



INFORME MENSUAL DE RUIDO

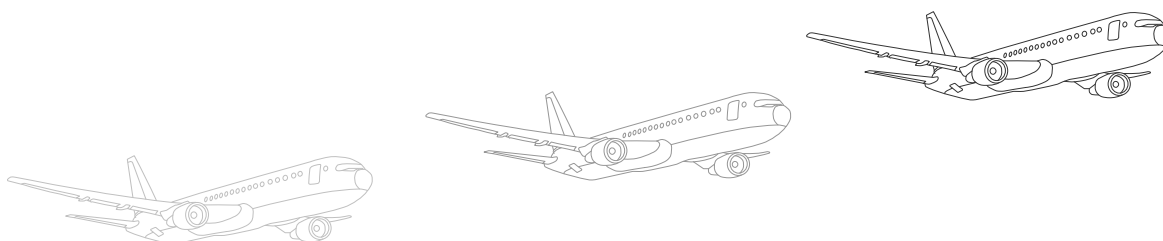
Aeropuerto de Gran Canaria

Febrero 2021

Cliente: AENA SME, S.A.

Código ref. EVS_9617_LPA_02A_02_2021_vs1

Expediente: DPM 96/17



<i>Realizado por:</i>	<i>Revisado por:</i>
 León Manuel León Martín Responsable de Aeropuerto – Laboratorio EVS-M	 María Jesús Ballesteros Garrido Director Técnico – Laboratorio EVS-M

Contacto

Laboratorio de Monitorado

Envirosuite Ibérica S.A.

- CIF: A-08349649

- Dirección: C/Teide, 5 - 3ª Planta, 28703 - San Sebastián de los Reyes

- E-mail: infolabmonitorado@envirosuite.com

Informe elaborado para:

AENA SME, S.A

- C.I.F: A86212420

- Dirección: C/Peonías, 12, 28042 – Madrid

ÍNDICE

1	Introducción	4
2	Abreviaturas y definiciones	5
3	Informe ejecutivo	6
4	Resumen de configuración y usos de pista	8
5	Análisis de las emisiones acústicas	11
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 13 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).
- 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 Gran Canaria” (SIRLPA).

2 Abreviaturas y definiciones

ARP	Punto de referencia del aeropuerto. Punto cuya situación geográfica designa al aeródromo.
FATO	Área de aproximación final y despegue para operaciones helicóptero. Sobre la FATO se realiza la fase final de la maniobra de aproximación para permanecer estacionario o aterrizar, y desde la que se comienzan las maniobras de despegue.
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

Durante los meses de abril a noviembre de 2020, el SIRLPA ha permanecido activo en modo autónomo. En consecuencia, la calidad de los datos se ha podido ver afectada debido a que la revisión diaria no se realizó siguiendo los procedimientos habituales. No obstante, todos los datos siguen siendo válidos ya que se ha cumplido con las tareas de metrología legal requeridas por legislación.

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 L_{Aeq} Avión es solo aquel 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 mes de febrero de 2021, el 92,3% de las aeronaves han operado en configuración norte (configuración preferente), frente a un 3,1%, que lo han hecho en configuración sur. En el resto de las operaciones, hasta el 100%, se incluyen tanto operaciones con escaso registro numérico, como aquellas operaciones de helicópteros con origen o destino este aeropuerto (que operan desde la FATO o están amparadas por una carta de exenciones), sumando un 4,6% en conjunto.

En este informe 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.

Se han registrado las siguientes variaciones significativas, durante el mes bajo estudio:

- **TMR 2:** el nivel de ruido total ha aumentado, en el periodo tarde, debido a operaciones de aeronaves militares de combate.
- **TMR 3:** el nivel de ruido total ha aumentado, en los tres periodos, debido, principalmente a operaciones de aeronaves militares de combate. Además, la realización de obras en las inmediaciones del TMR también han contribuido al incremento de dicho nivel de ruido en el periodo diurno.

Durante el mes bajo estudio, se realiza la verificación metrológica anual de los TMR 1 y TMR 2. Por este motivo, no han registrado datos de ruido a partir del 11 de febrero.

Incidencias

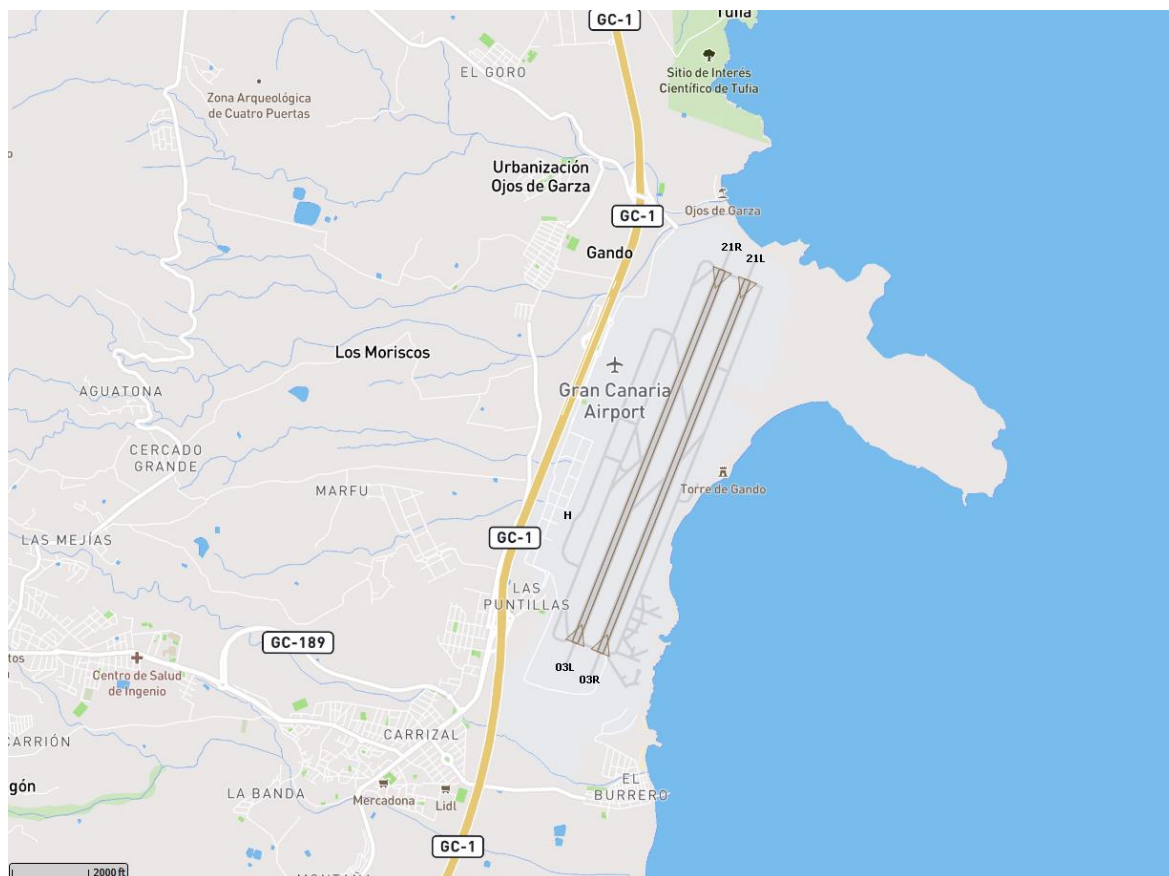
Sin incidencias reportadas en lo que al cierre de pistas se refiere.

DÍAS	PERIODO CIERRE	PISTAS
-	-	-

4 Resumen de configuración y usos de pista

Dado que el L_{Aeq} 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:



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

CONFIGURACIÓN	NORTE	SUR
Cabecera Aterrizaje	03L / 03R	21R / 21L
Cabecera Despegue	03L / 03R	21R / 21L

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:

Febrero - 2021	Configuración Norte (cab. 03L/03R)	Configuración Sur (cab. 21R/21L)	Total
Tiempo de uso [horas : minutos]	647:37	24:23	672:00
%	96,4%	3,6%	100%

Fuente de datos: ANOMS v9.8.4

En términos generales, en configuración norte (configuración preferente) se ha operado el 96,4% del tiempo, frente a un 3,6% 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:

Febrero - 2021	Configuración Norte (cab. 03L/03R)	Configuración Sur (cab. 21R/21L)	Helicópteros y Otras Operaciones	Total
Número de movimientos	2.989	101	147	3.237
%	92,3%	3,1%	4,6%	100%

Fuente de datos: ANOMS v9.8.4

El número total de movimientos aeronáuticos (despegues + aterrizajes) en febrero de 2021 fue de 3.237.

