
INFORME MENSUAL DE RUIDO

Aeropuerto de Bilbao

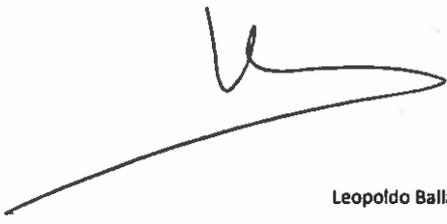
Octubre 2019

Cliente: AENA SME, S.A.

Código ref. BK_9617_BIO_02A_10_2019_Vs1

Expediente: DPM 96/17



Realizado por:	Revisado por:
 <p data-bbox="347 683 772 757">Paúl del Valle Sagués Responsable de aeropuerto – Laboratorio B&K-M</p>	 <p data-bbox="989 683 1353 757">Leopoldo Ballarín Marcos Director de Proyecto – Laboratorio B&K-M</p>

Contacto

Laboratorio de Monitorado

EMS Brüel & Kjær, S. A.

- CIF: A-08349649

- Dirección: C/Teide, 5. 28703 - San Sebastián de los Reyes

- E-mail: infolabmonitorado@emsbk.com

ÍNDICE

1	Introducción	4
2	Abreviaturas y definiciones	5
3	Informe ejecutivo	6
4	Resumen de configuración y usos de pista	7
5	Análisis de las emisiones acústicas	10
6	Análisis de dispersión vertical y horizontal de trayectorias	23

1 Introducción

El presente documento tiene por objeto el análisis mensual de:

- Información relativa a las configuraciones de operaciones aeronáuticas y usos de pistas.
- Mediciones acústicas de los últimos 9 meses, con la discriminación del ruido atribuible a las operaciones aeronáuticas en las zonas urbanas próximas al Aeropuerto, obtenidas a partir del “Sistema de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo del Aeropuerto de Bilbao (SIRBIO)”.
- Dispersión vertical y horizontal de trayectorias en los municipios del entorno aeroportuario, obtenido a partir del “Sistema de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo del Aeropuerto de Bilbao (SIRBIO)”.

2 Abreviaturas y definiciones

ARP.	Punto de referencia del aeropuerto. Punto cuya situación geográfica designa al aeródromo.
RNAV.	Navegación de Área (Area Navigation). Un modo de navegación que permite la operación del avión a lo largo de cualquier trayectoria de vuelo deseada dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación terrestres o satelitarias o dentro de los límites de las posibilidades de los equipos autónomos de la aeronave, o mediante una combinación de ambos.
TMR.	Terminal de Monitorado de Ruido.

Índices acústicos

L_{Aeq}	Nivel Continuo Equivalente con ponderación A, representa el nivel sonoro que manteniéndose constante durante el tiempo de medida tiene el mismo contenido energético que el nivel variable observado.
L_{Aeq} Total	Nivel Continuo Equivalente con ponderación A generado por todas las fuentes de ruido para un TMR y durante un período de evaluación.
L_{Aeq} Avión	Nivel Continuo Equivalente con ponderación A que se habría generado si no hubiera existido más ruido que el producido por los aviones durante el período de evaluación.

Índices conforme RD 1367/2007

$L_{Aeq,d}$	Nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A, determinado en el período de 12 horas, comprendido entre las 07:00 y 19:00 horas (hora local).
$L_{Aeq,e}$	Nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A, determinado en el período de 4 horas, comprendido entre las 19:00 y 23:00 horas (hora local).
$L_{Aeq,n}$	Nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A, determinado en el período de 8 horas, comprendido entre las 23:00 y 07:00 horas (hora local) y asignado al día al que pertenece la hora 23:00 h.

3 Informe ejecutivo

Operatividad

Durante el pasado mes de octubre se han operado el 70,1% de las aeronaves en configuración Oeste frente a un 29,9% en la configuración Este. El uso de la configuración Este aumenta durante octubre un 13,5% con respecto al mes de septiembre debido a la mayor presencia de viento sur.

Se realiza un análisis por cabeceras, distinguiendo aterrizajes y despegues, tanto en el periodo diurno como en el periodo nocturno, y un análisis de las configuraciones tanto en número de operaciones aeronáuticas como en tiempo de uso.

Mediciones acústicas

Las variaciones más significativas se producen en aquellos terminales donde el cambio de configuración, el cierre de pistas por mantenimiento, fiestas o eventos puntuales en las inmediaciones del micrófono, así como fenómenos meteorológicos (viento, lluvia...) generan una desviación significativa respecto a los resultados de las mediciones que habitualmente se registran.

Incidencias

Durante el mes de octubre no se destacan incidencias en SIRBIO.

4 Resumen de configuración y usos de pista

Dado que el LAeq Avión registrado en cada TMR depende de las trayectorias y configuraciones de usos de pista, resulta conveniente realizar un análisis de la distribución de los movimientos de aeronaves con origen o destino en el Aeropuerto de Bilbao. La pista principal es la Norte (12-30), mientras que la antigua pista Sur (10-28) se utiliza de forma puntual. El horario del aeropuerto de Bilbao durante este mes de octubre (horario de invierno) es de 6:45 a 23:30 (16:45 horas de funcionamiento diario), aunque de forma excepcional puede prolongarse hasta las 00:40 hora local.

Esquema de pistas del aeropuerto de Bilbao:



A continuación, se recoge una tabla con la distribución de pistas que se utilizan según la configuración operativa del aeropuerto.

CONFIGURACIÓN	OESTE	ESTE
Pista Aterrizaje	30/28	12/10
Pista Despegue	30/28	12/10

En configuración Este únicamente se opera con presencia de viento sur, el resto del tiempo se opera en configuración Oeste.

Estadística del tiempo de uso de configuraciones:

Desde la perspectiva de la estadística del tiempo de uso de las distintas configuraciones de pista se manejan los siguientes datos:

octubre-19	Configuración Oeste	Configuración Este	Total
Tiempo de uso [Horas:minutos]	362:02	153:44	515:47
%	70,2%	29,8%	

*Fuente de datos: ANOMS 9.3.5.228

En términos generales, en la configuración Oeste, se ha operado el 70,2% del tiempo, es la utilizada de manera habitual, frente a un 29,8% en la configuración Este, que se utiliza para minimizar los efectos del viento (especialmente el de orientación sur). El total de uso de pistas ha sido de 515:47h.

Estadística del número de operaciones:

Desde la perspectiva de la estadística del número de movimientos aeronáuticos (un movimiento equivale a un aterrizaje o a un despegue) por cada tipo de configuración, se manejan los siguientes datos:

octubre-19	Oeste	Este	Total
Nº de movimientos	3188	1358	4546
% de uso de configuración	70,1%	29,9%	

*Fuente de datos: ANOMS 9.3.5.228

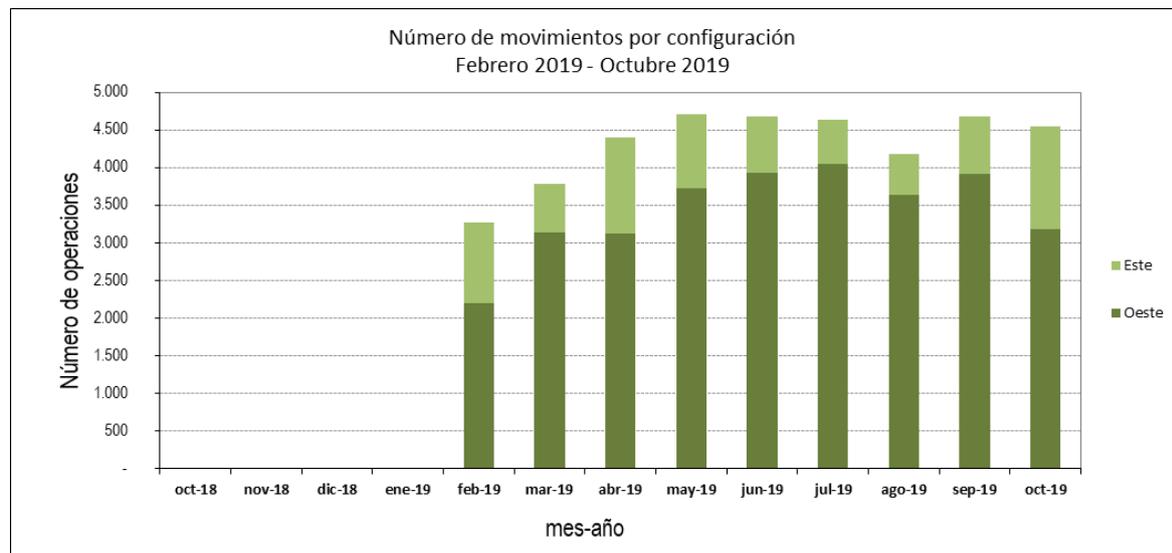
El número total de movimientos aeronáuticos (despegues + aterrizajes) en octubre de 2019 es de 4546. En términos generales, en la configuración Oeste, se ha operado el 70,1%, frente a un 29,9% en la configuración Este. El 0,1% (4 operaciones) de las operaciones asignadas al aeropuerto de Bilbao fueron desviadas por fuerte viento.

