI	33 22 37 S 70 44 40 W	480 1575	TLOF Cuadrado 18 x 18 Punto Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	ASPH	6.500 kg	NIL	WDI SGL	HJ	Marco González Salas. PUB TEL +56227185800 +56998206963 mgonzalez@kipreos.cl ACFT PPR COOR vía TEL.
SANTIAGO / Helipuerto Kipreos - Aeronaves ingresando en rutas VFR deberán contactar Santiago INFO, alternativa Santiago RDR y Santiago TWR en ATZ AP AMB. - Aeronaves saliendo deberán contactar Santiago TWR previo al DEP para instrucciones e información de tráfico. <u>Limitaciones Operacionales:</u> - El entorno del HLP presenta características de hostil congestionado, ya que el lugar en que se ubica se encuentra densamente poblado, sin embargo existen lugares donde se podría efectuar un aterrizaje forzoso en condiciones aceptables, en caso de falla de motor crítico, si se siguen las siguientes sendas de aproximación y salida: A. en los 48° y a una distancia de 370 M. del HLP, se debe iniciar una aproximación al HLP, siguiendo un camino de orientación 035°, hasta interceptar el tramo de aproximación final en los 100° y a 80 M. del HLP, manteniendo siempre una altura tal, fuera de la zona peligrosa de la curva altitud/velocidad de cada HEL, que en caso de falla del motor crítico, pueda efectuar un aterrizaje forzoso en alguno de los lugares planos y libres de obstáculos que existen al costado derecho de esta senda de aproximación. B. En los 108° y a una distancia de 440 M. del HLP, se debe iniciar otra aproximación al HLP, siguiendo un camino de orientación 105°, hasta interceptar el tramo de aproximación final en los 100° y a 80 M. del HLP, manteniendo siempre una altura tal, fuera de la zona peligrosa de la curva altitud/velocidad de cada HEL, que en caso de falla del motor crítico, pueda efectuar un aterrizaje forzoso en alguno de los lugares planos y libres de obstáculos que existen bajo esta senda de aproximación. C. Las salidas deberían efectuarse por sobre un terreno plano y libre de obstáculos que existe en la orientación 185° del HLP, debiéndose mantener siempre fuera de la zona peligrosa de la curva altitud/velocidad de cada HEL y evitando los obstáculos que existen al S del HLP. D. Por la elevación sobre el nivel medio del mar que tiene el HLP, las operaciones de HEL podrían ser dentro de los límites máximos de peso, según cálculos en sus tablas de performances del manual de vuelo, lo cual les posibilitaría realizar despegues normales y mantener una razón de ascenso gradual y supervisado por el piloto en todo momento, idealmente con viento de frente o una componente en esta dirección. E. Debido a la existencia de edificios y otros obstáculos que entorpecerían las trayectorias de aproximación y salida, se deben prohibir las aproximaciones y salidas por los siguientes rumbos magnéticos, considerados desde el centro del HLP: 220°-040° a 260°-080° en el sentido horario.									

AIS-CHILE



AMDT NR 52

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
SANTIAGO/ Helipuerto Las Americas SHLA	* 33 26 09 S 70 38 36 W Ubicado al costado W del Cerro Santa Lucía	648 2126	TLOF Rectángulo 21,50 x 9 Punto Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	CONC	4.000 kg	NIL	Equipo mínimo SEI	H24	Jaime Sarra L. PVT TEL (2) 26324980
SANTIAGO/ Helipuerto Las Americas: - OPS helipuerto se deberá mantener comunicación con Santiago Información 122.4 MHz. OPS restringidas por el NW debido a OBST-Grúa Pluma- HGT 99,55 m HGT ebtren los 280 y 335 grados a 40 m del HEL.									
SANTIAGO/ Helipuerto MIL Los Cerrillos SHFA	33 29 47 S 70 41 43 W 8 km SW ciudad de Santiago	519 1703	TLOF Rectángulo 95 x 30 Punto Toma Contacto Círculo 8 m diámetro	ASPH	10.000 kg	NIL	NIL	H24	FACH MIL TEL (2) 22305020 Uso MIL otra operación PPR TEL. WDI SGL. QDR 200°- 020°
SANTIAGO/ Helipuerto Hospital Félix Bulnes SHFB	33 25 28 S 70 44 29 W	538 1765	TLOF Cuadrado 20 x 20 Punto Toma Contacto Cuadrado 12 x 12	Hormigón	5.000	YES	WDI	H24	Servicio Redes Asistenciales PUB Adm. Analid Millar Alveal TEL 226122736 CEL 991618827 email analid.millar@redsalud.go b.cl
SANTIAGO / Helipuerto Ministerio de Defensa Nacional SHMD	* 33 26 07 S 70 38 17 W	647 2123	TLOF Rectángulo 11,30 x 10,80	CONC	2.400 kg	YES	Equipo mínimo SEI	H24	Dirección Administrativa del Ministerio de Defensa Nacional MIL