En términos generales, en configuración norte han operado el 92,3% de las aeronaves, frente a un 3,1% que han operado en configuración sur. En el resto de los movimientos, hasta el 100%, se incluyen tanto las operaciones con escaso registro numérico, como aquellas operaciones de helicópteros con origen o destino este aeropuerto (que operan desde la FATO o están amparadas por una carta de exenciones), sumando un 4,6% en conjunto.

A continuación, se muestra el número de movimientos de aterrizaje y despegue por cabecera de pista, distinguiéndose los movimientos nocturnos de los diurnos:

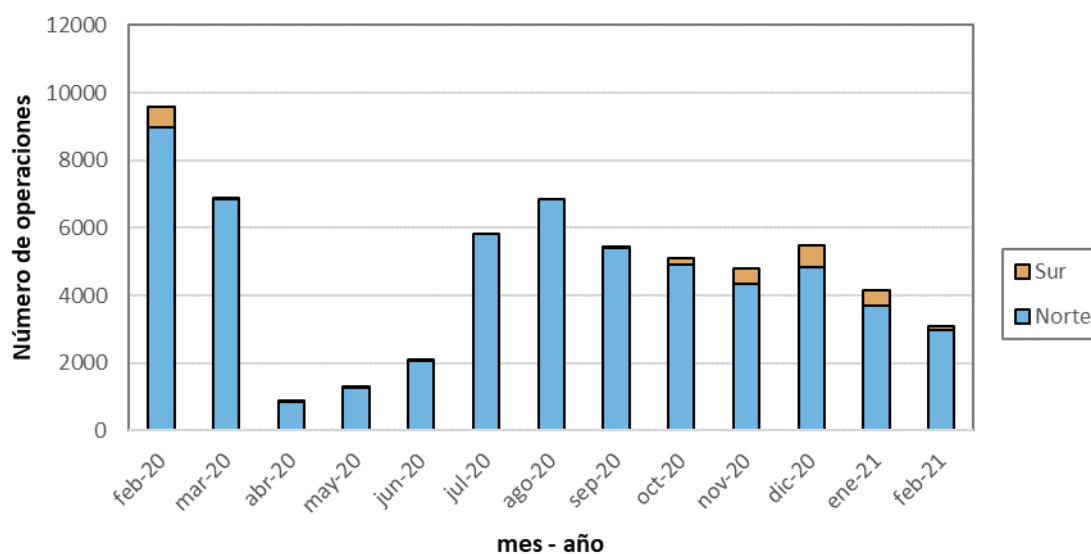
Febrero - 2021		Configuración				Helicópteros y Otras Operaciones
		Norte – 03		Sur - 21		
		03L	03R	21L	21R	
Aterrizajes	Día	1.416	1	0	48	52
	Noche	77	0	0	7	9
Despegues	Día	1.369	57	2	44	78
	Noche	63	6	0	0	8

Mov totales diurnos	3.067
Mov totales nocturnos	170

Fuente de datos: ANOMS v9.8.4

A continuación, se muestra la evolución de los últimos 13 meses en número de movimientos según la configuración:

**Número de movimientos por configuración
Febrero 2020 - Febrero 2021**



Fuente de datos: ANOMS v9.8.4

El número total de operaciones realizadas en febrero de 2021 (3.327 operaciones) ha disminuido un 26,0% (-1.121 operaciones) respecto al mes de enero de 2021.

La configuración norte ha sido la más utilizada, registrándose un total de 2.989 operaciones, lo que resulta en una disminución del 19,5% (-724 operaciones), en comparación con el mes anterior. En la configuración sur se han registrado un total de 101 operaciones, un 77,2% menos (-342 operaciones) de las que se registraron en el mes de enero de 2021.

A su vez, se han registrado 147 operaciones de helicópteros y otras operaciones con escaso registro numérico (un 27,2% menos que en el mes anterior).

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: 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.
- 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 antiviento 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. Esto puede suponer que el número de operaciones registrado por el sistema de monitorado de ruido difiera ligeramente de los datos publicados en las estadísticas de Aena.
- 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 dB 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) 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 fijos 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 de 2020 hasta febrero de 2021 agrupados por municipio, y que se corresponden con las siguientes localizaciones.

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 de L_{Aeq} Avión mensual. En la siguiente tabla se resume el número de eventos correlacionados en cada TMR en este mes.

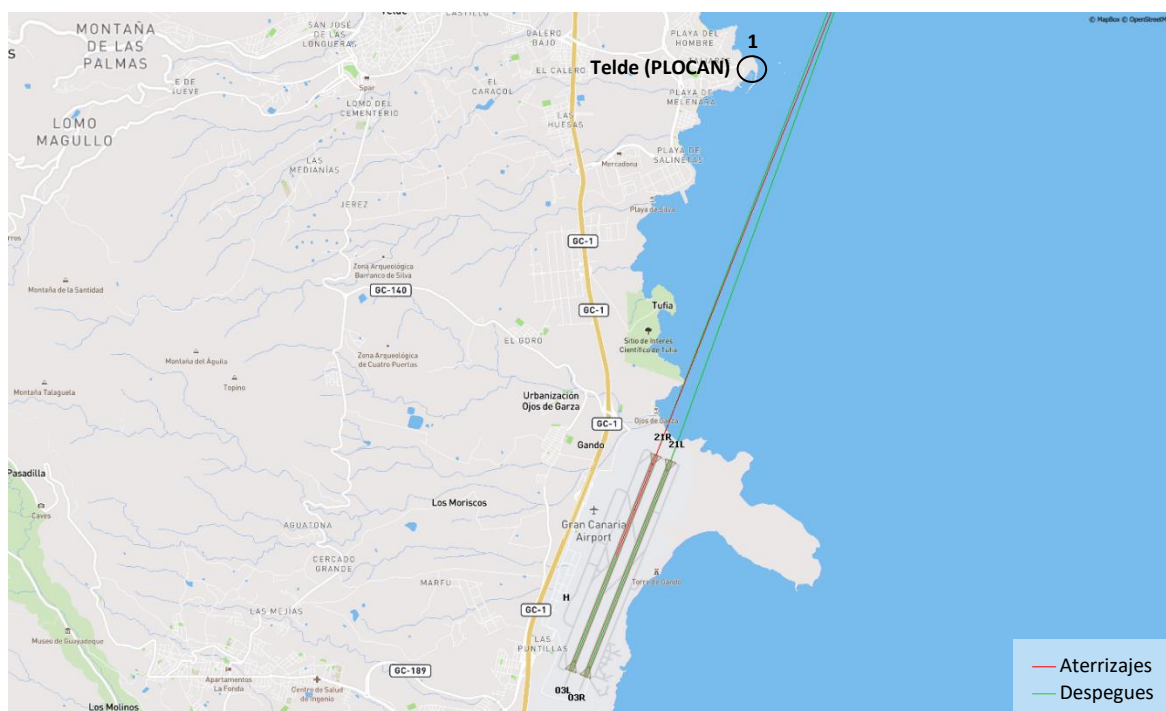
TMR	SUCESOS CORRELACIONADOS
1*	379
2*	457
3	1.439
4	724
5	1.257

Fuente de datos: ANOMS v9.8.4

* Durante el mes bajo estudio, se realiza la verificación metrológica anual de los TMR 1 y TMR 2. Por este motivo, no han registrado datos de ruido a partir del 11 de febrero.

