

RESTRICCIONES OPERATIVAS NOCTURNAS POR CUOTA DE RUIDO

RESTRICCIONES OPERATIVAS

- 1.- Se prohíbe la operación de despegue y aterrizaje de aeronaves clasificadas como CR-4 o superior.
- 2.- Desde el 2 de noviembre del 2006 se establecen restricciones parciales por cuota de ruido entre las 23:00 y las 07:00 horas locales.
- 3.- NO ADICIÓN.

A partir del 28 de marzo de 2007, ninguna compañía aérea podrá incrementar el número de vuelos realizado en el aeropuerto con aeronaves marginalmente conformes (aviones de reacción subsónicos civiles que cumplan los valores límite de certificación del volumen 1, segunda parte, capítulo 3, Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional por un margen acumulado no superior a 5EPNdB), en cada temporada de tráfico IATA o fracción de la misma, con respecto al número de vuelos operados con éstas aeronaves en la correspondiente temporada de tráfico IATA o fracción de la misma del año 2006.

- 4.- REDUCCIÓN DE OPERACIONES Y RETIRADA DE FLOTA.

A partir del 28 de septiembre de 2007, las compañías aéreas deberán reducir el número de movimientos de las aeronaves marginalmente conformes que explotan en el aeropuerto a un ritmo que podrá no ser superior al

20 por ciento anual, pero que en cualquier caso deberá haber alcanzado al 100 por cien de las operaciones realizadas con estas aeronaves el 28 de septiembre de 2012. Para el cómputo de la medición anual de las operaciones, el porcentaje mínimo de reducción de las mismas no será inferior al 15% con respecto a la temporada de tráfico IATA correspondiente del año inmediatamente anterior.

CLASIFICACIÓN DE AERONAVES POR CUOTA DE RUIDO (CR)

Se define una cuota de ruido (CR) para cada aeronave, diferenciando entre despegue y aterrizaje, en función del EPNdB certificado (Nivel de Ruido Efectivo Percibido en decibelios) de acuerdo con la siguiente tabla:

EPNdB	CUOTA DE RUIDO (CR) NOISE QUOTA (CR)
más de/more than 101.9	CR-16
99-101.9	CR-8
96-98.9	CR-4
93-95.9	CR-2
90-92.9	CR-1
menos de/less than 90	CR-0.5

Se considerarán aviones con cuota de ruido cero (CR-0) los aviones de hélice certificados en base a los capítulos 6 y 10 del Anexo 16 de OACI y aquellos certificados, de hélice o reactores, conforme a los capítulos 3 y 5 cuyo ruido sea inferior a 87 EPNdB.

La determinación del EPNdB certificado se realizará conforme a los siguientes criterios:

- 1.- En despegue, para aviones certificados conforme a los capítulos 3, 4 y 5 del Anexo 16 de OACI, la media entre los niveles de ruido certificados de despegue y lateral, medido en EPNdB, a su peso máximo certificado al despegue.
- 2.- En aterrizaje, para aviones certificados conforme a los capítulos 3, 4 y 5 del Anexo 16 de OACI, el nivel certificado de ruido en aproximación, medido en EPNdB a su peso máximo certificado al aterrizaje, menos 9 EPNdB.

EXCEPCIONES

La Dirección del aeropuerto podrá autorizar excepcionalmente el aterrizaje o despegue de una aeronave cuya cuota de ruido (CR) sea igual o superior a CR-4 cuando:

- a) La operación se realice dentro de los 30 minutos siguientes o anteriores a los plazos límite previstos, siempre que sea como consecuencia de un retraso sobrevenido de la operación programada.
- b) Se trate de una operación justificada en la seguridad de la misma, así como las necesarias para atender el transporte de ayuda humanitaria urgente, y otras necesarias como consecuencia de alteraciones operacionales derivadas de la meteorología, huelgas y otras situaciones excepcionales.

NIGHT OPERATING RESTRICTIONS DUE TO NOISE QUOTA

OPERATING RESTRICTIONS

- 1.- Departure and arrival operations classified as CR-4 or above are forbidden.
- 2.- From November 2nd, 2006 partial restrictions due to noise quota are established from 23:00 to 07:00 local time.
- 3.- NO ADDITION

Since March 28th 2007, not any air company will be able to increase the number of flights made at an airport by marginal compliant aeroplanes (civil subsonic jet aeroplanes in compliance with the limit certification values from the Volume 1, Second part, Chapter 3 of Annex 16 of Convention of International Civil Aviation by an accumulated margin not higher than 5EPNdB), for each one of the IATA air traffic seasons or a part of it, regarding the number of flights operated by those aeroplanes along the corresponding IATA air traffic seasons or a part of it in the year 2006.

- 4.- REDUCTION OF OPERATIONS AND FLEET WITHDRAWAL.

Since September 28th 2007, airlines must reduce the number of marginal compliant aeroplanes operations exploited at an airport with a ratio not higher than 20 per cent in a year but, in any case, it must have reached 100

per cent of the operations made by those aircrafts on September 28th 2012. For the annual measurement computation of operations, the minimum reduction percentage will not be lower than 15% regarding the corresponding IATA air traffic season of the immediate previous year.

NOISE QUOTA AIRCRAFT CLASSIFICATION (CR)

Noise quota (CR) is defined for each aircraft, making difference between departure and arrival operations, in accordance with the EPNdB certified (Effective Perceived Noise measured in decibels) related to the following table:

Those propeller aircraft certified with regard to the chapters 6 and 10 of ICAO Annex 16, and propeller or jet aircraft certified according to the chapters 3 and 5 with a noise level less than 87 EPNdB, will be considered as noise quota zero (CR-0).

The EPNdB is defined in accordance with the following criteria:

- 1.- In departure operations for aircraft certified according to the chapters 3, 4 and 5 of ICAO Annex 16, the average between the departure and the side-line certificated noise levels, measured in EPNdB, at its maximum certificated take-off weight.
- 2.- In arrival operations for aircraft certified according to the chapters 3, 4 and 5 of ICAO Annex 16, the certificated approach noise level measured in epndb at its maximum certificated landing weight, minus 9 EPNdB.

EXCEPTIONS

Exceptionally, the airport directorate may authorize landing or take-off operations of aircraft with a noise quota (CR) equal or higher than CR-4 when:

- a) The operation takes place within 30 minutes after or before the time limits expected, as long as this is due to a delay caused by the programmed operation.
- b) The operation is justified on safety reasons, as well as to assist transportation of urgent humanitarian aid and others required in consequence of operational alterations derived from meteorological conditions, industrial actions and other exceptional occurrences.