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
SANTIAGO/ Helipuerto Hospital Clínico Mutual de Seguridad SHMS	33 27 26,4 S 70 42 00 W 5 km SW Plaza de Armas	525 1723	TLOF Círculo 19 m diámetro Punto Toma Contacto Círculo Cruz 9 m	CONC	5.000 kg	YES	Equipo mínimo SEI	H24	Cesar Tambaley R. PUB con fines asistenciales Tel (2) 26775000 Orientación Magnética 210 – 030 DEG
SANTIAGO/ Helipuerto Hospital Clínico Mutual de Seguridad. – CTC Santiago Radar ARR 129.7 MHz / DEP 121.1 MHZ.									
SANTIAGO/ Helipuerto Nueva de Lyon SHNL	33 25 16,8 S 70 36 38,4 W	671 2201	TLOF Rectángulo 14 x 11 Punto Toma Contacto Círculo 7 m diámetro	CONC	5.000 kg	YES	Equipo mínimo SEI	H24	José Rosales L. PVT CLR vía TEL TEL (2) 2334060 ó 4061 FAX (2) 22234062 edificio@policecentro.cl
SANTIAGO/ Helipuerto Prefectura Aeropolicia de Carabineros de Chile SHCA	* 33 27 19 S 70 32 54 W	631 2070	TLOF Cuadrado 18 x 18	CONC	5.000 kg	YES	Equipo mínimo SEI	H24	Carabineros de Chile MIL OPS en coordinación y autorización Tobalaba Torre 118.7 MHz.
SANTIAGO/ Helipuerto Santiago SPA SHSH	33 22 55,40 S 70 37 32 W Huechuraba, 10.6 KM al NE AD SCTB	515 1690	TLOF Círculo 20 m Diámetro Punto Toma Contacto Círculo 10 m diámetro 3 Puestos PRKG	CONC	10.000	NIL	WDI	H24	Francisco Fluxa Hernández PVT TEL +56991592036