5.2. TMR 1. Telde - PLOCAN

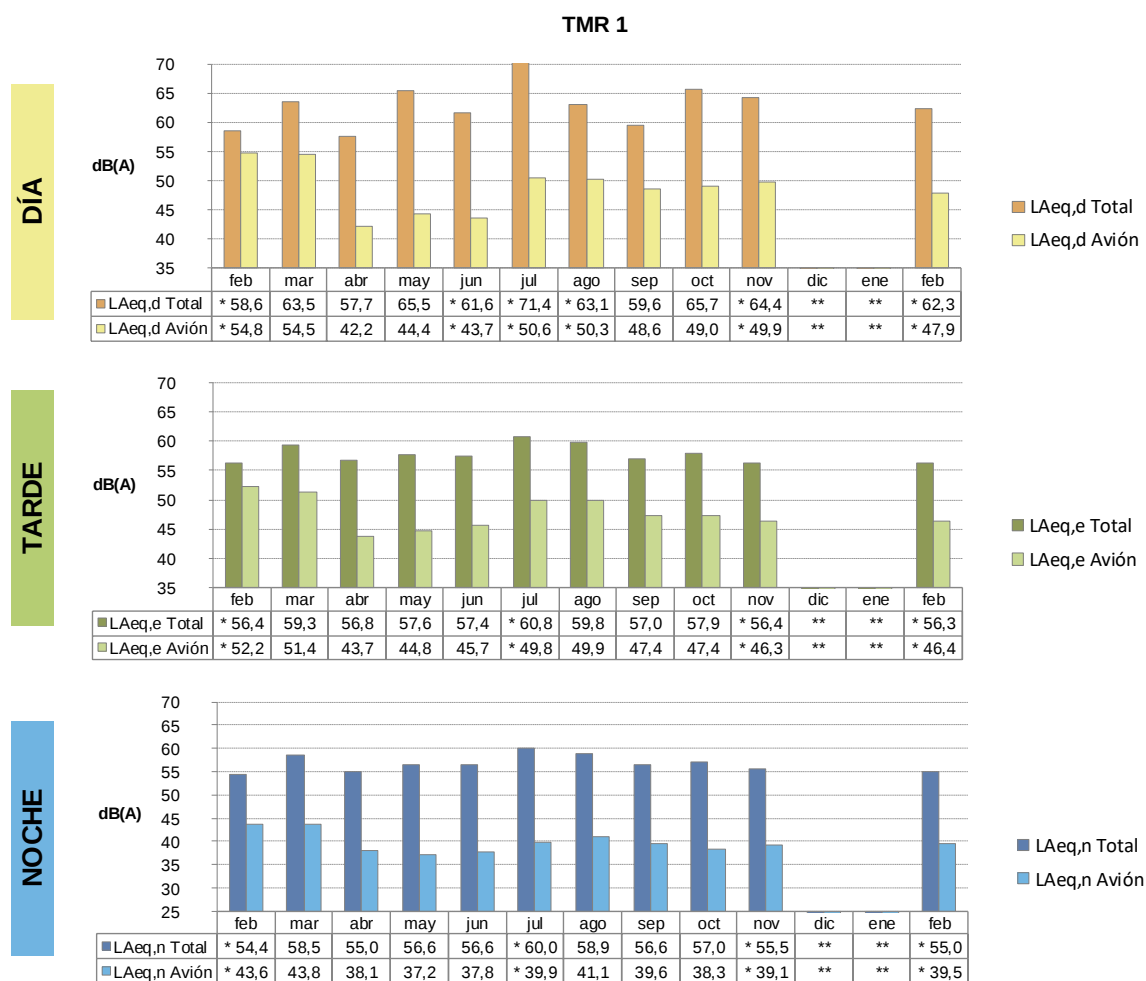
El municipio de Telde está ubicado al Norte del Aeropuerto de Gran Canaria, por lo que algunas de sus localidades (por ejemplo, Melenara) pueden llegar a verse afectadas por el ruido generado por las salidas llevadas a cabo según la configuración norte, preferente (salidas por las cabeceras 03L o 03R). Cuando se emplea la configuración sur (lo cual no es muy habitual), estas localidades pueden llegar a verse afectadas por las llegadas (llegadas por la cabecera 21R).



El TMR 1 es el único terminal instalado en el municipio de Telde. Está ubicado en la cubierta de la Plataforma Oceánica de Canarias (PLOCAN), en la localidad de Melenara, 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 (salidas por las cabeceras 03L o 03R). Cuando se emplea la configuración sur, este TMR registra el ruido generado por las llegadas (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 del PLOCAN.

A continuación, se muestran los niveles de ruido L_{Aeq} Total y L_{Aeq} Avión día, tarde y noche desde febrero 2020 hasta febrero 2021.



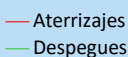
Febrero 2020 – Febrero 2021

* Nivel continuo equivalente calculado con una disponibilidad de datos inferior al 70%.

** El TMR 1 fue desinstalado y retirado de su ubicación el día 16 de noviembre de 2020 debido a la proximidad de las obras de construcción/reformas que se estaban llevando a cabo en las instalaciones de la Plataforma Oceánica de Canarias (PLOCAN). Se vuelve a instalar el día 2 de febrero de 2021.

A este TMR se le realiza su verificación metrológica anual durante el mes bajo estudio.

El municipio de Ingenio está ubicado al Sur del Aeropuerto de Gran Canaria, por lo que algunas de sus localidades (por ejemplo, El Carrizal o El Burrero) pueden llegar a verse afectadas por el ruido generado por las llegadas llevadas a cabo según la configuración norte, preferente (llegadas por la cabecera 03L). Cuando se emplea la configuración sur (lo cual no es muy habitual), estas localidades pueden llegar a verse afectadas por las salidas (salidas por las cabeceras 21L y 21R).

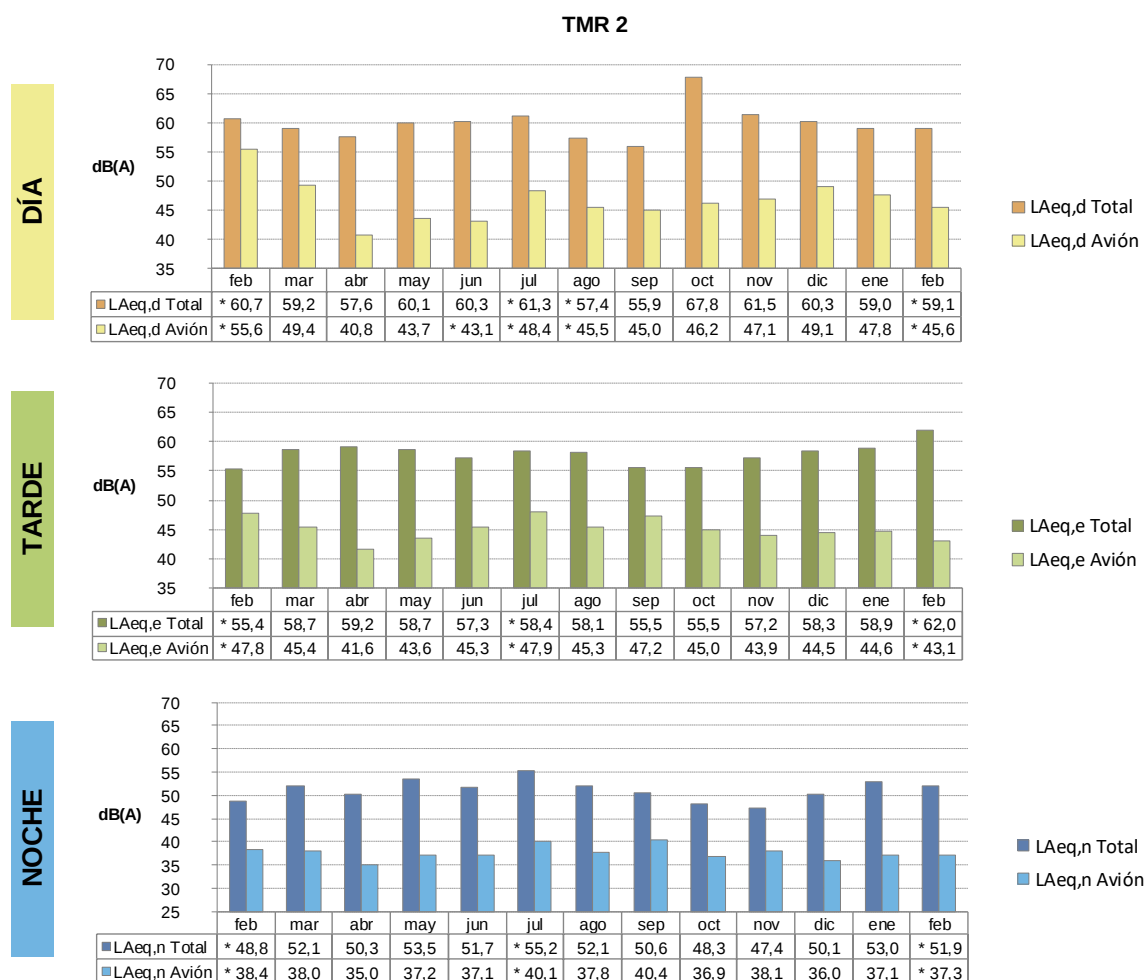


TMR 2. Ingenio –El Burrero

El TMR 2 es uno de los dos terminales instalados en el municipio de Ingenio. Está ubicado en el patio del Centro Cívico El Burrero, en la localidad de El Burrero, 2,7 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 (llegadas por la cabecera 03L). Cuando se emplea la configuración sur, este TMR registra el ruido generado por las salidas (salidas por las cabeceras 21L y 21R).

