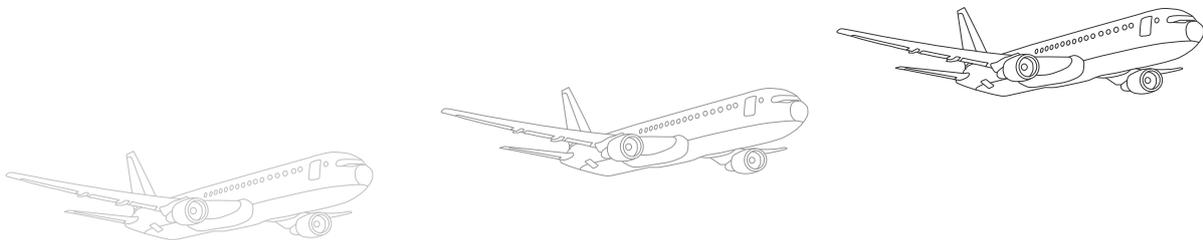

INFORME MENSUAL DE RUIDO
Aeropuerto de Gran Canaria

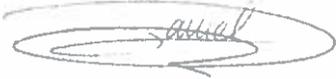
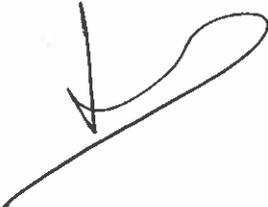
Noviembre 2018

Cliente: AENA SME, S.A.

Código ref. BK_9617_LPA_02A_11_2018_Vs1

Expediente: DPM 96/17



Realizado por:	Revisado por:
 <p data-bbox="651 728 767 748">Daniel Sánchez</p> <p data-bbox="384 768 767 788">Responsable de aeropuerto – Laboratorio B&K-M</p>	 <p data-bbox="1110 728 1305 748">Leopoldo Ballarín Marcos</p> <p data-bbox="978 768 1305 788">Director de Proyecto – Laboratorio B&K-M</p>

Contacto

Laboratorio de Monitorado

EMS Brüel & Kjær Ibérica, S. A.

- CIF: A-08349649

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

- Persona de contacto: Leopoldo Ballarín Marcos

Teléfono: +34 629110370

E-mail: Leopoldo.Ballarín@emsbk.com

Aeropuerto de Gran Canaria

- Localización: Autopista GC-1, km 12-13. CP 35230. Telde (Las Palmas)

- Persona de contacto: Daniel Sánchez

E-mail: Daniel.Sanchez@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 7 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 Gran Canaria” (SIRLPA) desde mayo de 2018.
- Dispersión vertical y horizontal de trayectorias en los municipios del entorno aeroportuario, obtenida a partir del “Sistema de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo del Aeropuerto de Gran Canaria” (SIRLPA).

2 Abreviaturas y definiciones

ARP.	Punto de referencia del aeropuerto. Punto cuya situación geográfica designa al aeródromo.
PRNAV.	Navegación Área de Precisión. Método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación referidas a la estación, o dentro de los límites de las posibilidades de las ayudas autónomas, o de una combinación de ambas.
SID.	Salida Normalizada por Instrumentos. Ruta de salida designada según reglas de vuelo por instrumentos (IFR) que une el aeródromo, o una determinada pista del aeródromo, con un determinado punto significativo, normalmente en una ruta ATS, en el cual comienza la fase en ruta de un vuelo.
TMR.	Terminal de Monitorado de Ruido.

Índices acústicos

LAeq.	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.
LAeq Total.	Nivel Continuo Equivalente con ponderación A generado por todas las fuentes de ruido para un TMR y durante un período de evaluación.
LAeq 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

LAeq Día.	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).
LAeq Tarde.	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).
LAeq Noche.	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

Se hace notar que el Aeropuerto de Gran Canaria forma parte del aeródromo de utilización conjunta Gran Canaria/Gando, junto con la Base Aérea del Ejército del Aire de Gando. El ruido tenido en cuenta para el cálculo del LAeq Avión es sólo aquél debido a operaciones civiles, excluyendo del mismo el ruido asociado a operaciones militares. Dichas operaciones tampoco se han contabilizado para el resumen de configuración y usos de pista ni para el análisis de dispersión de trayectorias.

Operatividad

Durante el pasado mes de noviembre han operado el 93,2 % de las aeronaves en configuración Norte frente a un 4,9 % en configuración 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

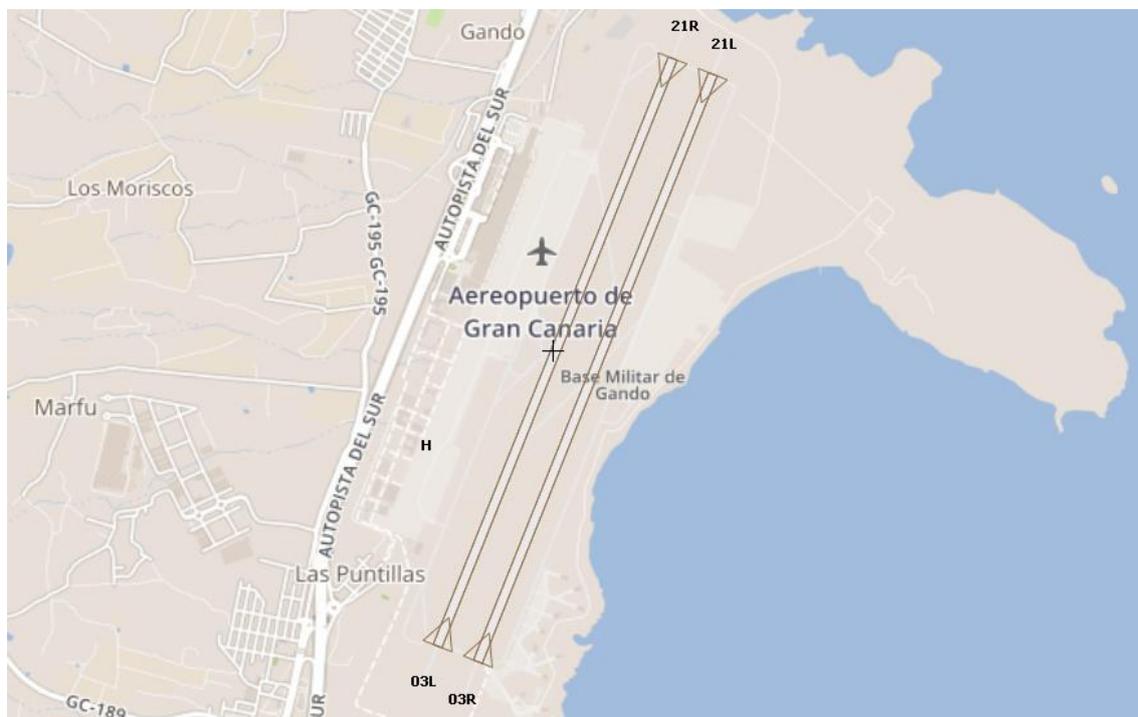
Las variaciones más significativas se producen en aquellos terminales donde el cambio de configuración, el cierre de pistas por mantenimiento, fiestas o eventos puntuales en las inmediaciones del micrófono, así como fenómenos meteorológicos (viento, lluvia, etc.) generan una desviación significativa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

En este caso, no se observan variaciones significativas con respecto a los meses anteriores en los promedios mensuales de los niveles de ruido.

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 Gran Canaria.

Esquema de las pistas del Aeropuerto de Gran Canaria:



Configuración	Norte	Sur
Cabecera Aterrizaje	03L	21R
Cabecera Despegue	03L/03R	21L/21R

Estadística del tiempo de uso de configuraciones

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

nov-18	Norte – 03L/03R	Sur – 21R/21L	Total
Tiempo de uso [h:m]	663:45	27:4	690:49
%	Configuración Norte 92,2 %	Configuración Sur 3,8 %	

*Fuente de datos: ANOMS9.3.5.228

En términos generales, en configuración Norte se ha operado el 92,2 % del tiempo, frente a un 3,8 % en la configuración Sur.

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:

nov-18	Norte – 03L/03R	Sur – 21R/21L	Total
Número de movimientos	10851	567	11418
%	Configuración Norte 93,2 %	Configuración Sur 4,9 %	

*Fuente de datos: ANOMS9.3.5.228

El número total de movimientos aeronáuticos (despegues + aterrizajes) en noviembre de 2018 es de 11418. En términos generales, en configuración Norte han operado el 93,2 % de las aeronaves, frente a un 4,9 % en la configuración Sur.

