

TEL: +56 224392000 AX 4677 +56 224392000 AX 4678 +56 222392000 AX 4680 AFS: SCSCYOYX aischile@dgac.gob.cl www.dgac.gob.cl www.aipchile.dgac.gob.cl	C H I L E  CIRCULAR DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA <i>AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULAR</i>	A I C AIP - CHILE NR 18 FECHA PUBLICACIÓN 06 NOV 2023
---	---	---

Dirección General de Aeronáutica Civil Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos Subdepartamento Servicios de Tránsito Aéreo Sección AIS/MAP - Oficina Publicaciones AIS	Dirección Comercial Postal / <i>Commercial Postal Address</i> San Pablo 8381 - Código Postal 9020558 - Pudahuel Santiago - Chile
--	--

PROCEDIMIENTO DE ABATIMIENTO DE RUIDO PARA EL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ

Vigente a partir del 01 marzo 2024

1. PROPÓSITO

La Resolución de Calificación Ambiental N°410/2003 establece que Dirección General de Aeronáutica Civil, como titular del proyecto Construcción Segunda Pista del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, debe dar cumplimiento a una serie de medidas y compromisos ambientales, entre lo que se encuentra mantener los niveles de ruido producidos por las operaciones aéreas bajo los **65 dB(A)** nivel promedio día-noche anual, en sectores residenciales.

Lo anterior exige a la DGAC implementar todas las medidas operacionales disponibles, a objeto de evitar molestias a la comunidad por contaminación acústica, las cuales deberán estar basadas en la **Circular de Asesoramiento AC91-53A “Noise Abatement Departure Profile”**, emitida por la FAA (Administración de Aviación Federal de los E.E.U.U.), para operaciones de despegue de aeronaves.

En base a lo anterior, la presente AIC establece un procedimiento de abatimiento de ruido para sectores cercanos al Aeropuerto.

2. MATERIA

2.1 Aplicación:

2.1.1 A partir del **01 marzo 2024 a las 00:00 UTC** todas las aeronaves, deberán aplicar el procedimiento de abatimiento de ruido basado en la **Circular de Asesoramiento AC91-53A “Noise Abatement Departure Profile”**, emitida por la FAA (Administración de Aviación Federal de los E.E.U.U.)

2.1.2 Previo a la entrada en vigencia de la presente AIC, todo explotador aéreo, nacional e internacional, deberá presentar ante la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) un procedimiento de atenuación de ruido para cada tipo de aeronave a operar en SCEL. Mientras un explotador aéreo no haya presentado su(s) procedimiento(s) de atenuación del ruido a la DGAC, deberá dar cumplimiento estricto al procedimiento presentado a continuación.

- 2.1.3 El piloto al mando tiene autoridad para decidir **no ejecutar** el procedimiento con abatimiento de ruido, si estima existen condiciones que pudieran degradar la **seguridad operacional**.
- 2.1.4 El procedimiento de atenuación de ruido será efectuado durante el despegue, manteniendo la trayectoria de vuelo, de acuerdo a la SID autorizada por el ATC.
- 2.1.5 El procedimiento de atenuación de ruido no se aplicará en caso de emergencia.

2.2 Descripción de procedimiento con abatimiento de ruido. (REF AC91-53A de la FAA)

- a) Iniciar reducción de empuje a una altitud no menor a 800 pies sobre la elevación del aeropuerto (AFE), previo a la iniciación a la retracción de flaps o slats.
- b) La reducción de empuje puede ser efectuada mediante reducción manual de aceleración o bajo medios automáticos aprobados. Dichos medios automáticos pueden estar configurados previo al despegue para una reducción a los 800 pies AFE o más, o bien iniciados por el piloto a 800 pies AFE o más.
- c) Para aeronaves sin un sistema de restauración de empuje automático, lograr y mantener, luego de la reducción de empuje, un nivel de empuje no menor al necesario con el fin de mantener, de acuerdo a la configuración de flaps/slats de la aeronave, el gradiente de ascenso de trayectoria con motor inoperativo especificado en la FAR Sección 25.111, en el caso de una falla de motor.
- d) Para aeronaves con un sistema de restauración de empuje automático, lograr y mantener, luego de la reducción de empuje, un nivel de empuje no menor al necesario, con el fin de mantener, de acuerdo a la configuración de flaps/slats de la aeronave, un gradiente de ascenso de trayectoria con motor inoperativo de cero por ciento, para que el sistema automático de restauración de empuje logre, a lo menos, restaurar suficiente empuje para mantener el patrón de despegue con motor inoperativo en gradiente de ascenso especificado en la FAR Sección 25.111 (c)(3) de la FAA de Estados Unidos, para el caso de una falla de motor.
- e) Durante la reducción de empuje, coordinar la razón de ángulo de cabeceo, con la reducción de empuje, para proveer una disminución en el cabeceo, consistente con permitir que la velocidad indicada disminuya a no más de 5 nudos bajo la velocidad de ascenso con todos los motores y, en ningún caso, menor a V2 para la configuración de la aeronave. Para sistemas de aceleración automáticos, tolerancias aceptables de velocidad se encuentran en la AC 25-15, "Aprobación de Sistemas de Gestión de Vuelo en Aeronaves de Categoría Transporte".
- f) Mantener la velocidad y los criterios de empuje como lo descrito en los párrafos 3) al 5) hasta 3000 pies AFE o superior, o hasta que la aeronave haya completado la transición a la configuración de ascenso en ruta (lo que ocurra primero), luego realizar transición para procedimientos regulares de ascenso en ruta.

2.3 Link web para visualizar y descargar Circular de Asesoramiento AC91-53A

https://www.faa.gov/regulations_policies/advisory_circulars/index.cfm/go/document.information/documentID/22420

3. VIGENCIA

La presente Circular de Información Aeronáutica (AIC) tendrá vigencia a partir del **01 de marzo 2024 a las 00:00 UTC**.

///