El ruido de fondo de la zona está dominado principalmente por el ruido producido por el viento, vehículos, personas, aves, etc.

A continuación, se muestran los niveles de ruido L_{Aeq} Total y L_{Aeq} Avión día, tarde y noche desde febrero 2020 hasta febrero 2021.



Febrero 2020 – Febrero 2021

* Nivel continuo equivalente calculado con una disponibilidad de datos inferior al 70%.

A este TMR se le realiza su verificación metrológica anual durante el mes bajo estudio.

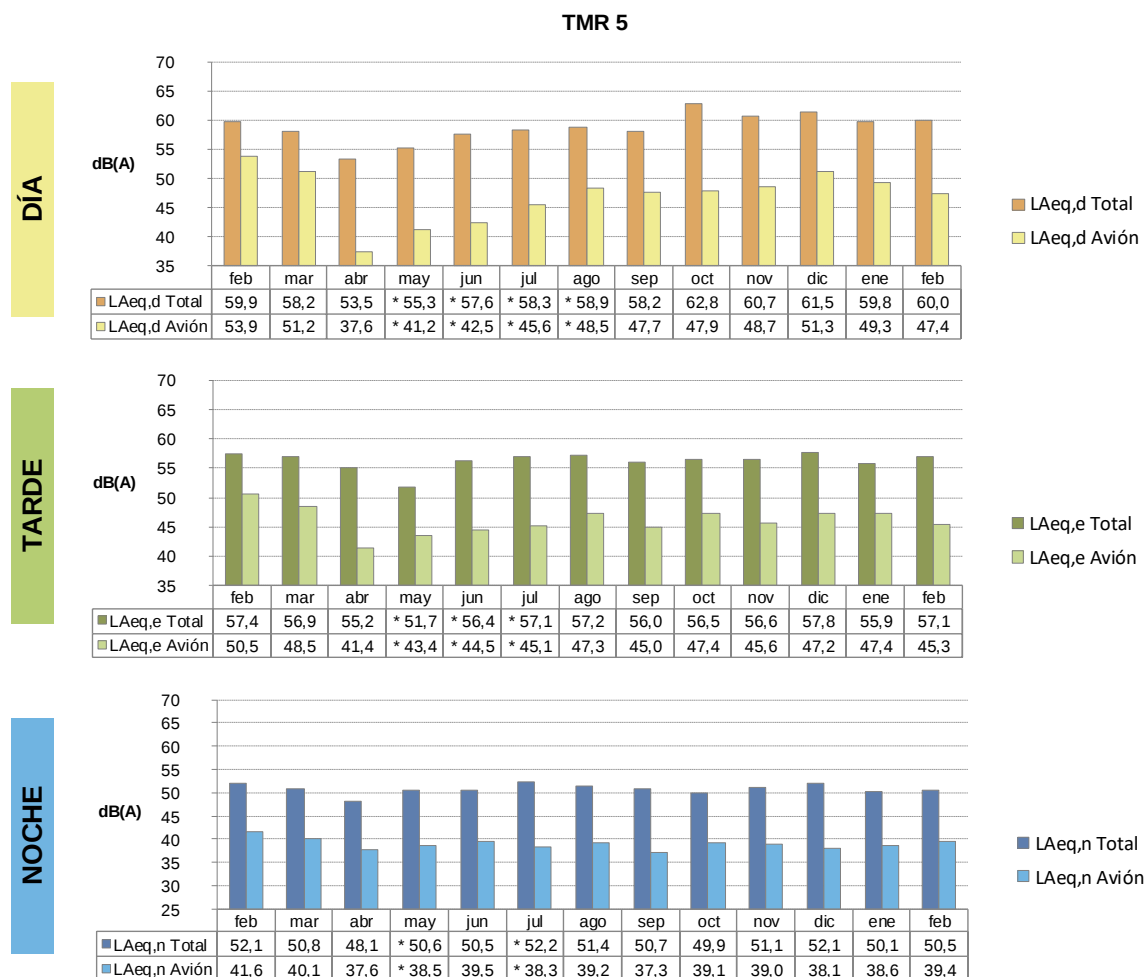
Se observa un incremento del nivel de ruido total, en el periodo vespertino, debido a operaciones de aeronaves militares de combate.

TMR 5. Ingenio – El Carrizal

El TMR 5 es portátil. Es uno de los dos terminales instalados en el municipio de Ingenio. Está ubicado en la cubierta del Instituto de Educación Secundaria de Carrizal, en la localidad 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 (llegadas por la cabecera 03L). Cuando se emplea la configuración sur, este TMR registra el ruido generado por las salidas (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.

A continuación, se muestran los niveles de ruido L_{Aeq} Total y L_{Aeq} Avión día, tarde y noche desde febrero 2020 hasta febrero 2021.

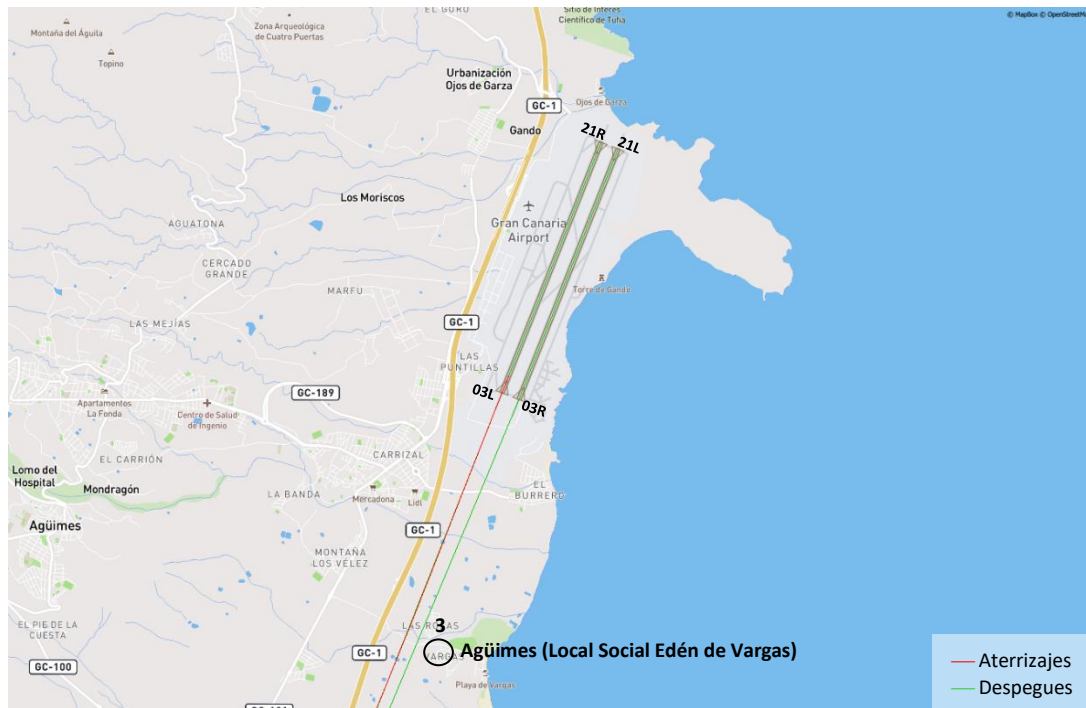


Febrero 2020 – Febrero 2021

* Nivel continuo equivalente calculado con una disponibilidad de datos inferior al 70%.