A continuación, se muestran los datos del mes de octubre en periodo diurno y nocturno, en base a las operaciones de despegue y aterrizaje, por cabecera de pista.

		Oeste		Este	
		30	28	12	10
Aterrizajes	Día	1504	13	622	8
	Noche	85	0	27	0
Despegues	Día	1495	18	672	5
	Noche	73	0	24	0
Mov totales diurnos				4337	
Mov totales nocturnos				209	

*Fuente de datos: ANOMS 9.3.5.228

A continuación, se muestra el número de movimientos mensuales según la configuración:



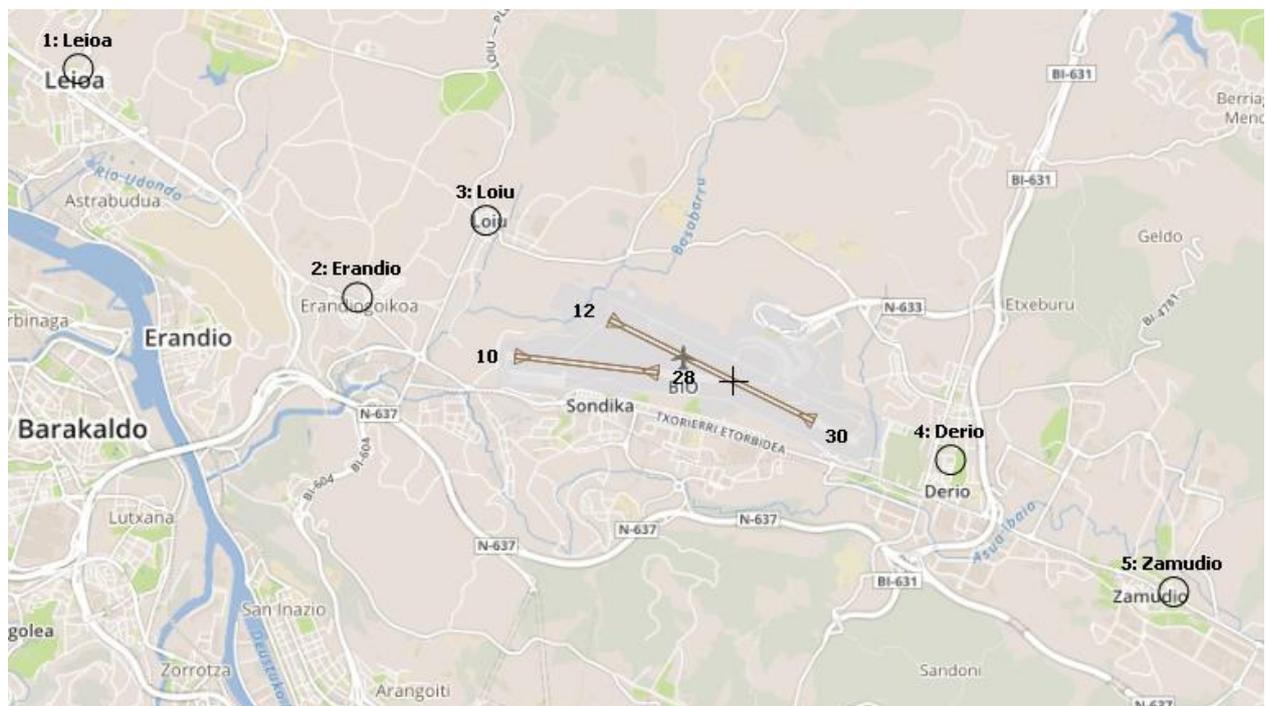
*Fuente de datos: ANOMS 9.3.5.228

Se muestran datos a partir de febrero de 2019, fecha en la que se comienza con la explotación pública del sistema. La configuración más utilizada del Aeropuerto de Bilbao es la configuración Oeste, la cual ha sido utilizada durante el 70,2% del tiempo y con un total de 3188 operaciones en el mes de octubre de 2019. Asimismo, la configuración Este se ha utilizado durante el 29,8% del tiempo con un total de 1358 operaciones.

El uso de la configuración Oeste ha disminuido en un 18,4% (-723 operaciones) con respecto al mes de septiembre. En relación al uso de la configuración Este, ha aumentado un 76,3% (+588 operaciones).

5 Análisis de las emisiones acústicas

El SIRBIO cuenta con un total de 5 TMR públicos en los distintos municipios del entorno aeroportuario, en este apartado se detallan los resultados obtenidos en cada uno de los TMR. A continuación, se muestra la situación general de la ubicación de los TMR entorno al aeropuerto:



Situación de los TMR

- TMR 1: Leioa (Ayuntamiento)
- TMR 2: Erandio (Cementerio)
- TMR 3: Loiu (Ayuntamiento)
- TMR 4: Derio (Casa Cultura)
- TMR 5: Zamudio (Colegio Público)

Cabe destacar los siguientes aspectos:

- La metodología seguida para la realización de las medidas de ruido y el procesado de datos que permiten obtener los resultados reflejados en este informe es acorde a la ISO 20906:2009.
- La incertidumbre expandida de medida se ha obtenido multiplicando la incertidumbre típica de medición por el factor de cobertura $k=2$ que, para una distribución normal, corresponde a una probabilidad de cobertura de aproximadamente el 95%. Dicha incertidumbre ha sido calculada para cada uno de los TMR y se encuentra a disposición del cliente para su consulta.
- Toda instrumentación utilizada para la realización de las medidas, incluyendo micrófonos, pantallas anti-viento y cableados, cumple los requisitos establecidos para instrumentos de Clase 1 según se especifica en la IEC 61672-1:2013.
- La disponibilidad de datos de trayectorias (radar) y datos de ruido (TMR) puede no ser del 100%, debido a problemas técnicos, trabajos de mantenimiento, tareas de verificación metrológica legal, etc.
- Los valores mensuales de L_{Aeq} Total y L_{Aeq} Avión se dan como índices de ruido continuo equivalente para los periodos día, tarde y noche, tal y cómo se definen en Real Decreto 1367/2007.
- El valor 0 indica que no se ha registrado ruido asociado a la fuente aeronáutica.
- Los cálculos de los niveles sonoros equivalentes (L_{Aeq}) para cada periodo de integración (acumulado mensual en este estudio) se basan en los datos diarios para los periodos día, tarde y noche.
- En este apartado se presentan las gráficas de cada uno de los TMR situados en el entorno aeroportuario, con la evolución mensual de los niveles del L_{Aeq} Total y L_{Aeq} Avión día, tarde y noche desde febrero 2019 hasta octubre 2019 agrupados por municipio, y que se corresponden con las siguientes localizaciones.

MUNICIPIO	TMR	LOCALIZACIÓN
Leioa	1	Ayuntamiento
Erandio	2	Cementerio
Loiu	3	Ayuntamiento
Derio	4	Casa cultura
Zamudio	5	Colegio Público

5.1. TABLA SUCESOS CORRELACIONADOS POR TMR

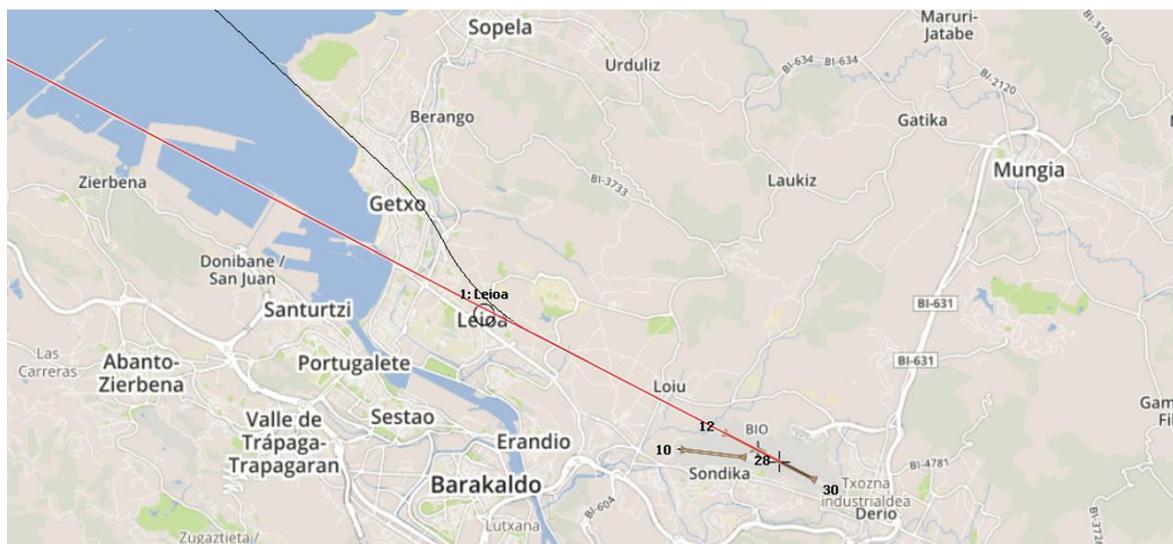
El número de sucesos correlacionados se corresponde con el número de eventos acústicos que el TMR ha asociado a operaciones aeronáuticas locales, y, por tanto, el utilizado para el cálculo del L_{Aeq} Avión mensual.