A continuación, se muestra el número de movimientos de aterrizaje y despegue por cabecera de pista del mes bajo estudio, diferenciando entre movimientos diurnos y nocturnos.

Movimientos diurnos: de 07:00 a 23:00 horas.

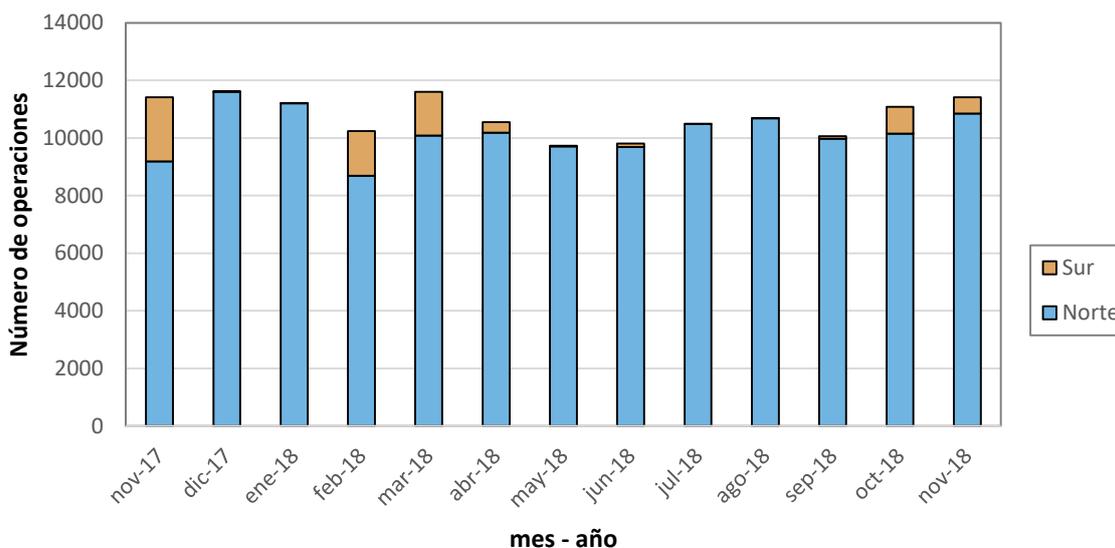
Movimientos nocturnos: de 23:00 a 07:00 horas.

nov-18		Configuración			
		Norte – 03		Sur - 21	
		03L	03R	21L	21R
Aterrizajes	Día	4978	213	2	269
	Noche	253	6	0	10
Despegues	Día	2311	2832	167	114
	Noche	213	45	0	5

*Fuente de datos: ANOMS v9.3.5.228

A continuación, se muestra la evolución de los últimos 12 meses junto con el mes bajo estudio en número de movimientos según la configuración:

Número de movimientos por configuración Noviembre 2017 - Noviembre 2018



*Fuente de datos: ANOMS v9.3.5.228

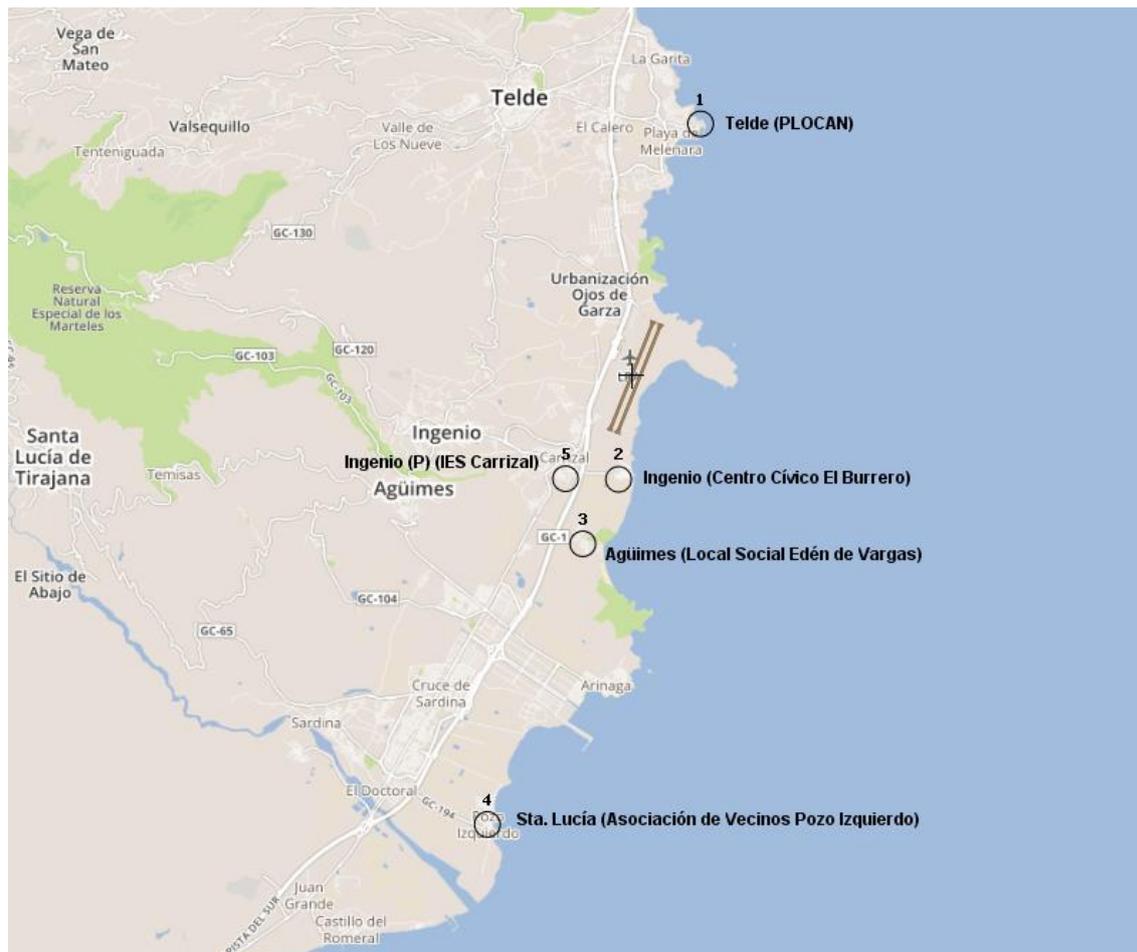
La configuración Norte ha sido la más utilizada en el mes de noviembre de 2018 (aterrizajes por la cabecera 03L y despegues por las cabeceras 03L y 03R), registrándose un total de 10851 operaciones (93,2 %).

La configuración Sur (aterrizajes por la cabecera 21R y despegues por las cabeceras 21L y 21R) ha registrado un total de 567 operaciones (4,9 %).

El uso de la configuración Norte ha aumentado en un 6,9 % el mes de noviembre respecto al mes de octubre de 2018 (700 operaciones). El uso de la configuración Sur ha disminuido un 38,7 % respecto al mes de octubre del mismo año (358 operaciones).

5 Análisis de las emisiones acústicas

El SIRLPA 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.



Situación de los TMR

TMR 1: Telde – Plataforma Oceánica de Canarias

TMR 2: Ingenio – Centro Cívico El Burrero

TMR 3: Agüimes – Local Social Edén de Vargas

TMR 4: Santa Lucía de Tirajana – Asociación de Vecinos de Pozo Izquierdo

TMR 5 (portátil): Ingenio – Instituto de Educación Secundaria de Carrizal

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 y al RD 1367/2007.
- Toda la 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.
- En cumplimiento del Real Decreto 1367/2007 que desarrolla la Ley del Ruido 37/2003, los cálculos realizados para los valores mensuales del LAeq_{Total} y LAeq_{Avión} se dan como índices de ruido continuo equivalente para los periodos día, tarde y noche.
- Los cálculos de los niveles sonoros equivalentes (LAeq) 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 LAeq_{Total} y LAeq_{Avión} día, tarde y noche desde mayo de 2018 hasta noviembre de 2018.

MUNICIPIO	TMR	LOCALIZACIÓN
Telde	1	Plataforma Oceánica de Canarias
Ingenio	2	Centro Cívico El Burrero
Agüimes	3	Local Social Edén de Vargas
Santa Lucía de Tirajana	4	Asociación de Vecinos de Pozo Izquierdo
Ingenio	5	IES Carrizal

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 LAeq Avión mensual.