5.4. TMR 3. Agüimes – Edén de Vargas

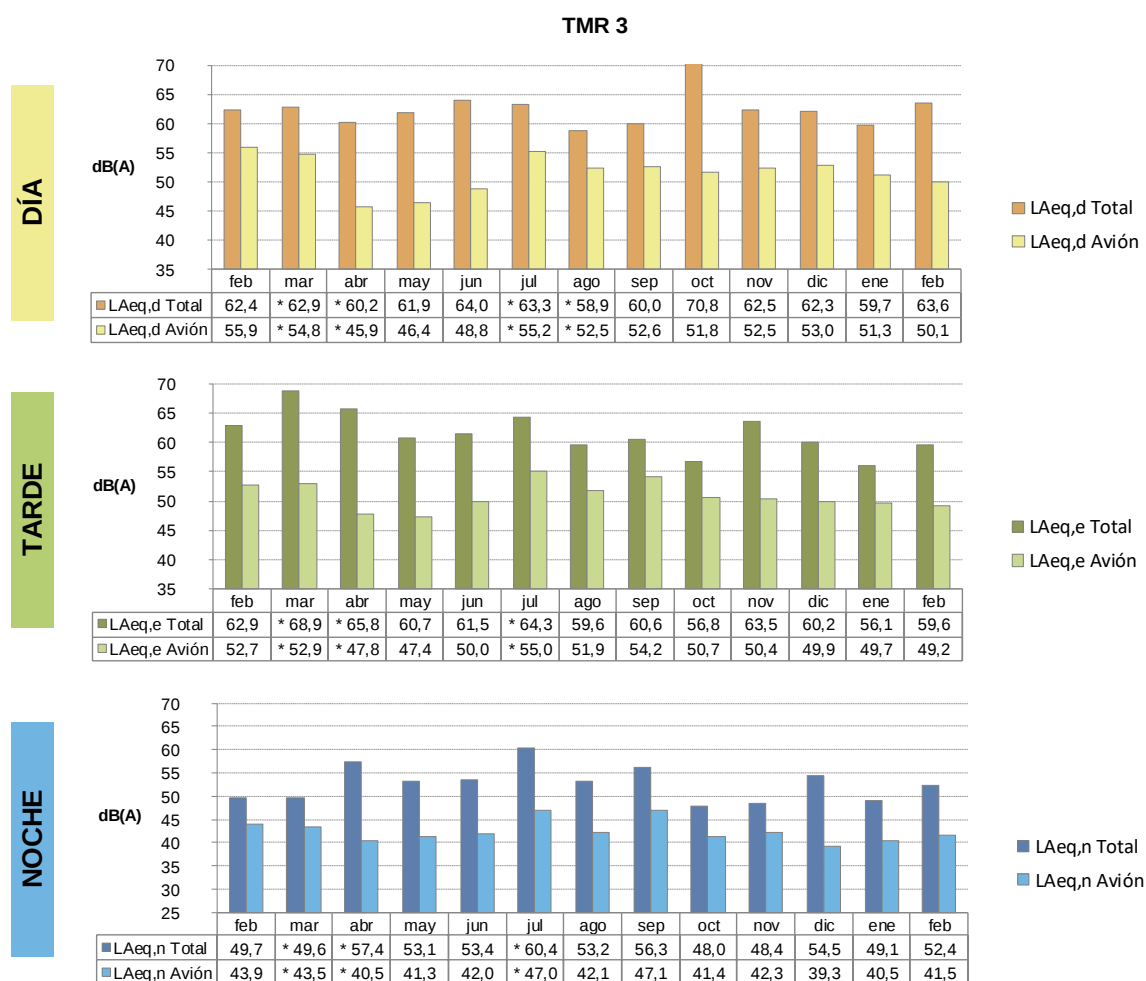
El municipio de Agüimes está ubicado al Sur del Aeropuerto de Gran Canaria, por lo que algunas de sus localidades (por ejemplo, Vargas) pueden llegar a verse afectadas por el ruido generado por las llegadas llevadas a cabo según la configuración norte (llegadas por la cabecera 03L). Cuando se emplea la configuración sur (lo cual no es muy habitual), estas localidades pueden llegar a verse afectadas por las salidas (salidas por las cabeceras 21L y 21R).



El TMR 3 es el único terminal instalado en el municipio de Agüimes. Está ubicado en el patio del Local Social Edén de Vargas, en la localidad de Vargas, 4,6 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 (llegadas por la cabecera 03L). Cuando se emplea la configuración sur, este TMR registra el ruido generado por las salidas (salidas por las cabeceras 21L y 21R).

El ruido de fondo de la zona está dominado principalmente por el ruido producido por el viento, personas, vehículos, etc.

A continuación, se muestran los niveles de ruido L_{Aeq} Total y L_{Aeq} Avión día, tarde y noche desde febrero 2020 hasta febrero 2021.



Febrero 2020 – Febrero 2021

* Nivel continuo equivalente calculado con una disponibilidad de datos inferior al 70%.

Se observa un incremento del nivel de ruido total en los tres periodos, debido, principalmente, a operaciones de aeronaves militares de combate. A su vez, la realización de obras en las inmediaciones de este TMR también ha contribuido al aumento del nivel de ruido total durante el periodo diurno.

5.5. TMR 4 – Sta. Lucía de Tirajana – Pozo Izquierdo

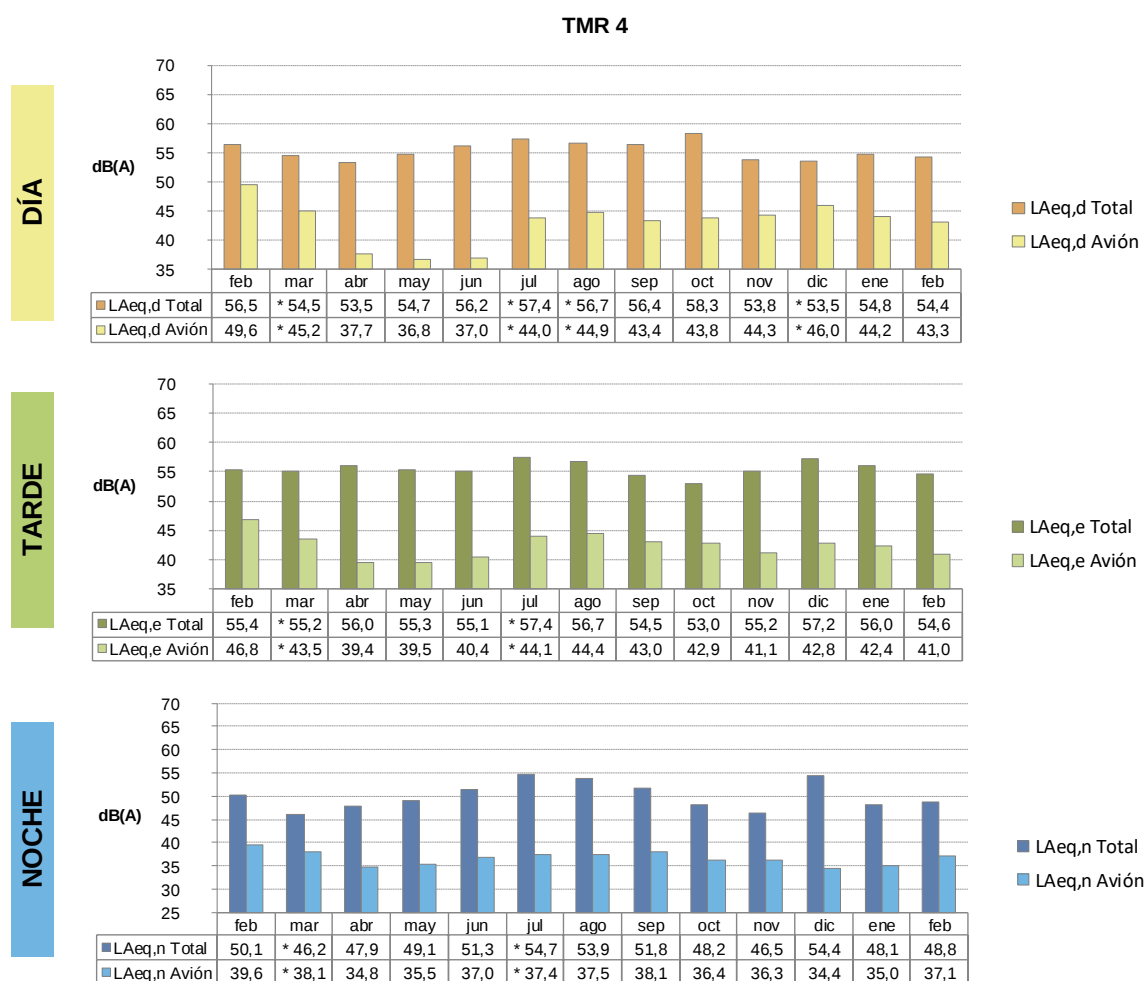
El municipio de Santa Lucía de Tirajana está ubicado al Sur del Aeropuerto de Gran Canaria, por lo que algunas de sus localidades (por ejemplo, Pozo Izquierdo) pueden llegar a verse afectadas por el ruido generado por las llegadas llevadas a cabo según la configuración norte (llegadas por la cabecera 03L). Cuando se emplea la configuración sur (lo cual no es muy habitual), estas localidades pueden llegar a verse afectadas por las salidas (salidas por las cabeceras 21L y 21R).



