

ARTCC Argentino

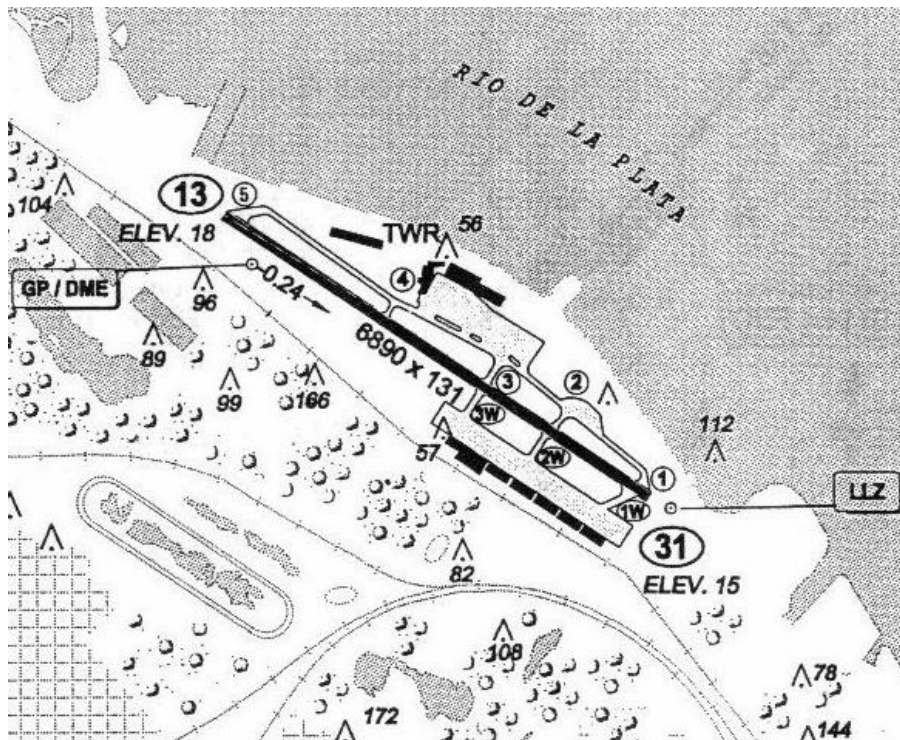
Jefatura de Documentación y Publicaciones

Procedimiento de Atenuación de Ruido en Aeroparque Jorge Newbery (SABE)



Autor: Anibal Smerling - anibalissic@hotmail.com

Adaptación: Nicolás Muño – publicaciones@artcc-argentino.com.ar



El objetivo de este documento es explicar el proceso de atenuación de ruido y su relación con las salidas normalizadas de aeroparque. Lo cual muchas veces se confunde, es importante aclarar que una cosa es el procedimiento de atenuación de ruido y otra cosa las salidas normalizadas. Como controladores, nosotros esperamos que el piloto haga lo que colacionó y siga los procedimientos normales, así se puede prever y coordinar con otros controladores qué hacer para ordenar los tránsitos.

El procedimiento de atenuación de ruido en el despegue y explicado de manera simple es el siguiente: posterior el despegue (teniendo la salida normalizada que sea o no teniendo asignada ninguna SID) y una vez pasados los 460 pies de altitud debe iniciarse un viraje hacia el río, si se despegue de la pista 13 para seguir el radial 036° de EZE y si se despegue de

la pista 31 se sigue el QDR o la línea de posición de salida 033° del NDB P. Con aviones rápidos es suficiente, pasados los 460 pies, hacer el giro y seguir el rumbo 036° o 033°, no es necesario seguir a rajatabla un radial o un QDR porque eso es mas complicado de lo que parece.

Según la teoría, iniciado el viraje y en ascenso; pasados los 800 pies se cambia a potencia de ascenso y se mantiene la velocidad especificada para cada aeronave ($v_2 + 10$, $v_2 + 15$, etc) y luego se inicia la retracción de flaps. Se sigue el ascenso y finalmente cruzando los 1500 pies o mas se inicia el procedimiento estandarizado de salida que se halla asignado (ATOVO2B, EZE6, PAL6, etc).

Si bien no es necesario seguir a rajatabla radial por radial la maniobra, se trata de intentar hacer este procedimiento lo mas exacto posible así el controlador puede prever que va a hacer un avión después de despegar de una de las cabeceras. Muchas veces pasa que los pilotos mantienen rumbo de pista luego del despegue o tardan en virar hacia el río, y eso puede complicar o comprometer las aproximaciones que vienen por ILM o FDO, según sea el caso.

Los pilotos deben comunicarle al controlador de turno si no están en condiciones de hacer el procedimiento, para que el mismo pueda vectorear o darle al tránsito un directo a cierto punto, y coordinar las llegadas de manera más eficiente, ya que queda implícito que el proceso de atenuación de ruido es de carácter obligatorio en Aeroparque y está explicado en todas las cartas de salida de SABE.

Por cualquier duda, no duden en escribirnos: publicaciones@artcc-argentino.com.ar

Nicolás Muiño
Jefe de Publicaciones
ARTCC Argentino
<http://www.artcc-argentino.com.ar>