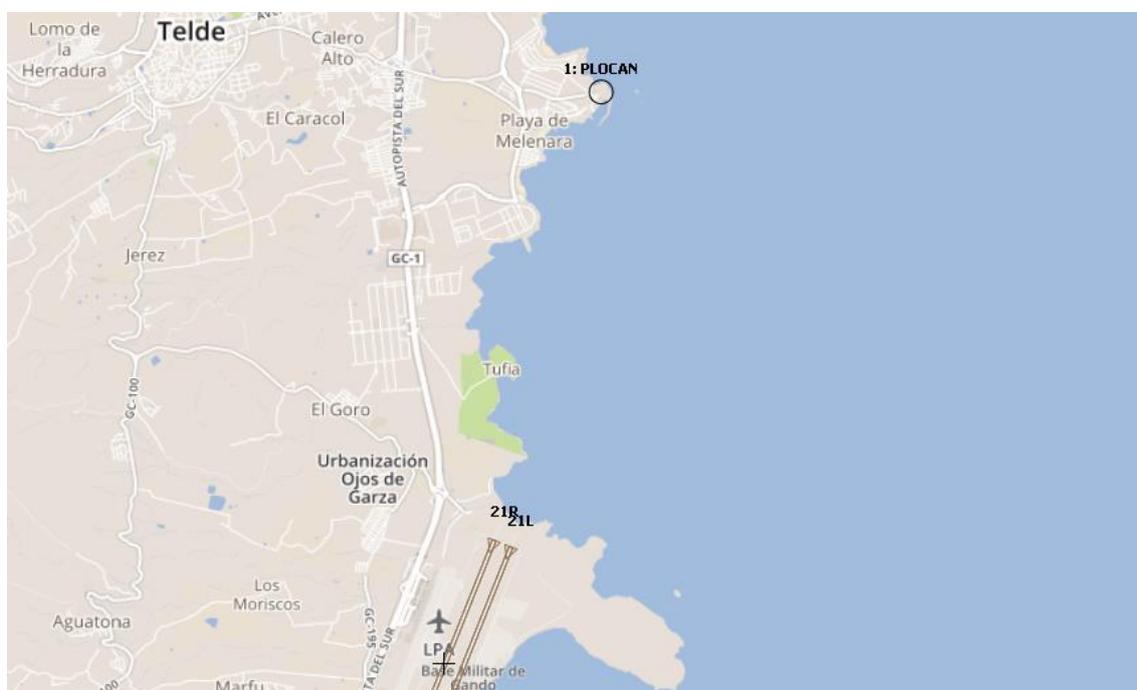
En la siguiente tabla se resume el número de eventos correlacionados en cada TMR en el mes de noviembre de 2018:

TMR	SUCESOS CORRELACIONADOS
1	5325
2	5182
3	5601
4	4251
5	5048

5.2. TMR1: PLATAFORMA OCEÁNICA DE CANARIAS

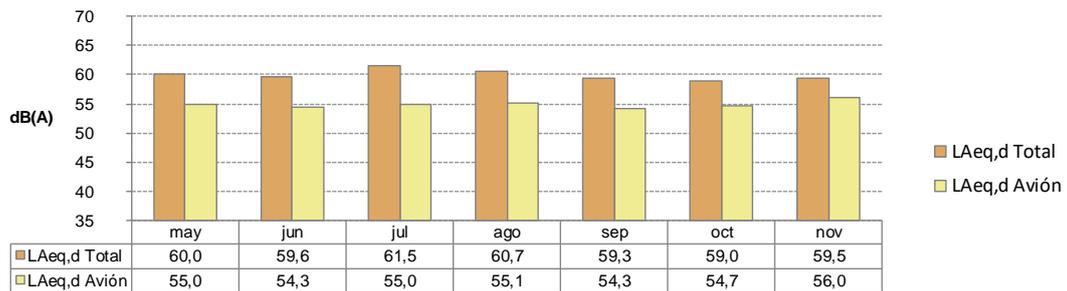
El TMR LPA1 es el único terminal instalado en el municipio de Telde. Está ubicado en la cubierta de la Plataforma Oceánica de Canarias, 7,0 km (aproximadamente) al norte del Aeropuerto de Gran Canaria (concretamente, de su ARP). Este TMR registra principalmente el ruido generado por las salidas llevadas a cabo según la configuración Norte (*i. e.*, salidas por las cabeceras 03L o 03R). Cuando se emplea la configuración sur, este TMR registra el ruido generado por las llegadas (*i. e.*, llegadas por la cabecera 21R). El ruido de fondo de la zona está dominado principalmente por el ruido producido por el oleaje, el viento y la maquinaria de la Plataforma Oceánica de Canarias.

El mapa incluido a continuación muestra la ubicación del terminal con respecto al aeropuerto.