El TMR 4 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, en la localidad 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 (llegadas por la cabecera 03L). Cuando se emplea la configuración sur, este TMR registra el ruido generado por las salidas (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.

A continuación, se muestran los niveles de ruido L_{Aeq} Total y L_{Aeq} Avión día, tarde y noche desde febrero 2020 hasta febrero 2021.



Febrero 2020 – Febrero 2021

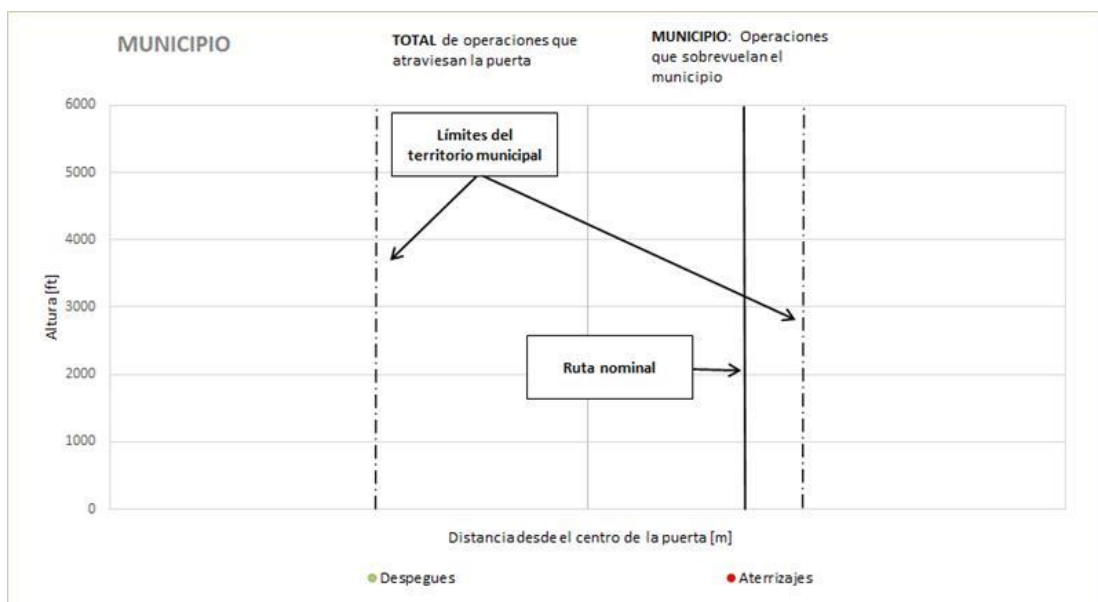
* Nivel continuo equivalente calculado con una disponibilidad de datos inferior al 70%.

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:

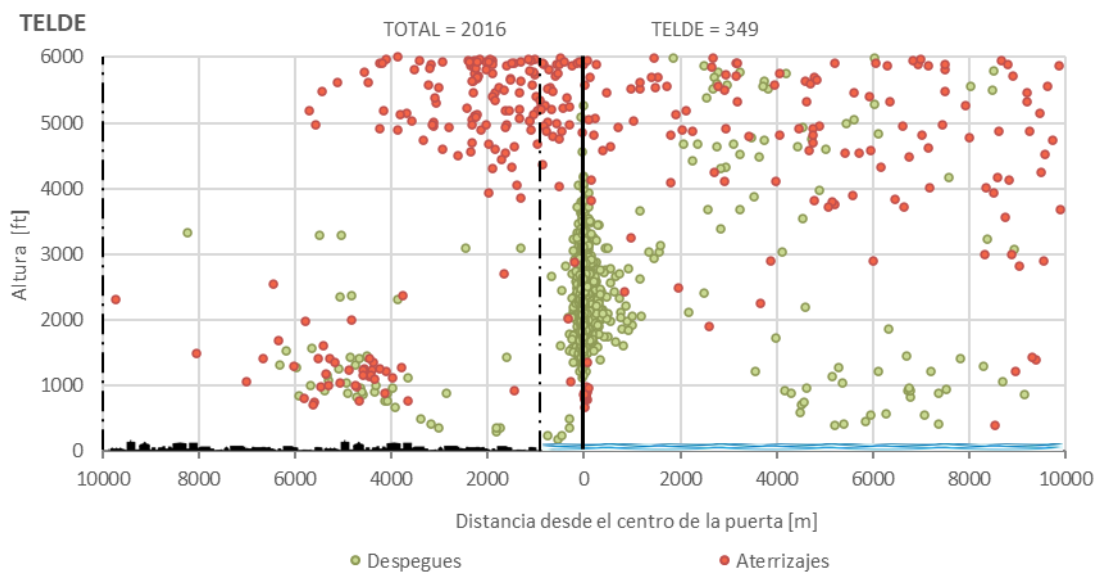
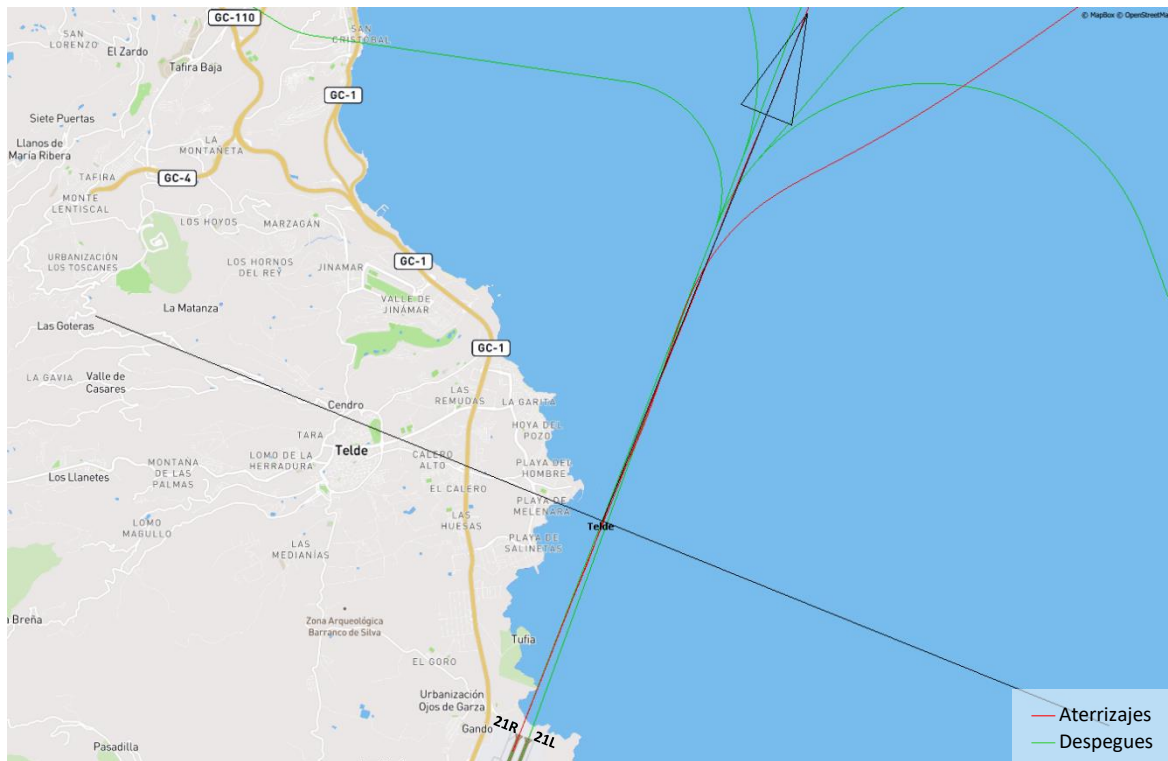
- La dispersión vertical de las trayectorias. En el eje de ordenadas se muestra la altura de paso de las aeronaves (ft).
- La dispersión horizontal de las trayectorias. El municipio queda representado entre las dos líneas negras de puntos verticales (puerta).
- En la parte superior derecha, en dos cuadros 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:

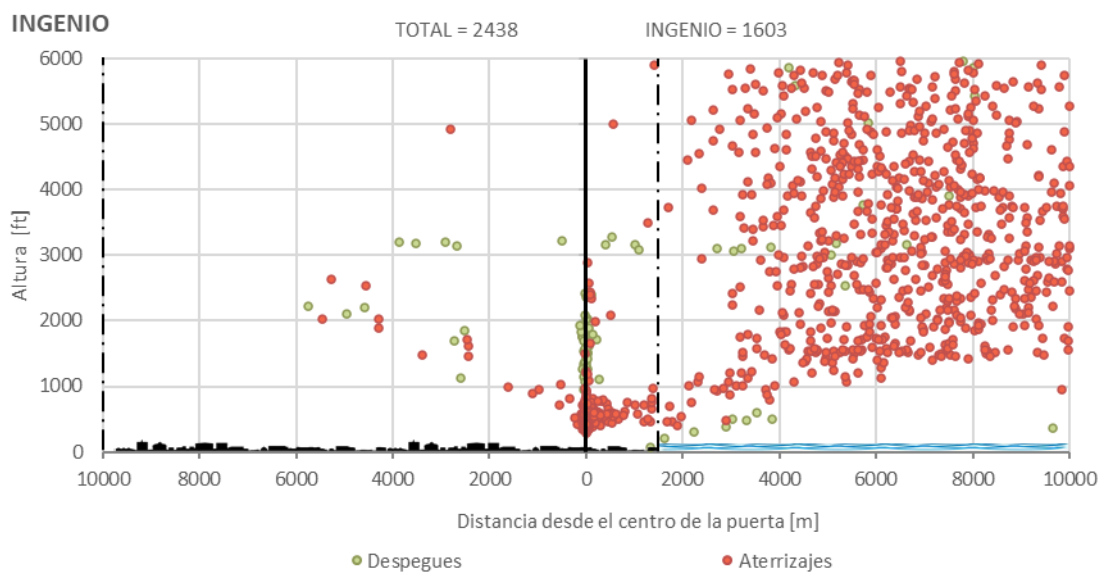
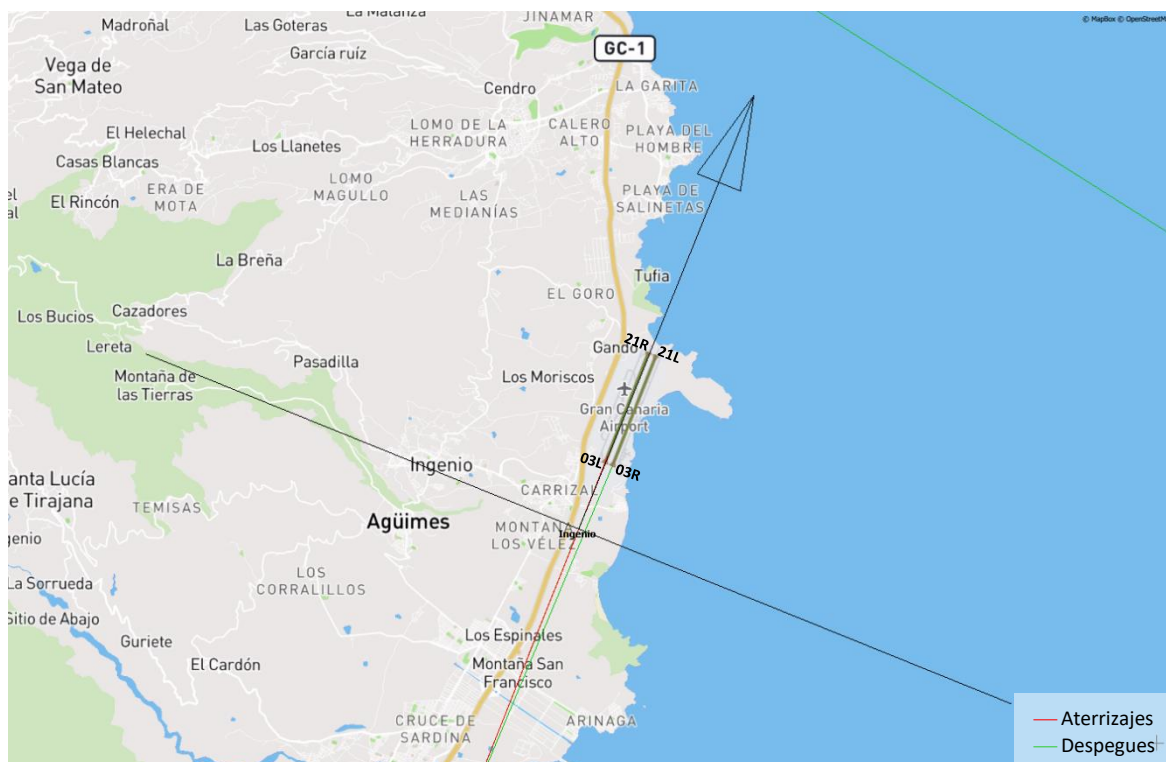
MUNICIPIO
Telde
Ingenio
Agüimes
Santa Lucía de Tirajana