En la siguiente tabla se resume el número de eventos correlacionados en cada TMR en el mes de octubre de 2019:

TMR	SUCESOS CORRELACIONADOS
1	2056
2	1769
3	2203
4	2220
5	2200

5.2. TMR 1 - LEIOA

El TMR1 - Leioa se encuentra situado de forma permanente en la terraza de la azotea del Ayuntamiento, en c/Elexalde Auzoa 1, en la zona noreste del aeropuerto (cabeceras 12 y 10). Es el TMR más alejado a la infraestructura aeroportuaria, a 6835m del ARP. El mapa incluido a continuación muestra la ubicación del terminal respecto al aeropuerto y a las rutas de despegue (negro) y aterrizaje (rojo) más cercanas:

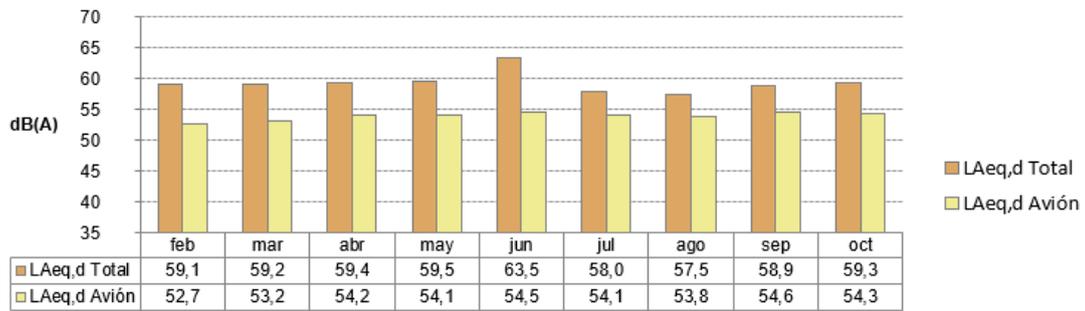


Este TMR registra las operaciones de aterrizaje en la cabecera 12 en configuración Este y operaciones de despegue por cabecera 30 en configuración Oeste, las más habituales.

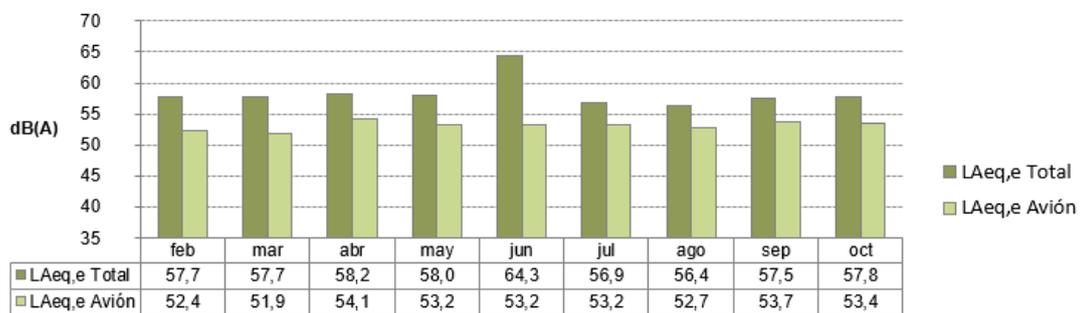
La zona no presenta un elevado ruido de fondo, aparte de la actividad propia de un Ayuntamiento y alrededores, no tiene grandes ejes viarios cerca. La principal fuente de ruido ajena al ruido aeronáutico son las campanas de la iglesia adyacente a la posición de medida.