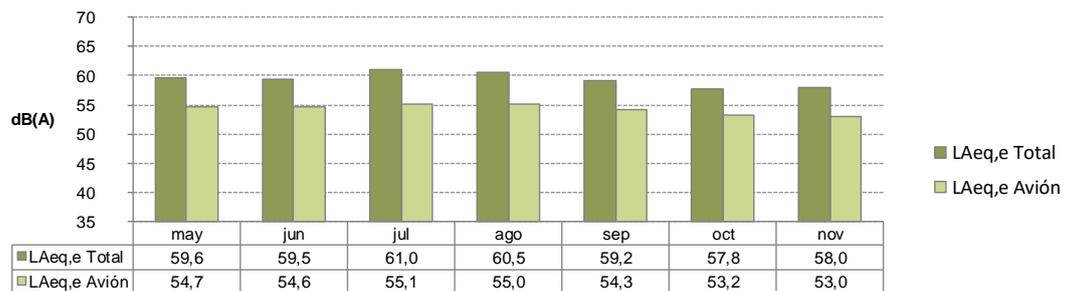


TMR1

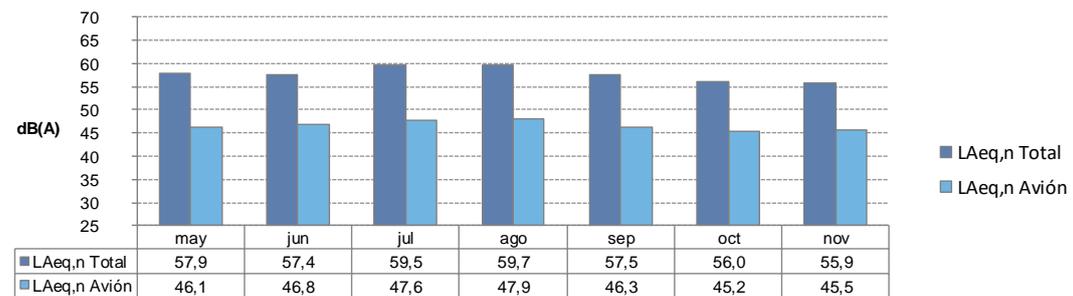
DÍA



TARDE



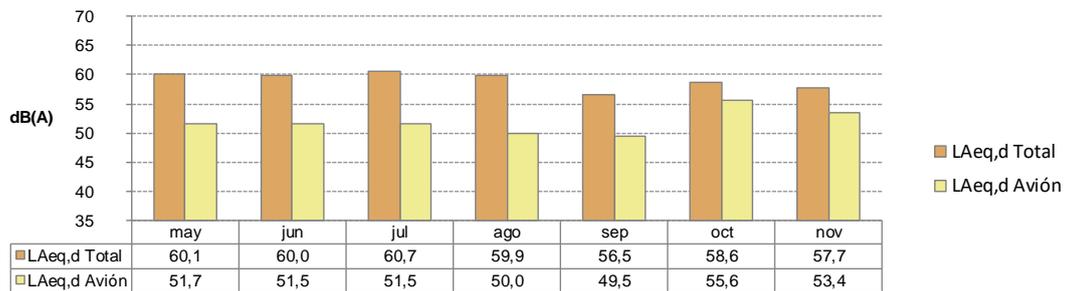
NOCHE



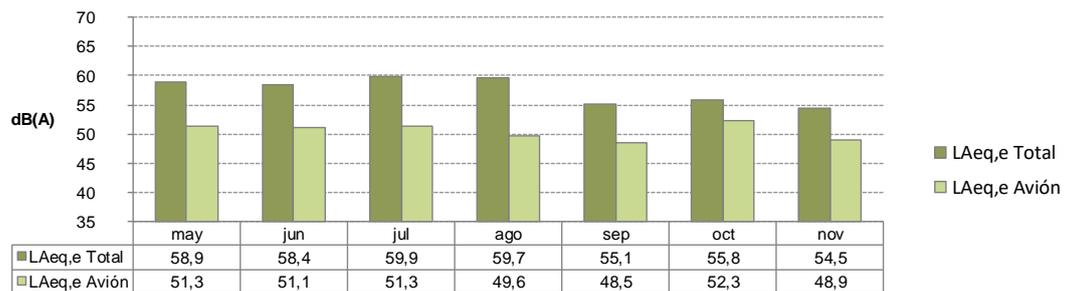
Mayo 2018 – Noviembre 2018

TMR2

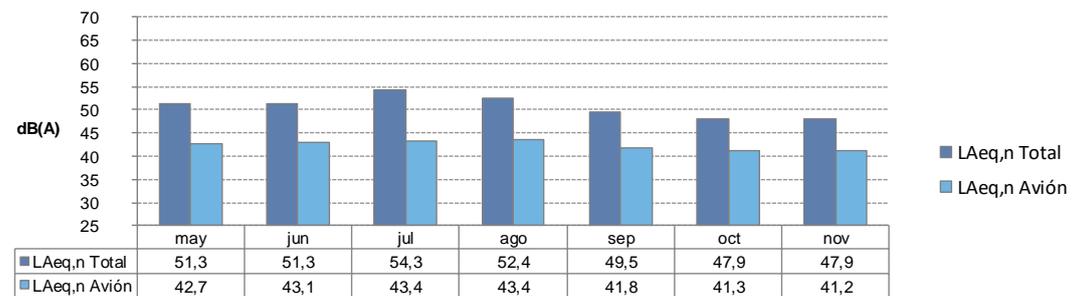
DÍA



TARDE



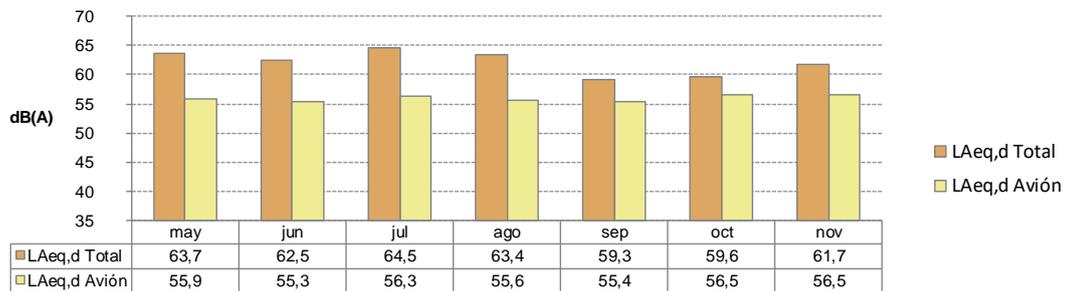
NOCHE



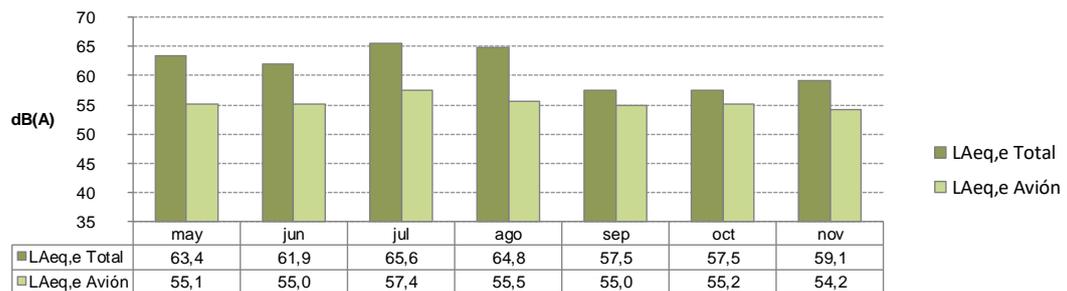
Mayo 2018 – Noviembre 2018

TMR3

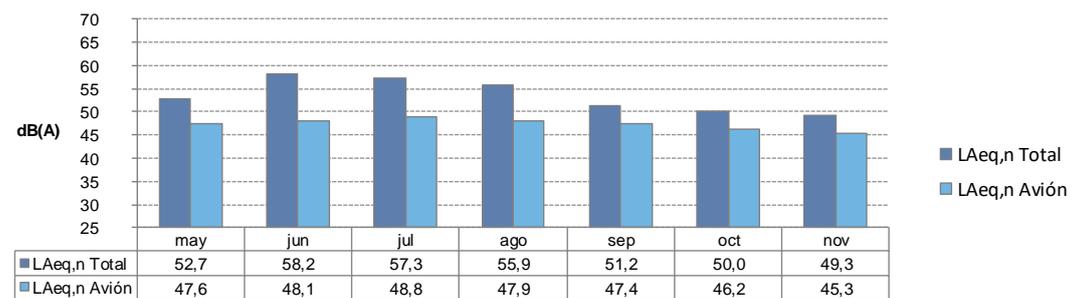
DÍA



TARDE



NOCHE

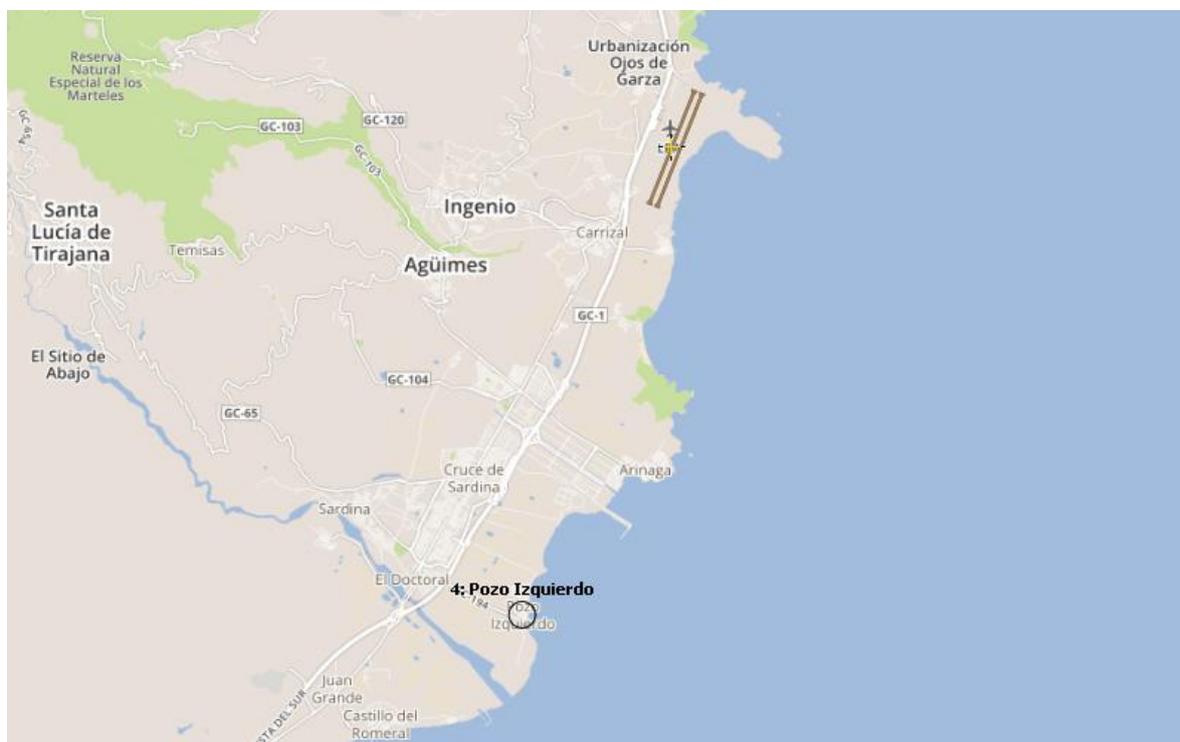


Mayo 2018 – Noviembre 2018

5.5. TMR4: ASOCIACIÓN DE VECINOS DE POZO IZQUIERDO

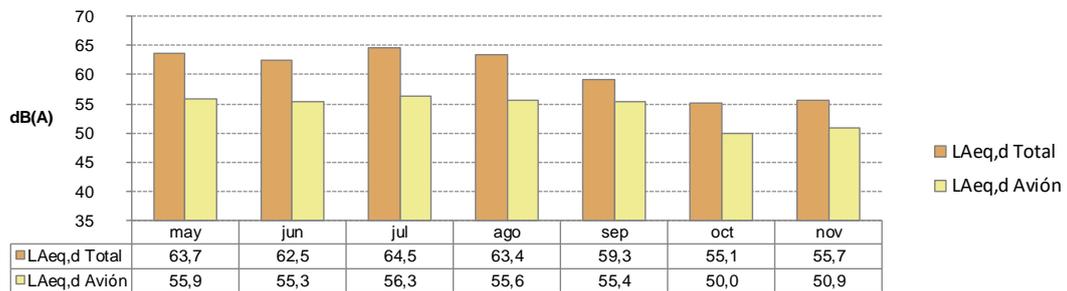
El TMR LPA4 es el único terminal instalado en el municipio de Santa Lucía de Tirajana. Está ubicado en la cubierta de la Asociación de Vecinos de Pozo Izquierdo, 12,5 km (aproximadamente) al sur del Aeropuerto de Gran Canaria (concretamente, de su ARP). Este TMR registra principalmente el ruido generado por las llegadas llevadas a cabo según la configuración Norte (*i. e.*, llegadas por la cabecera 03L). Cuando se emplea la configuración sur, este TMR registra el ruido generado por las salidas (*i. e.*, salidas por las cabeceras 21L y 21R). El ruido de fondo de la zona está dominado principalmente por ruido producido por el viento, animales domésticos, vehículos, personas, etc.