6.1. Telde

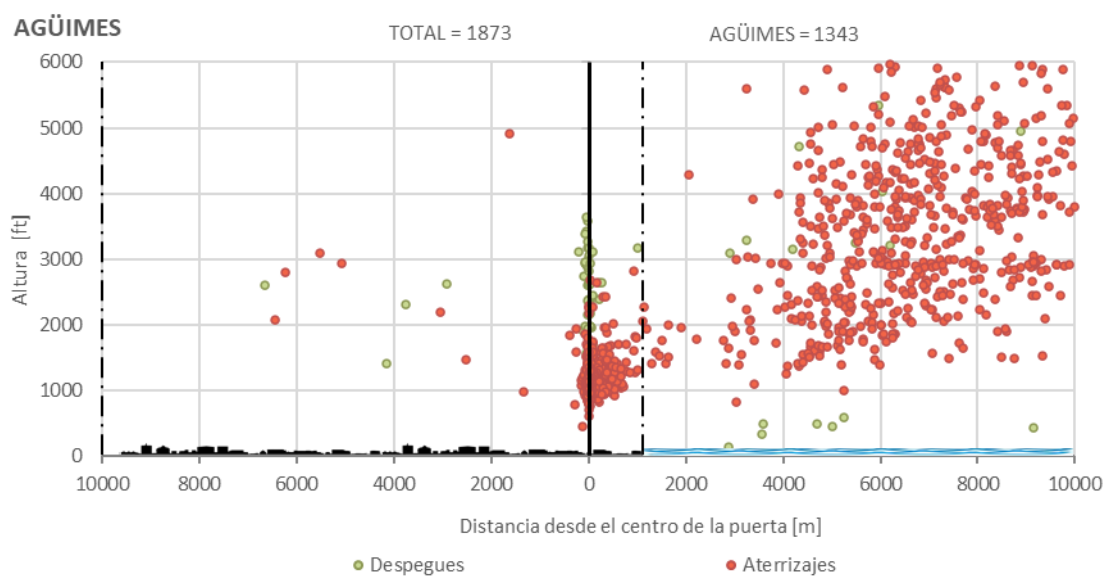
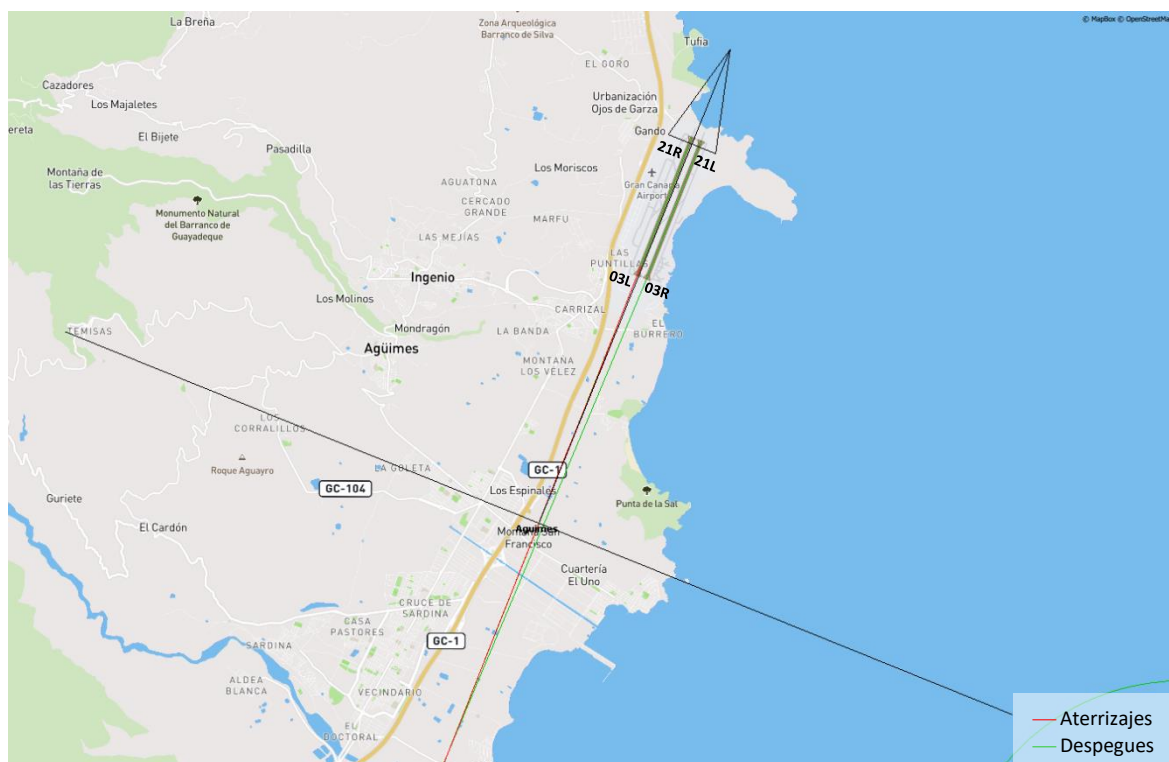


Nótese que las operaciones que cruzan la puerta a baja altura (véase la figura anterior) corresponden a operaciones de Policía, Salvamento Marítimo, aeronaves militares, Canavia Líneas Aéreas (escuela de pilotos), etc.

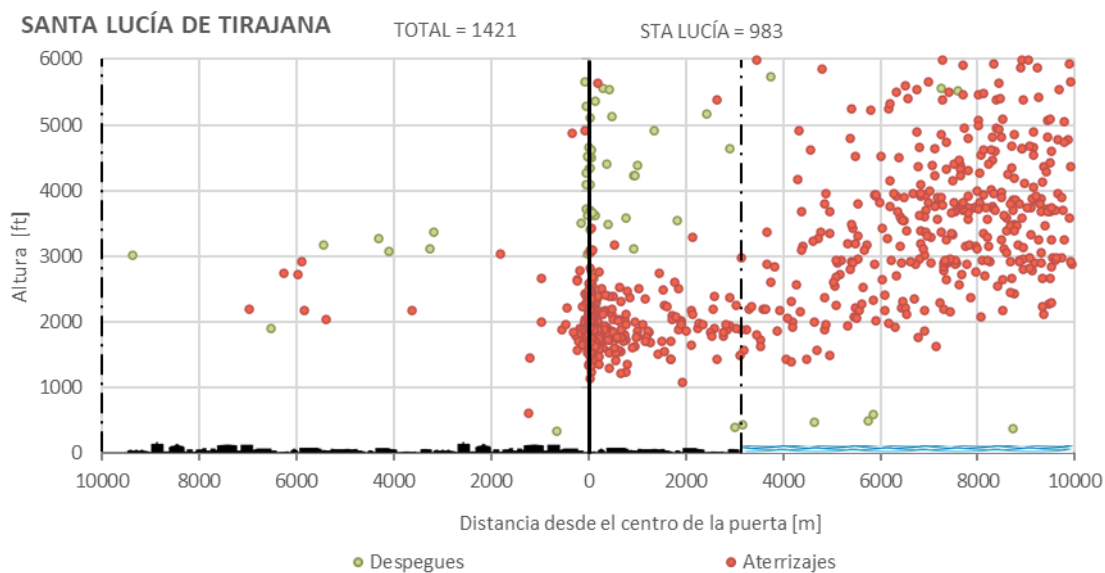
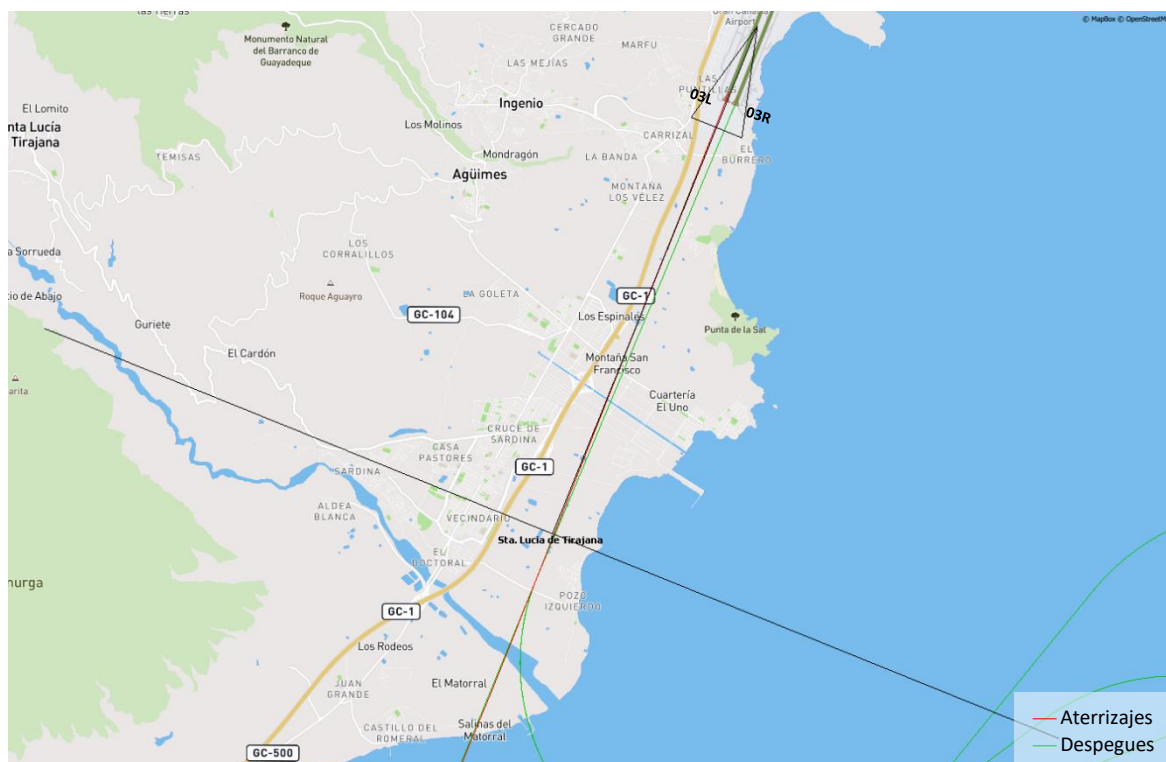
6.2. Ingenio



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 Envirosuite Ibérica S.A.

San Sebastián de los Reyes, 15 de marzo de 2021.