TMR 1 - Leioa

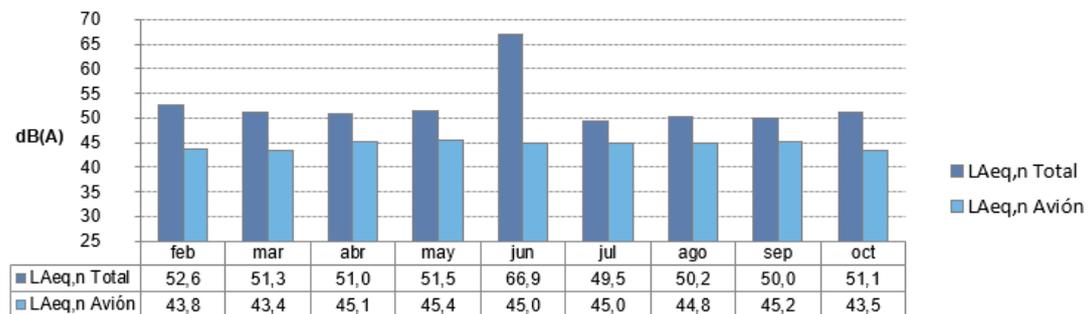
DÍA



TARDE



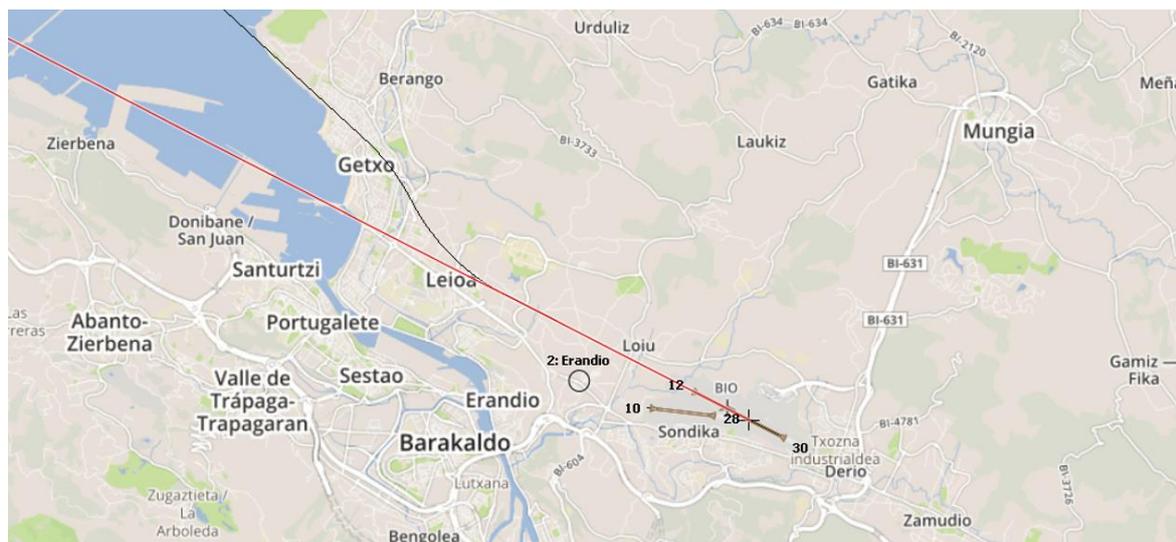
NOCHE



Febrero 2019 – Octubre 2019

5.3. TMR 2 - ERANDIO

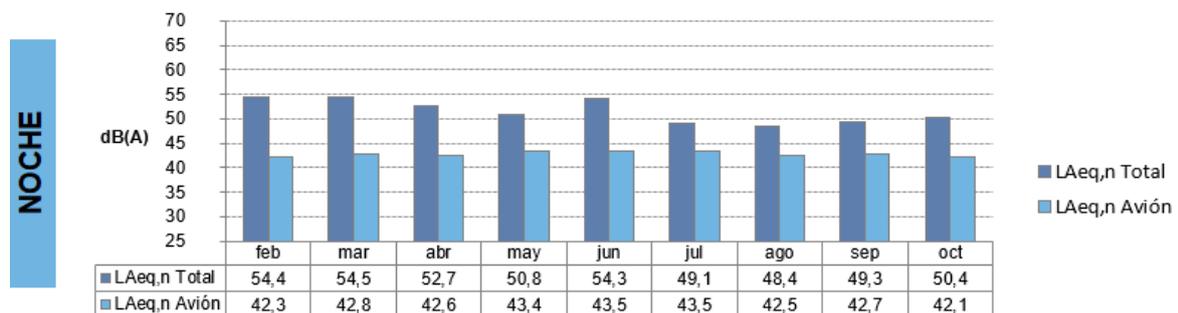
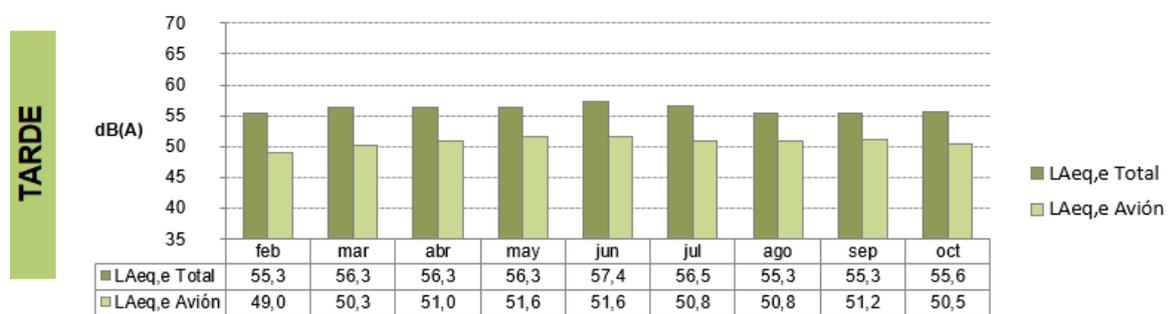
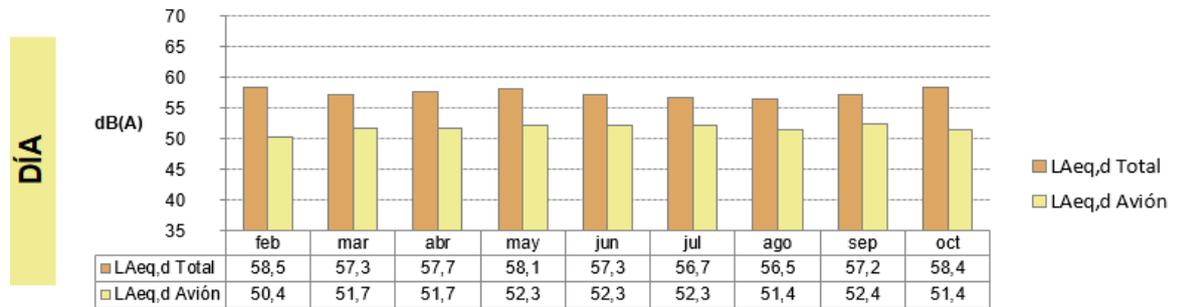
El TMR2 - Erandio se encuentra situado de forma permanente en el interior del recinto del cementerio de Erandio-Goikoa, en c/Avanzada Errepidea 16A, en la zona noreste del aeropuerto (cabeceras 12 y 10). El TMR se encuentra a 3625m del ARP. El mapa incluido a continuación muestra la ubicación del terminal respecto al aeropuerto y a las rutas de despegue (negro) y aterrizaje (rojo) más cercanas:



Este TMR registra las operaciones de aterrizaje en la cabecera 12 en configuración Este y operaciones de despegue por cabecera 30 en configuración Oeste, las más habituales.

El ruido de fondo en la zona es bajo, aunque de forma esporádica se producen incrementos en el nivel de ruido, debidos a la maquinaria de mantenimiento del cementerio, el canto de los mirlos o las campanas de la iglesia.

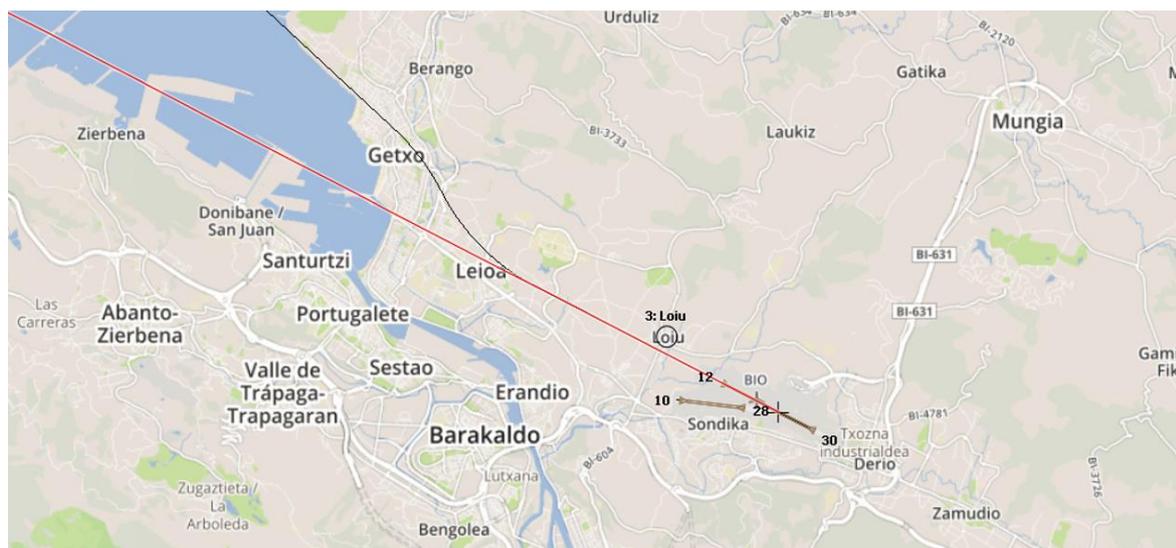
TMR 2 - Erandio



Febrero 2019 – Octubre 2019

5.4. TMR 3 - LOIU

El TMR3 - Loiu se encuentra situado de forma permanente en el tejado del ayuntamiento, en c/Herriko Plaza 1 en la zona noreste del aeropuerto (cabeceras 12 y 10). El TMR se encuentra a 2785m del ARP. El mapa incluido a continuación muestra la ubicación del terminal respecto al aeropuerto y a las rutas de despegue (negro) y aterrizaje (rojo) más cercanas:

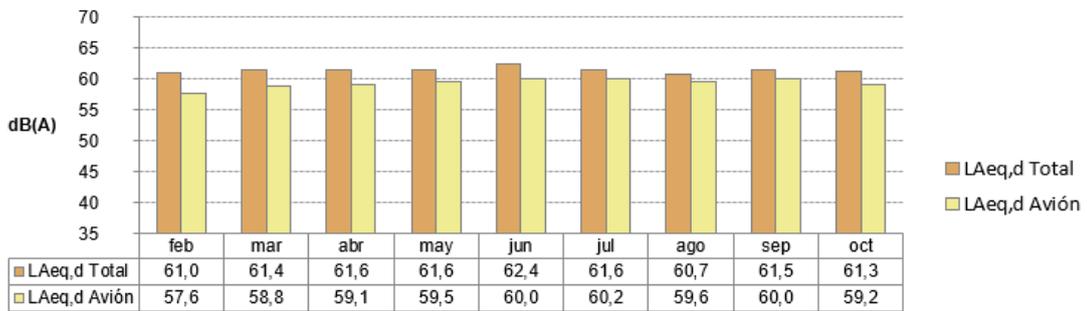


Este TMR3 registra las operaciones de aterrizaje en la cabecera 12 en configuración Este y las operaciones de despegue por cabecera 30 en configuración Oeste, las más habituales.

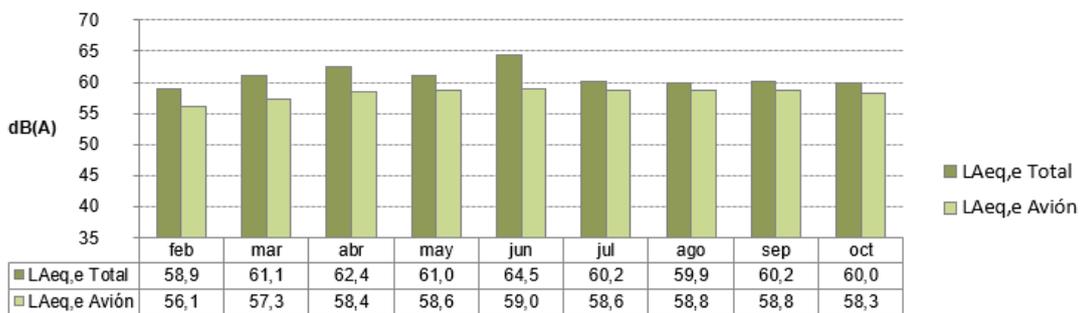
La zona presenta un nivel de ruido de fondo bajo de manera habitual. El punto de medida se encuentra en una zona alejada de grandes ejes viarios. En momentos puntuales del año (fiestas municipales, navidades) se dan mayores niveles de ruido ya que se celebran enfrente del ayuntamiento (donde se encuentra ubicado el TMR).