El mapa incluido a continuación muestra la ubicación del terminal respecto al aeropuerto:

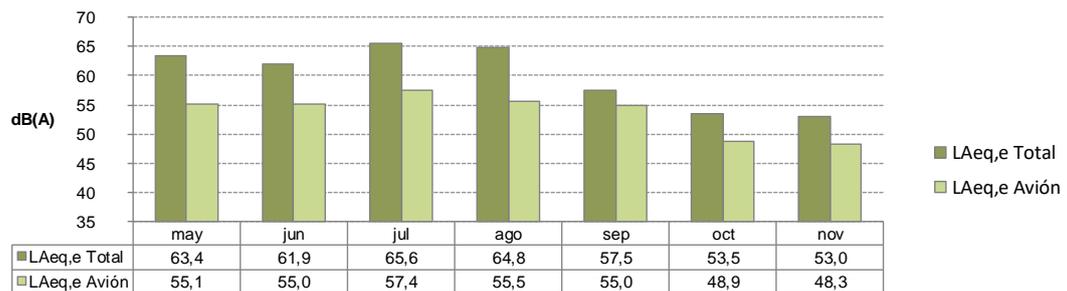


TMR4

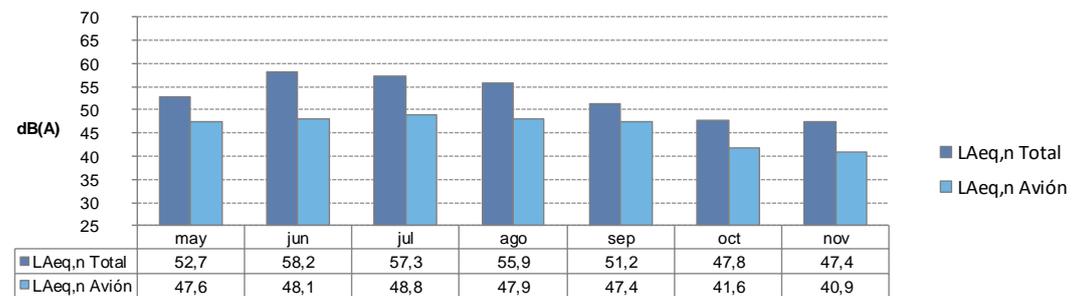
DÍA



TARDE



NOCHE

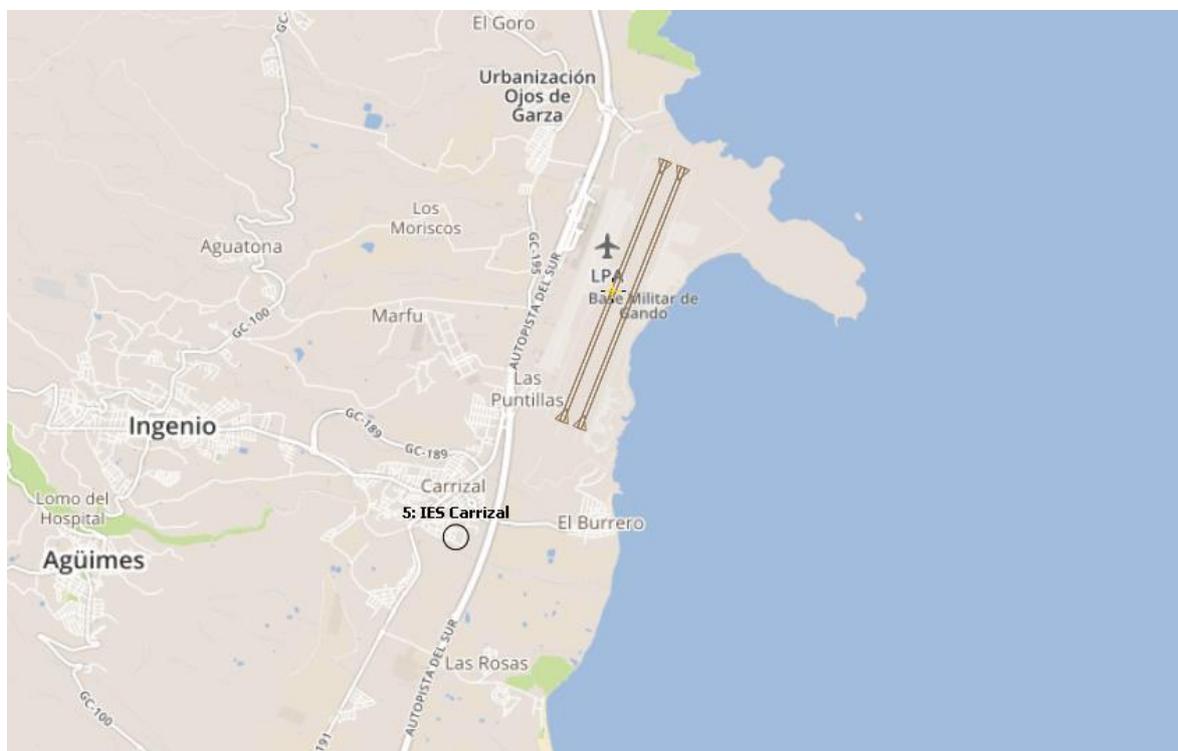


Mayo 2018 – Noviembre 2018

5.6. TMR5: IES CARRIZAL

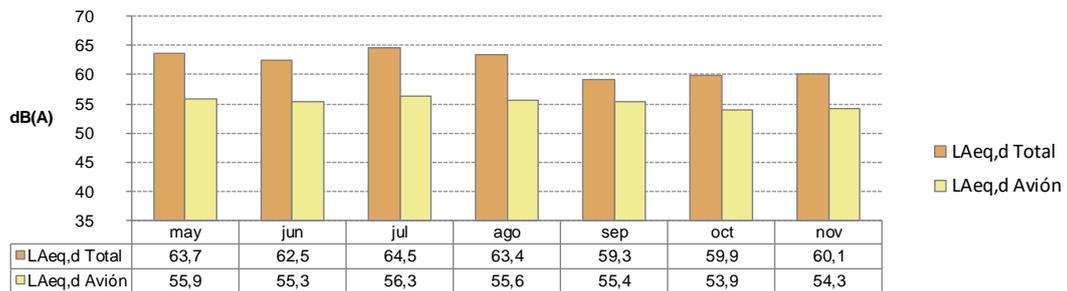
El TMR LPA5 es portátil. Es uno de los 2 terminales instalados en el municipio de Ingenio. Está ubicado en la cubierta del Instituto de Educación Secundaria de Carrizal, 3,2 km (aproximadamente) al sur del Aeropuerto de Gran Canaria (concretamente, de su ARP). Este TMR registra principalmente el ruido generado por las llegadas llevadas a cabo según la configuración Norte (*i. e.*, llegadas por la cabecera 03L). Cuando se emplea la configuración Sur, este TMR registra el ruido generado por las salidas (*i. e.*, salidas por las cabeceras 21L y 21R). El ruido de fondo de la zona en periodo diurno está dominado principalmente por ruido producido por las actividades propias del instituto (periodos de recreo, clases al aire libre, etc.); en otros periodos, por ruido producido por el viento, personas, vehículos, etc.