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
SANTIAGO/ Helipuerto Sonda SHSD	33 26 15 S 70 39 21 W	610 2001	TLOF Rectángulo 18 x 14 Punto Toma Contacto Círculo 6 m diámetro	CONCRETO	5.000 kg	NIL	NIL	HJ	René Ramírez López PVT TEL +56226575169/ +56992263376 Julio.ramirez@sonda.com HEL PVT CLR vía TEL.
<p>SANTIAGO/Helipuerto Sonda Helipuerto Elevado emplazado en azotea Edificio Sonda, próximo a Zona SC-P28 (Palacio de La Moneda). Pilotos deberán tomar las medidas conducentes a no sobrevolar la zona. Pendiente Longitudinal 0.06 %. Pendiente transversal 0.05 %.</p> <p>Limitaciones Operacionales: a) Helipuerto Sonda emplazado en un Entorno Hostil Congestionado, teniendo actualmente libre la pendiente de aproximación y despegue, solo por el sector norte. b) El viento predominante en superficie, en el sector de ubicación del emplazamiento, durante el transcurso del año, proviene habitualmente desde el S o NW. La orientación de aproximación más conveniente por ahora, sería en el arco 340°. La orientación de aproximación más conveniente sería en el arco 340° a los 020° (dirección general hacia el S), como así también, el mismo arco hacia el sector N para los despegues con un procedimiento de despegue vertical y posteriormente orientarse contra el viento predominante. c) El Helipuerto cuenta con las tres condiciones operacionales que son esenciales para todo helipuerto: i) Área de Aproximación Final y Despegue. ii) Área Toma de Contacto y Ascenso Inicial. iii) Área de Seguridad De producirse una falla durante la fase de inicio de un despegue o en la fase final de una aproximación, que involucre la realización de un procedimiento de auto rotación la decisión normal de todo piloto será la de maniobrar el helicóptero hacia un sector previamente evaluado de sus entorno. d) El área actual posee las características de edificaciones en altura, calles con tráfico lo que clasifica como Hostil Congestionado, dónde solo pueden operar helicópteros de Categoría A o Clase Performance 1. e) La plataforma circular de posada del helipuerto, catalogado para ser individualizado "de elevado" y con particularidades de un área confinada, según las orientaciones magnéticas: i) Hacia el N con una disponibilidad entre los 352° a los 010° de vuelo suficiente para acelerar y posteriormente iniciar un ascenso en dirección hacia el N. ii) Hacia el S con 25 m. de disponibilidad de superficie para posteriormente elevarse en la fase de despegue en dirección S. No permitido su uso de vuelo hacia el rumbo general S. iii) Hacia el O, cuando hay condiciones de viento, desde esa dirección, no será posible, existiendo un edificio de oficinas, antenas y edificio habitacional elevado, no siendo permitido un despegue hacia ese sector. iv) Hacia el E, cuando hay condiciones de viento desde esa dirección, no será posible, existiendo unos mástiles y otras construcciones elevadas, no siendo permitido un despegue hacia ese sector. f) Los cálculos operacionales dependerán del Piloto al mando, las condiciones meteorológicas y las orientaciones de las trayectorias según la dirección e intensidad del viento en superficie. Es por ello que se estima que la operación de un helicóptero del tipo AW-109 o similar, tanto para una aproximación final a la plataforma de posada, como para su despegue desde ella, representan una operación que debe estar bien planificada para reducir el riesgo y se deben cumplir a cabalidad los procedimientos del Manual de la Aeronave y las técnicas asociadas a estas maniobras, respetando los rumbos sugeridos y orientaciones establecidas previamente.</p>									
SANTIAGO/ Helipuerto Titanium SHPD	33 24 47 S 70 36 13 W 5 km NE de Plaza de Armas de Santiago	831 2727	TLOF Elipsoide 45 x 23 Punto Toma Contacto 2 círculos 12 m diametro	Hormigon	12.000 kg	YES	WDI	H24	Cristian Lobos Ulloa PVT TEL +56224241072 CEL +56998298723 Email operaciones@aerosentrans.cl HEL PVT CLR vía CEL
<p>SANTIAGO/ Helipuerto Titanium - Orientación Magnética 278°-098°. - CTN obstáculo en operación ARR/DEP debido a Edificio Costanera Center localizado a 460 m al SW de TDZentre 205° y 218°. - CTN existencia de pararrayo y WDI 2.2 y 3 M HGT localizado a 2 M al E TDZ, pararrayo no señalado. - CTN existencia de pararrayo y WDI 2.2 y 3 M HGT localizado a 2 M al W TDZ, pararrayo no señalado.</p> <p>Limitaciones: -El HLP titanium puede ser utilizado por helicópteros Cat A y B a turbina para realizar OPS de clase de performance 2 y 3 que operen dentro de las limitaciones operacionales de las acft según su manual de vuelo. -Se excluyen expresamente de la clase performance 3 todos los helicópteros monomotores con motor convencional o recíproco del tipo R44 y R22, Schweizer/Hughes 300 Hiller 12-e, Enstrom F28, Guimbal Cabri G2 u otros, mas todos aquellos certificados como de cat restringida, salvo en aquellos casos considerados de emergencia donde sea necesaria su utilización para evacuación de personas (ej. incendios, terremoto u otra que lo amerite.) -Las tripulaciones deben conocer y tener presente los actuales lugares posibles de utilizar en caso de presentarse una emergencia que involucre una autorrotación o aterrizaje forzoso. además deben estar debidamente entrenadas y capacitadas para operar en HLP elevados. -Los helicópteros monomotores a turbina deben aproximar manteniendo una trayectoria de acercamiento entre los 160° y 190° cuando se planifiquen hacia el S y entre los 030° y 050° N. Deben considerarse preferentemente aproximaciones de ángulo alto a la plataforma de posada. -mediante un nuevo análisis operacional al HLP titanium, se puede concluir que en el también es factible efectuar operaciones nocturnas, si se cumple con el requisito de operar solo con helicópteros multimotores turbina certificados en cat A para realizar operaciones de clase performance 1 con capacidad de una performance apropiada para la continuación segura de un vuelo en caso de falla de un motor. Lo anterior avalado por el entorno gral en superficie que presenta este HLP y la complejidad que representa soslayar un aterrizaje forzoso en condiciones nocturnas. -En el HLP del Edificio Titanium pueden operar solo helicópteros turbina multimotores certificados en cat a o clase de performance 1 ya que de producirse una emergencia en la acft que no cumpla con este tipo de certificación involucra un aterrizaje forzoso en condiciones nocturnas donde el piloto asume un riesgo inaceptable que podría involucrar consecuencias de imprevisible magnitud tanto para la tripulación terceros o bienes en tierra. -La operación de helicópteros sobre la plataforma en condiciones nocturnas que no se encuentren certificados en cat a o clase performance 1 solo se justificaria ante la eventualidad de producirse una emergencia que amerite necesariamente la evacuación de personas en peligro de vida. -Los helicópteros que operen en este HLP deberán tomar contacto en las frecuencias de control del AD Eulogio Sanchez, (Tobalaba) y del AD Municipal de Vitacura. -El HLP es de uso privado por tanto quienes quieran hacer uso de el, deberán solicitar autorización al ADM y dar cumplimiento al procedimiento operacional establecido.</p>									

HELIPUERTOS

NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
SAN GREGORIO/ Helipuerto Posesión SHSE	* 52 14 58 S 68 56 12 W	23 76	Pista 1 TLOF Rectángulo 34 x 25 m. Punto Toma Contacto Círculo 7 m. diámetro / Pista 2 TLOF Rectángulo 22 x 25 m. Punto Toma Contacto Círculo 7 m. diámetro	Concreto	10.000 kg	NIL	NIL	HJ	ENAP PVT
SAN GREGORIO/Helipuerto Posesión - CTN Punto Posada 1, antena 12 m. HGT a 20 m. al SW, afecta SFC de Transición. - CTN Punto Posada 1, postes electricidad balizados 14 m. HGT a 127 m. al NW.									
SAN GREGORIO/ Helipuerto Posesión 5 SHSI	* 52 16 06 S 69 04 24 W 4.2 NM al 289° weste de Cabo Posesión	30 98	TLOF Cuadrado 16 x 16 m. Punto Toma Contacto Cuadrado 16 x 16 m.	Metálica cubierta con pintura antideslizante	4.000 kg	NIL	NIL	HJ	León Sougarret S. PVT