TMR 3 - Loiu

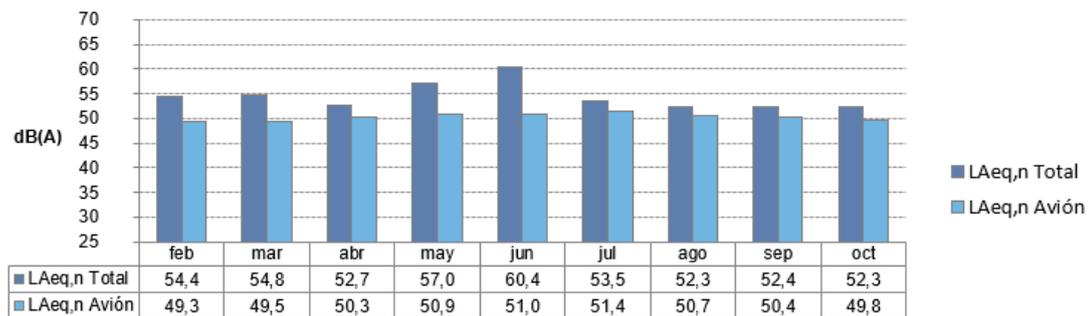
DÍA



TARDE



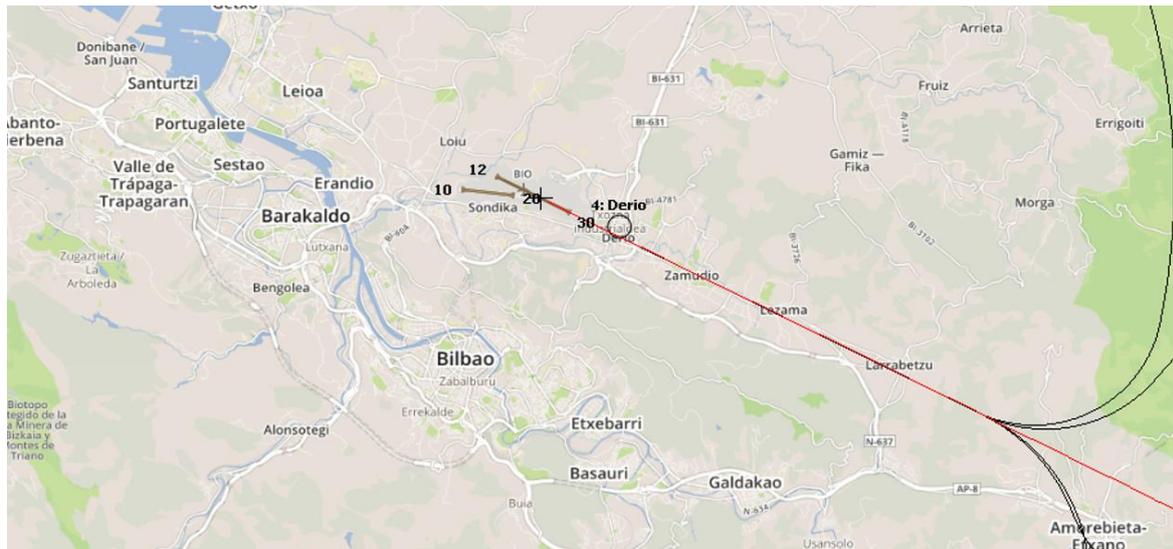
NOCHE



Febrero 2019 – Octubre 2019

5.5. TMR 4 - DERIO

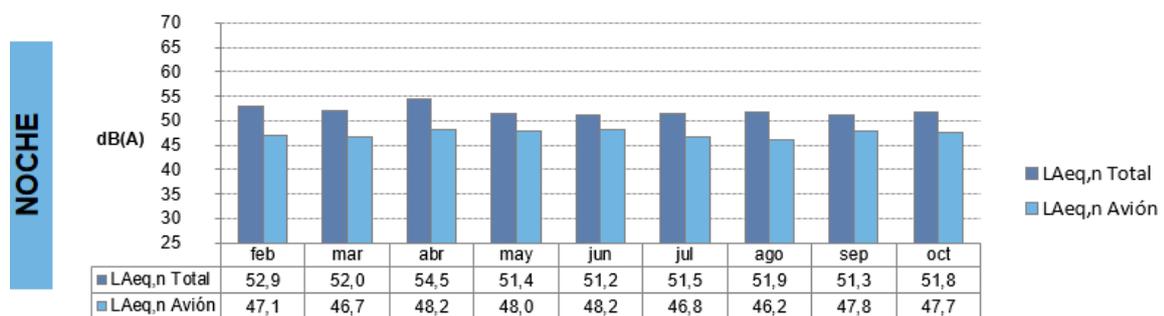
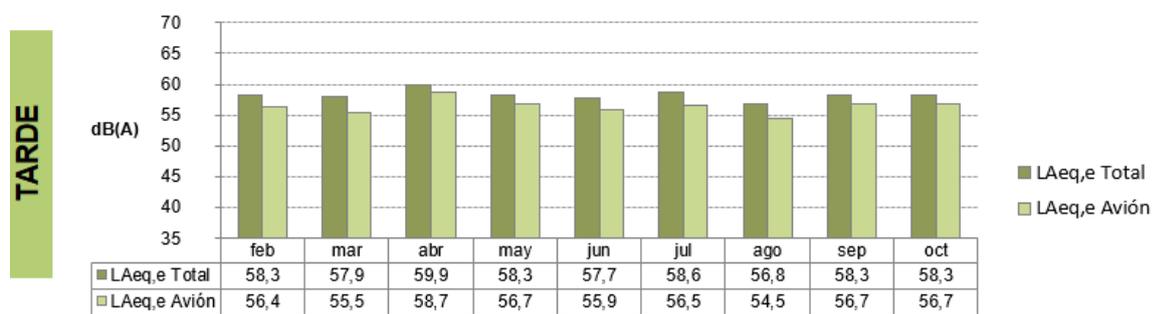
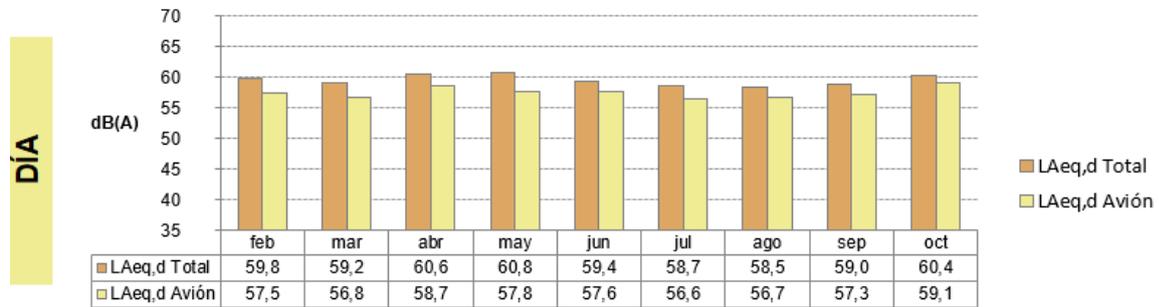
El TMR4 - Derio se encuentra situado de forma permanente en la azotea del centro de cultura, en c/Uribe 1B, en la zona suroeste del aeropuerto (cabeceras 30 y 28). Es el TMR más próximo a la infraestructura aeroportuaria, se encuentra a 2180m del ARP. El mapa incluido a continuación muestra la ubicación del terminal respecto al aeropuerto y a las rutas de despegue (negro) y aterrizaje (rojo) más cercanas:



Este TMR4 registra las operaciones de aterrizaje en la cabecera 30 en configuración Oeste (más habituales) y las operaciones de despegue por cabecera 12 en configuración Este. Este TMR registra un elevado número de operaciones aeronáuticas. Está situado en la zona suroeste del aeropuerto, enfrente de la cabecera 30.

La zona presenta un nivel de ruido de fondo muy bajo, se encuentra en una zona tranquila poco urbanizada y sin tráfico. Únicamente tareas de mantenimiento de los jardines próximos o momentos puntuales como fiestas o mercados elevan el nivel de ruido de fondo.