El mapa incluido a continuación muestra la ubicación del terminal con respecto al aeropuerto:

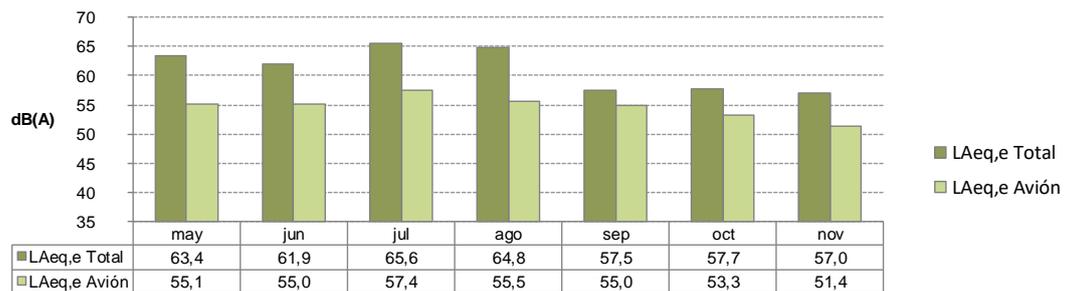


TMR5

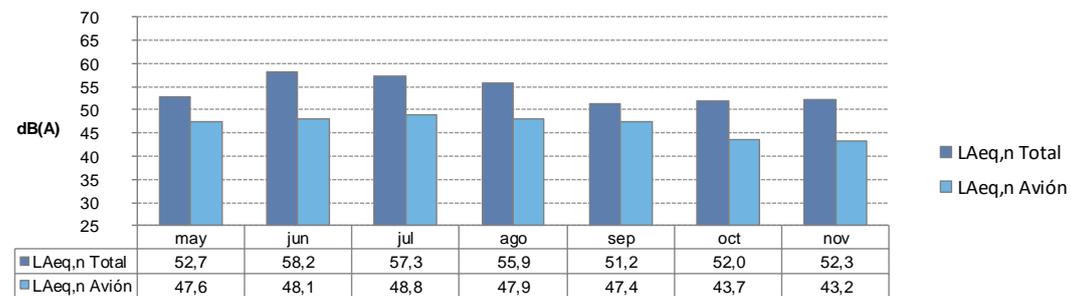
DÍA



TARDE



NOCHE



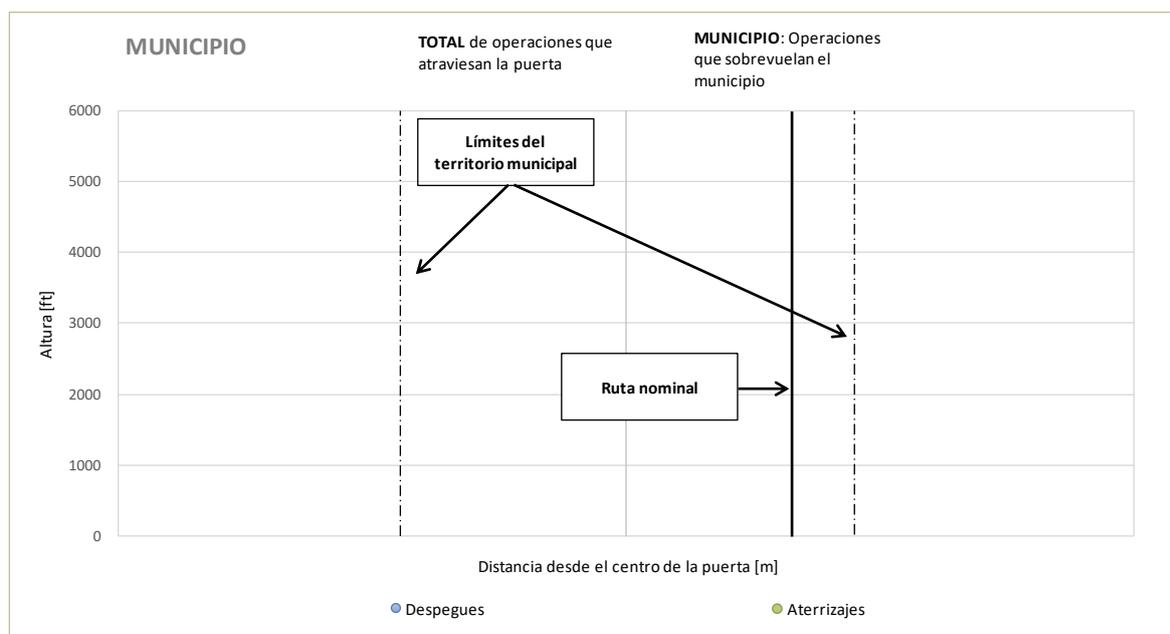
Mayo 2018 – Noviembre 2018

6 Análisis de dispersión vertical y horizontal de trayectorias

Para facilitar el análisis de la dispersión vertical y horizontal que puede estar ocurriendo en las rutas definidas para las operaciones del aeropuerto, 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:

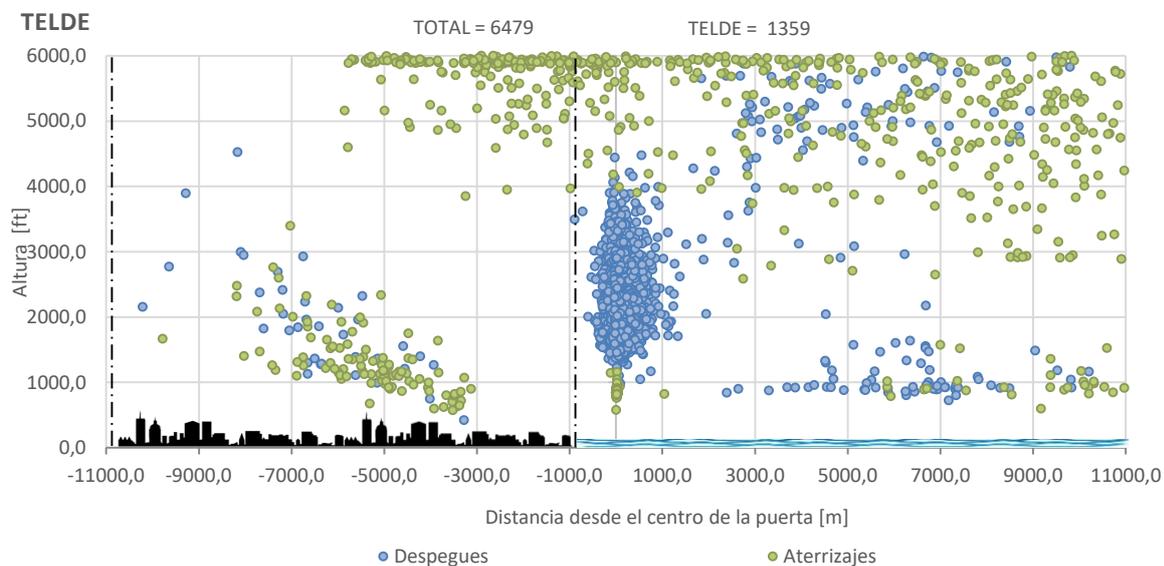
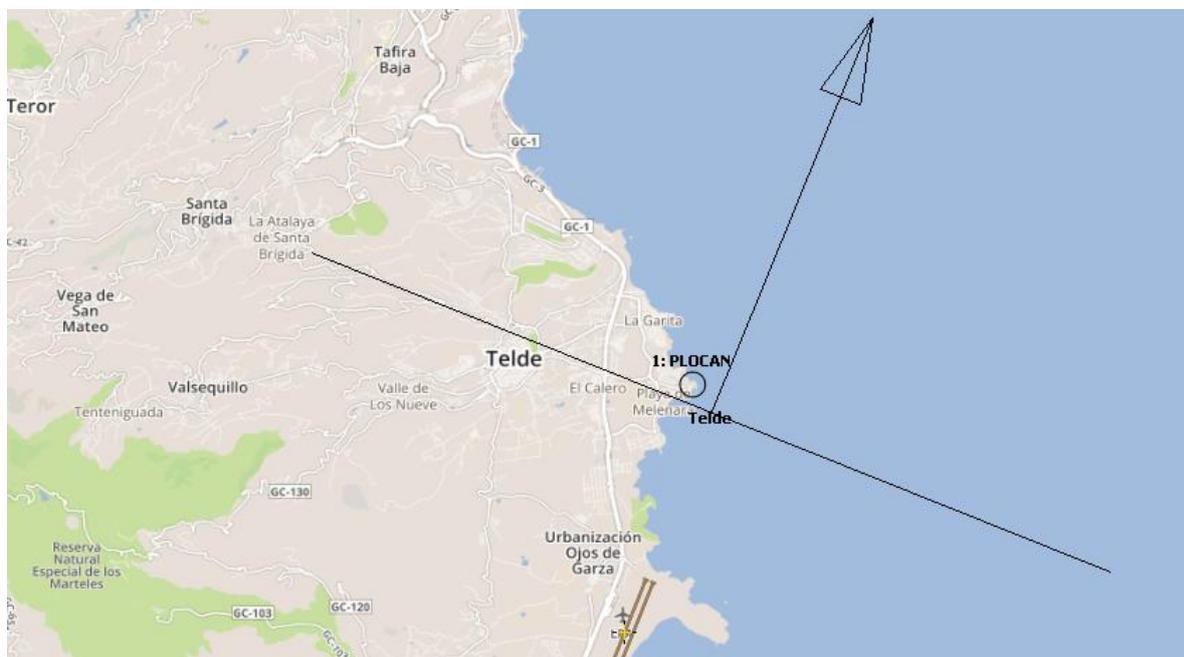
- La dispersión vertical de las trayectorias. En el eje de ordenadas se muestra la altura de paso de las aeronaves (ft).
- La dispersión horizontal de las trayectorias. El municipio queda representado entre las dos líneas negras de puntos verticales (puerta).
- En la parte superior derecha, en dos cuadros se expresan los valores:
 - Total vuelos, en el cuadro 'Total'.
 - Sobrevuelos, en el cuadro 'Área', que son los que han sobrevolado el área o municipio.
- En los casos en que una ruta nominal queda en las proximidades de la zona o del municipio, se ha representado como una línea negra vertical.
- A continuación, 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:

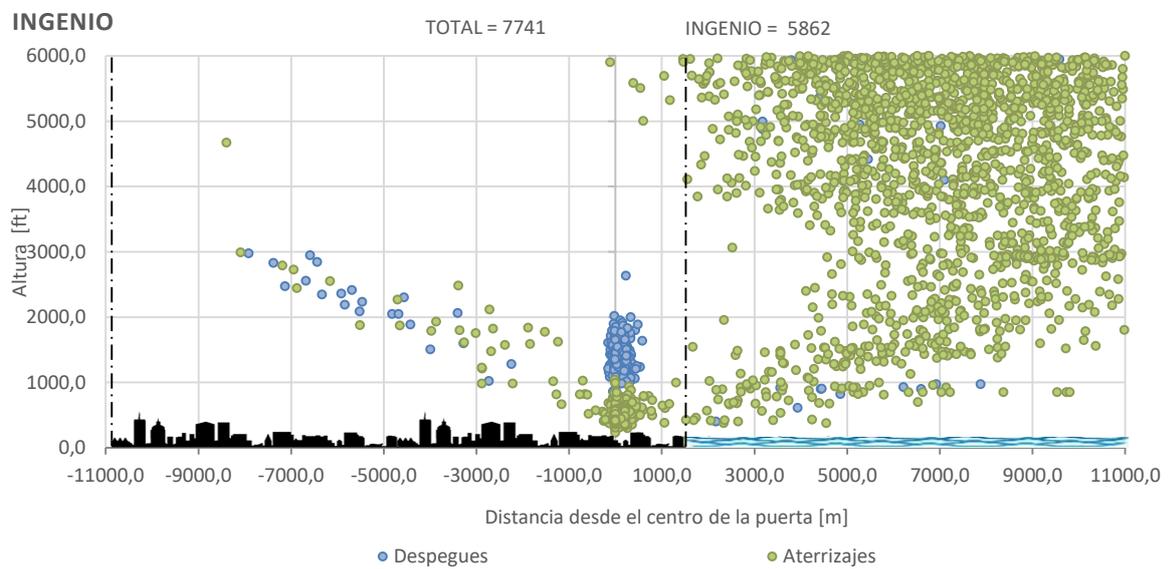
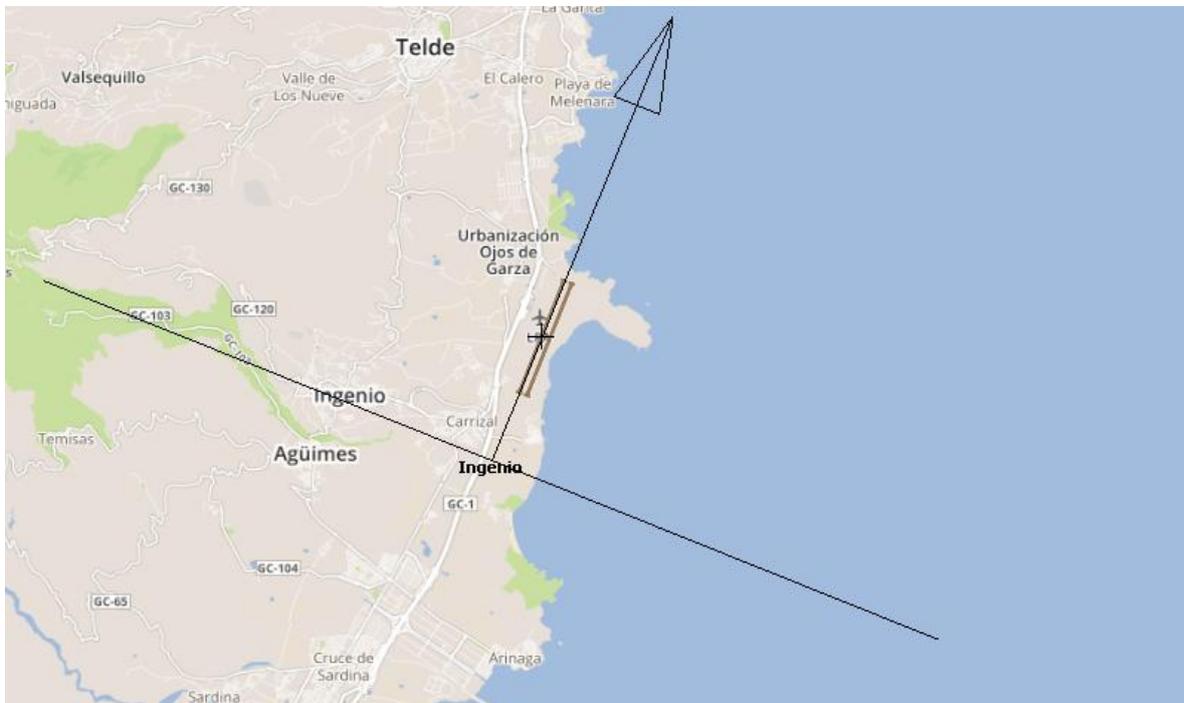
MUNICIPIO
Telde
Ingenio
Agüimes
Santa Lucía de Tirajana