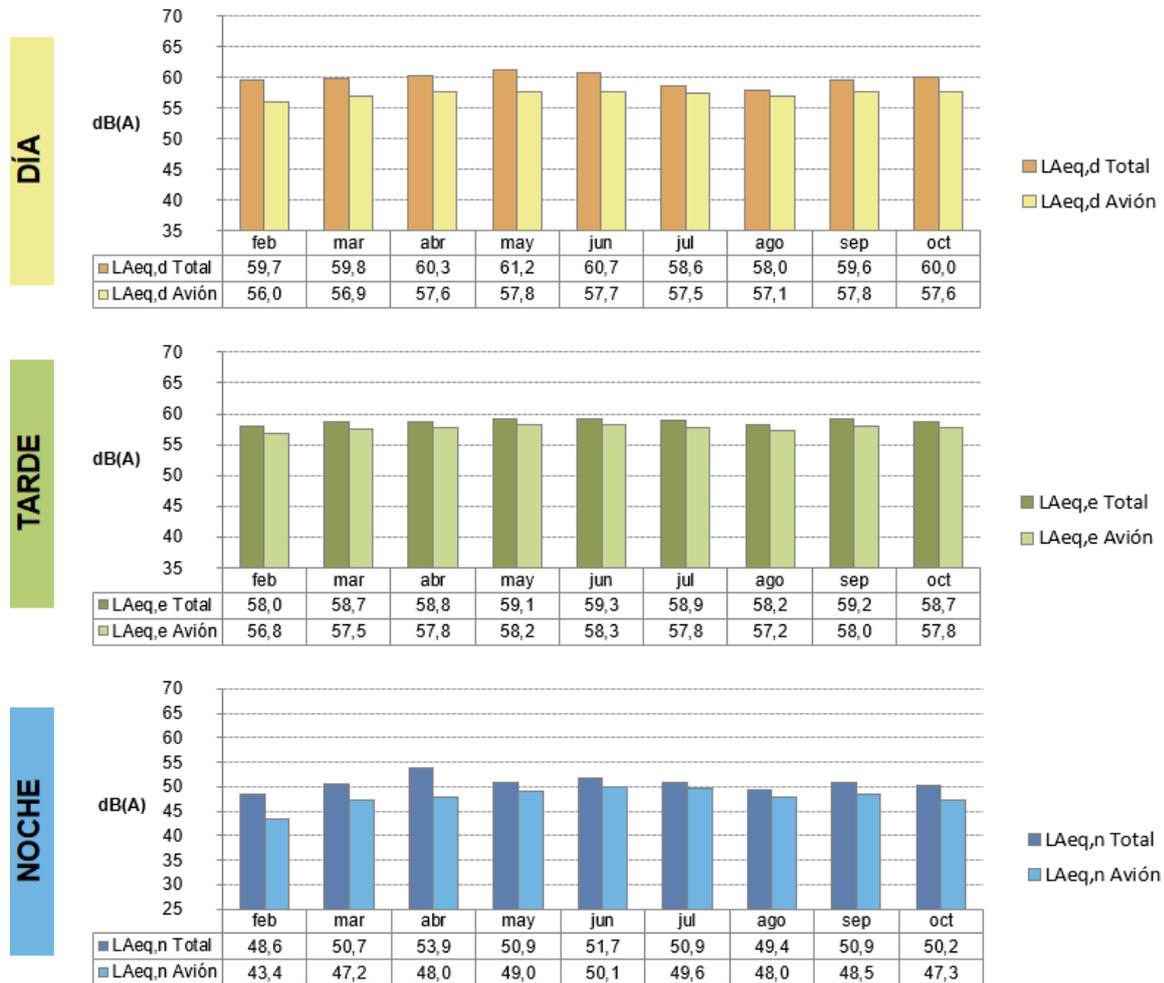
TMR 4 - Derio



Febrero 2019 – Octubre 2019

Se observa un aumento en el LAeq Avión del periodo día debido al mayor uso de la configuración Este durante el mes de octubre.

TMR 5 - Zamudio



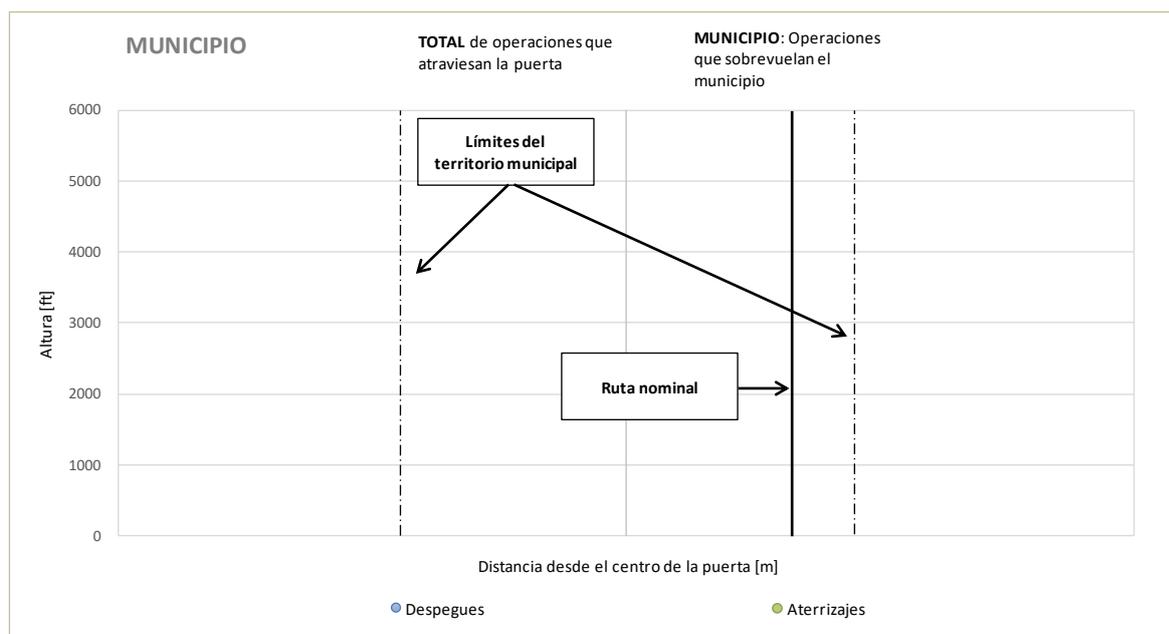
Febrero 2019 – Octubre 2019

6 Análisis de dispersión vertical y horizontal de trayectorias

Para facilitar el análisis de la dispersión vertical y horizontal que se puede estar registrando en las rutas definidas, se representan gráficamente las aeronaves que han atravesado un plano vertical sobre el municipio (puerta) en el mes de referencia.

La información que se obtiene en estos gráficos es:

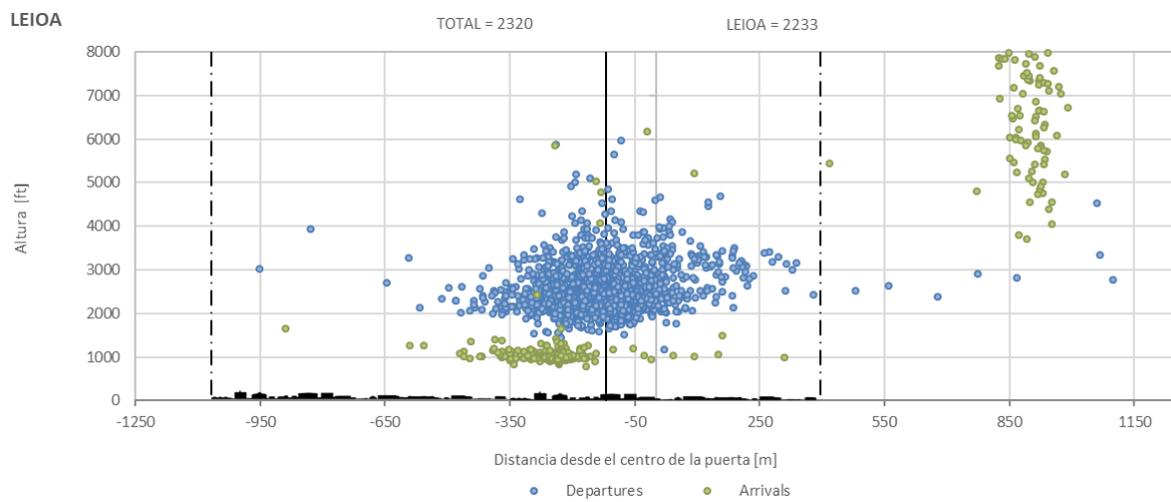
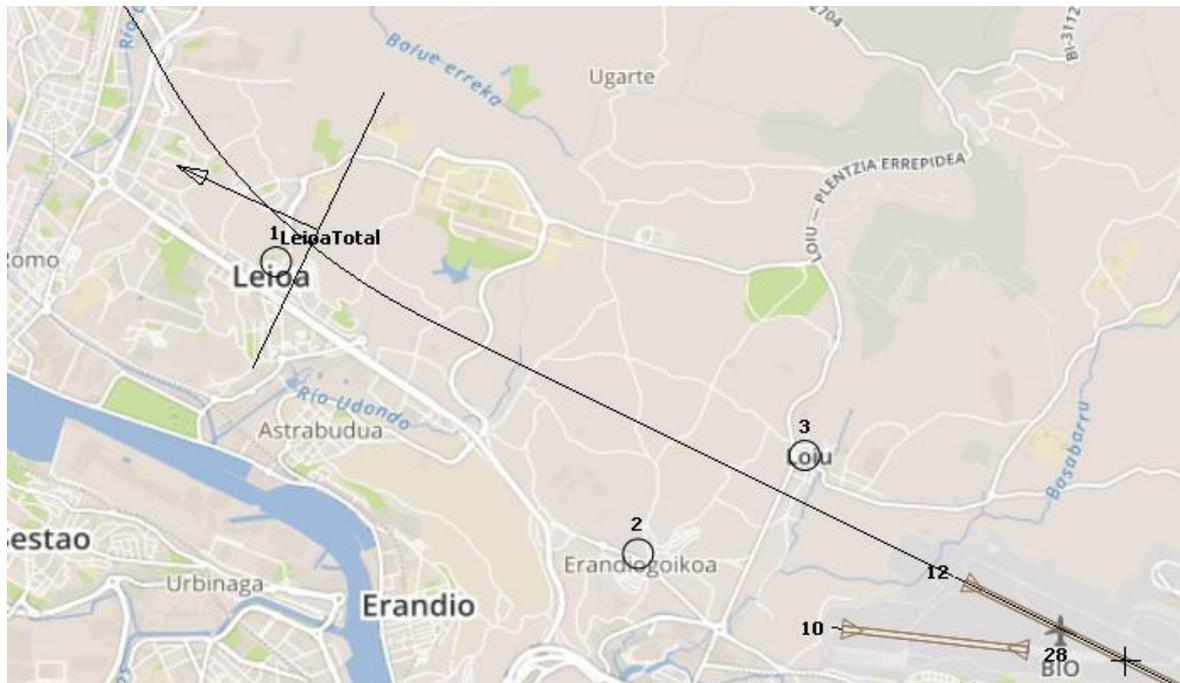
- La dispersión vertical de las trayectorias. En el eje de ordenadas se muestra la altura de paso de las aeronaves (ft).
- La dispersión horizontal de las trayectorias. El municipio queda representado entre las dos líneas negras de puntos verticales (puerta).
- En la parte superior derecha, en dos cuadros se expresan los valores:
 - Total vuelos, en el cuadro 'Total'.
 - Sobrevuelos, en el cuadro 'Puerta', que son los que han sobrevolado el municipio a cualquier nivel de vuelo.
- En los casos en que una ruta nominal queda en las proximidades del municipio, se ha representado como una línea negra vertical.
- Previamente a las gráficas de los municipios se ha insertado una gráfica al inicio con una puerta-tipo donde se muestra toda la información anterior con las leyendas correspondientes:



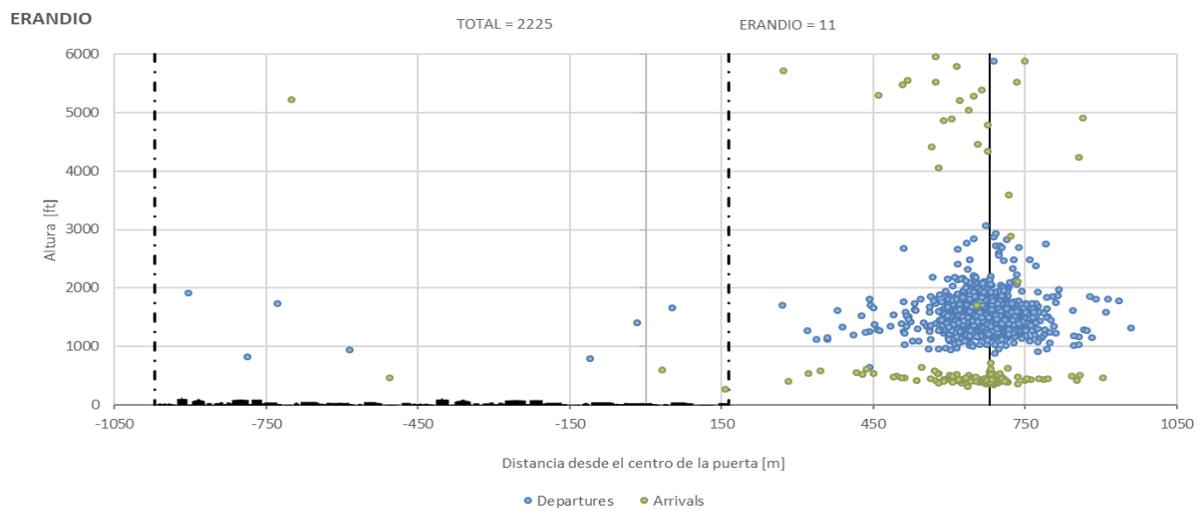
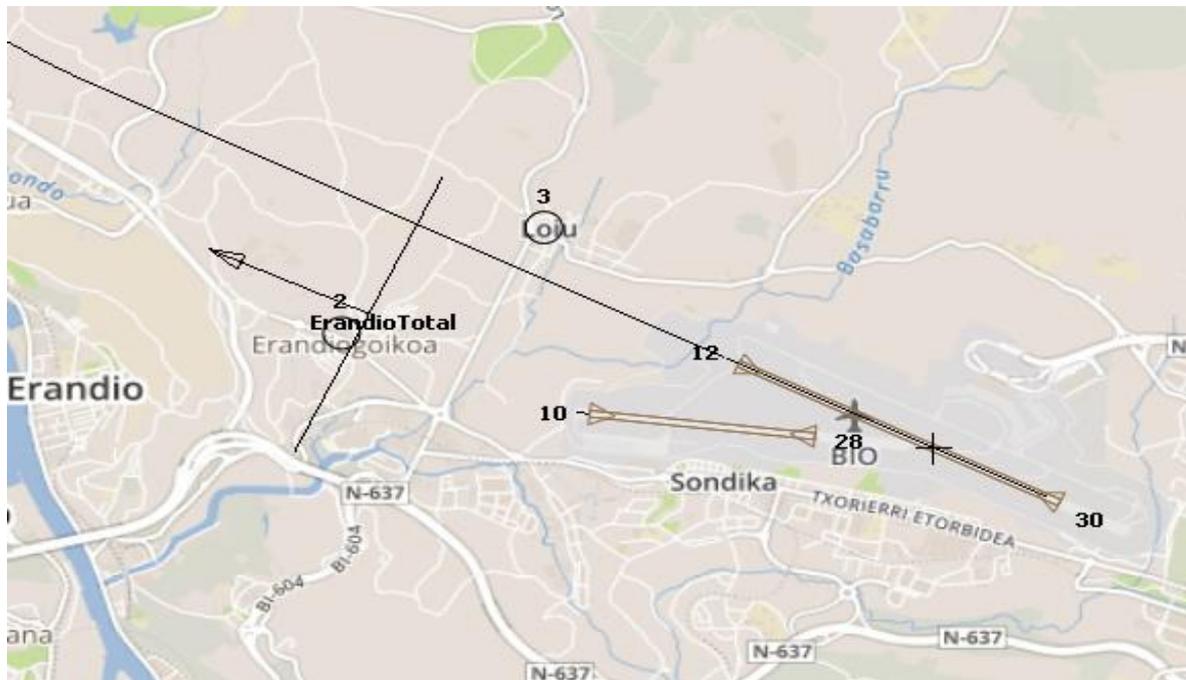
El análisis de la dispersión vertical y horizontal se realiza en los siguientes municipios:

MUNICIPIO
Leioa
Erandio
Loiu
Derio
Zamudio

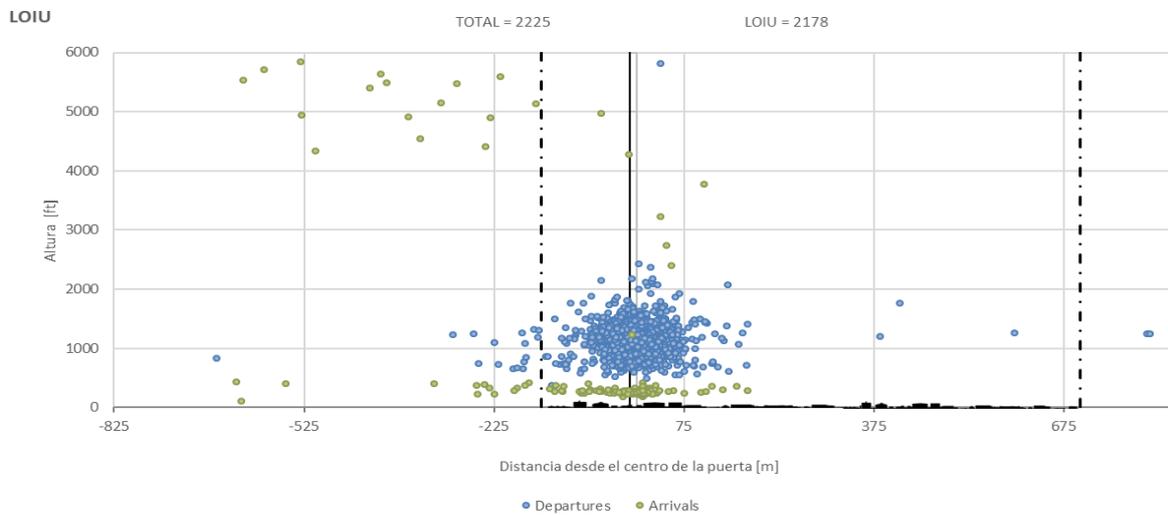
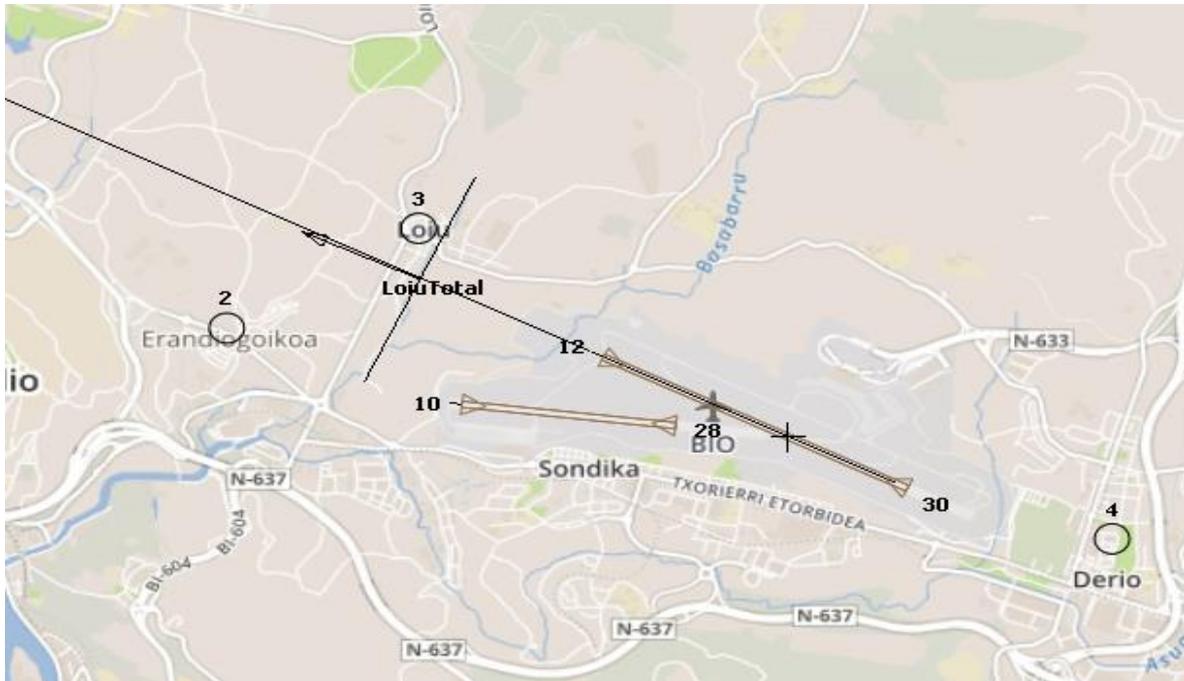
6.1. LEIOA



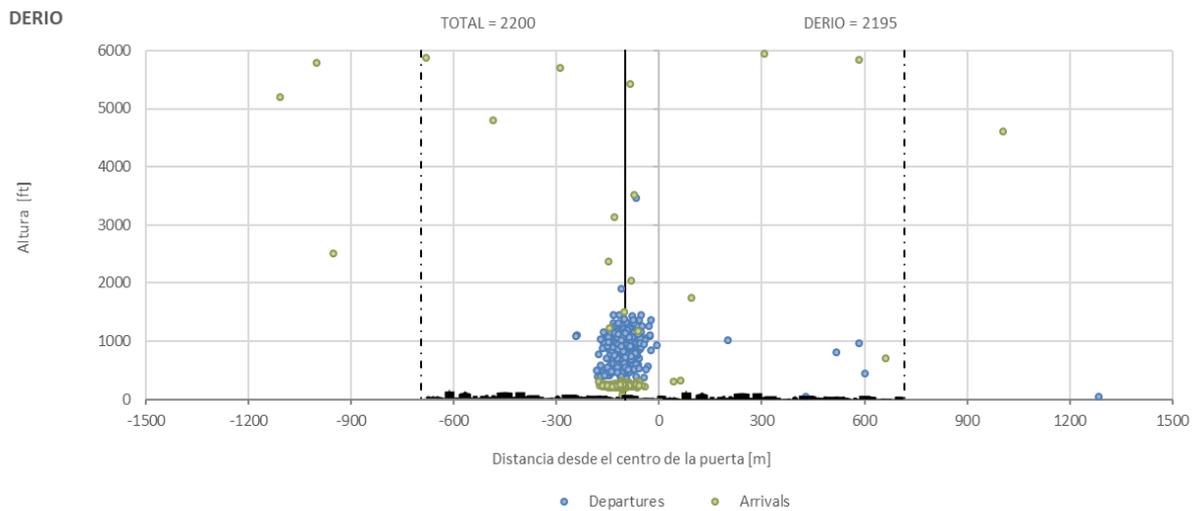
6.2. ERANDIO



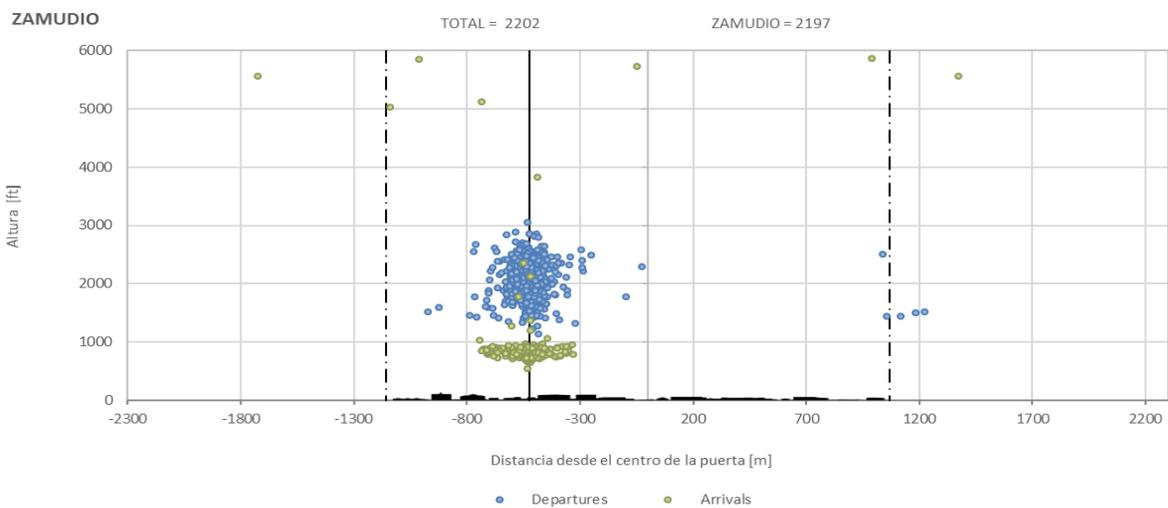
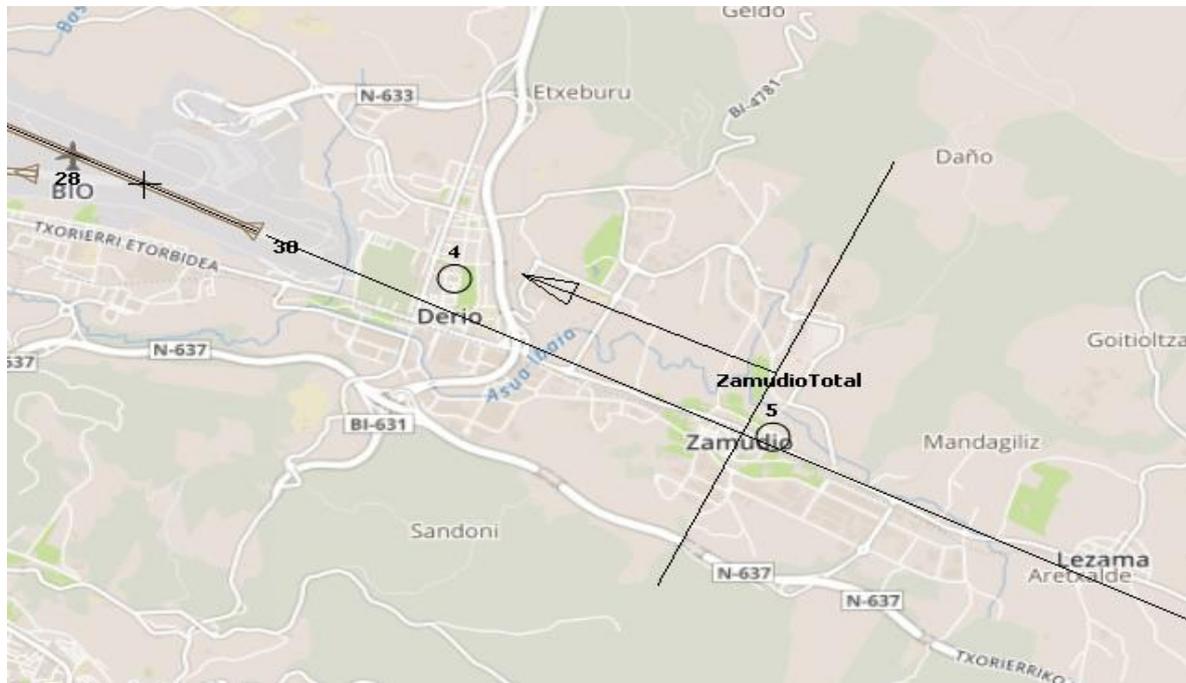
6.3. LOIU



6.4. DERIO



6.5. ZAMUDIO



La reproducción total o parcial de este documento no está permitida en ningún formato, físico o electrónico, sin la autorización previa y por escrito del Laboratorio de Monitorado de EMS Brüel & Kjær, S. A.

San Sebastián de los Reyes, 14 de Noviembre de 2019