6.1. TELDE

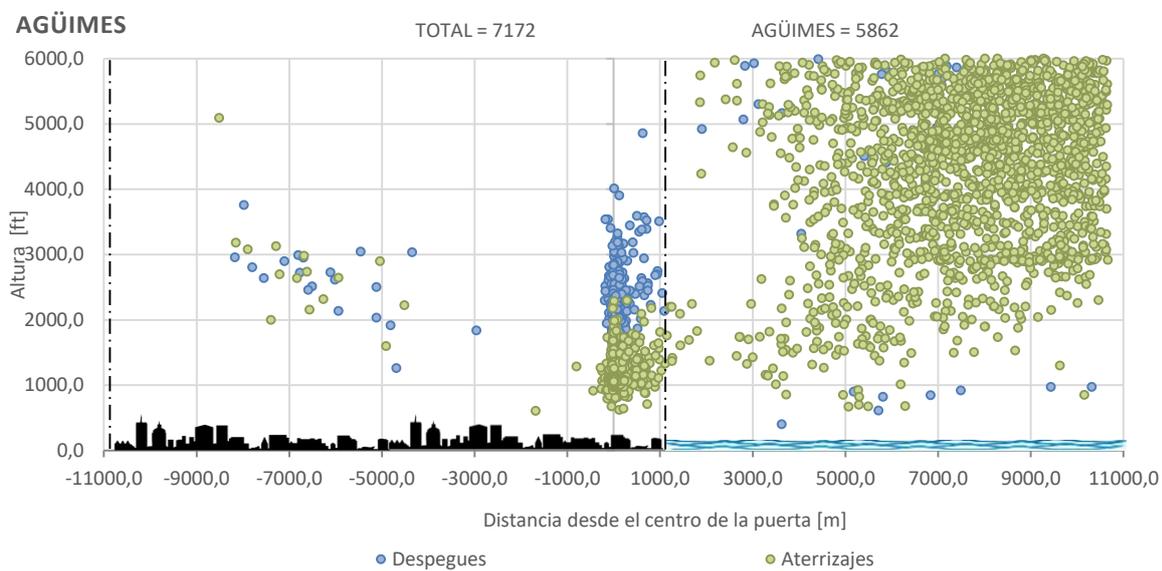
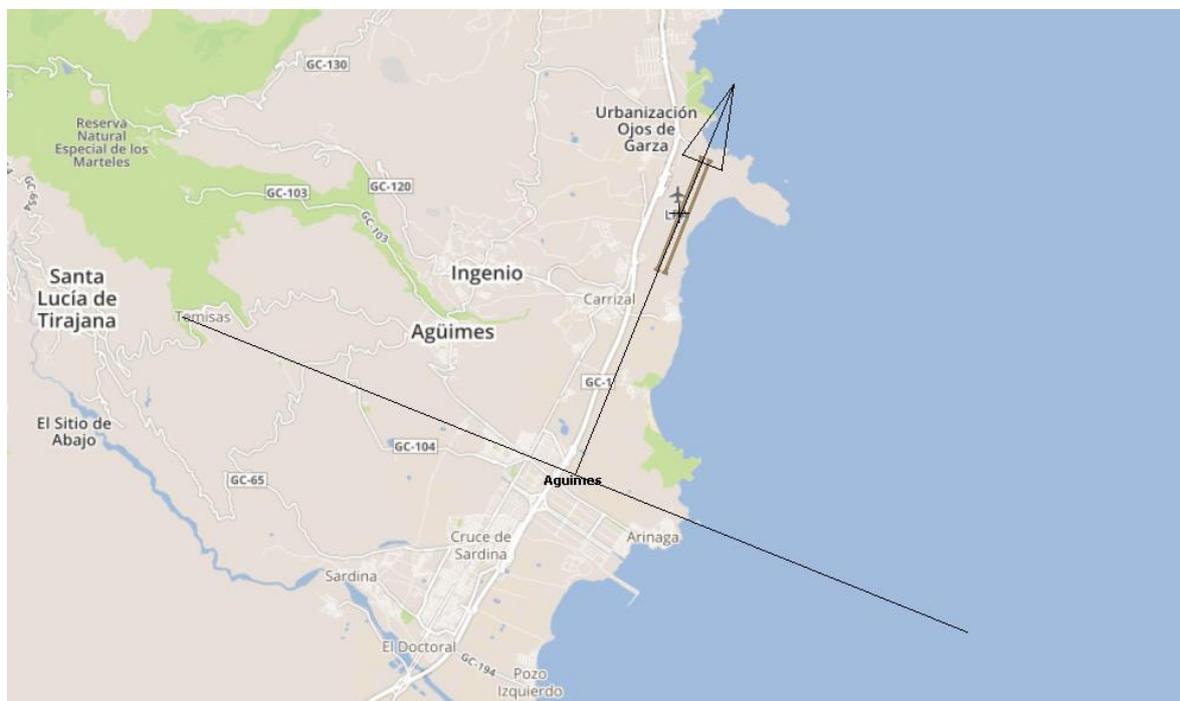


Se hace notar que la mayoría de las operaciones que cruzan la puerta a baja altura (véase la figura anterior) corresponde al Servicio de Urgencias Canario, a Canavia Líneas Aéreas (escuela de pilotos), a Salvamento Marítimo, etc.

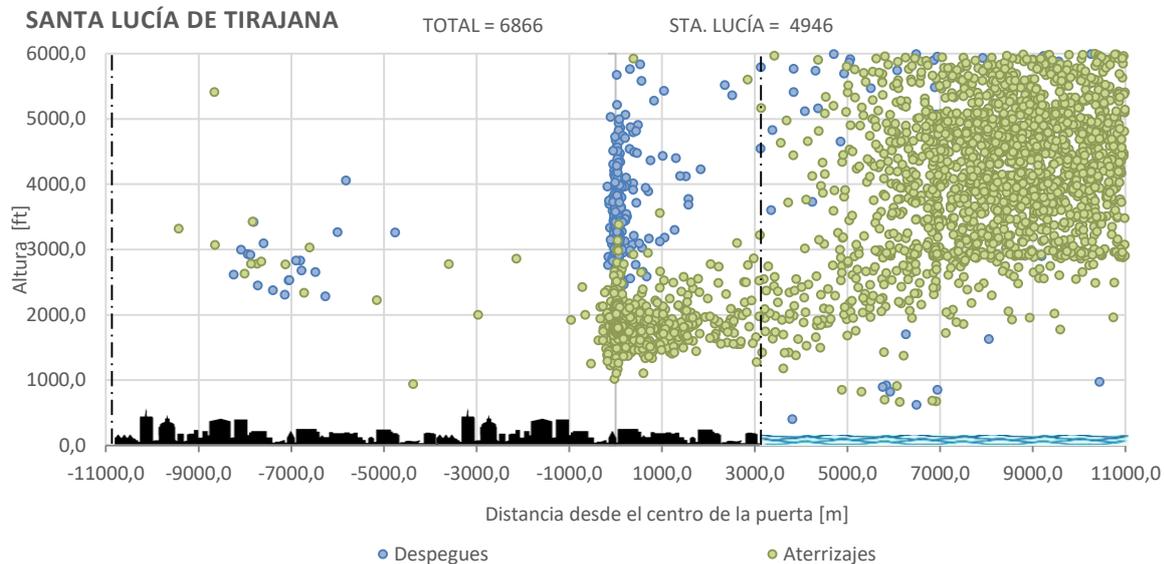
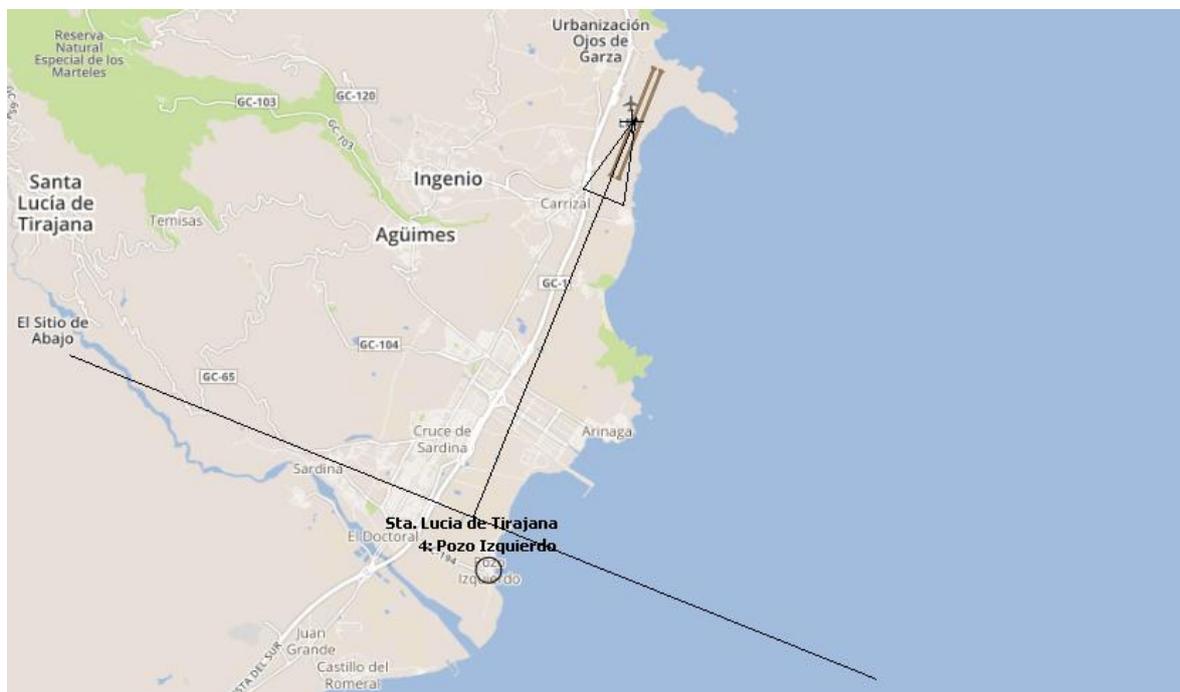
6.2. INGENIO



6.3. AGÜIMES



6.4. SANTA LUCÍA DE TIRAJANA



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 Ibérica, S. A.

San Sebastián de los Reyes, a 20 de diciembre de 2018