



## INFORME MENSUAL DE RUIDO

Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

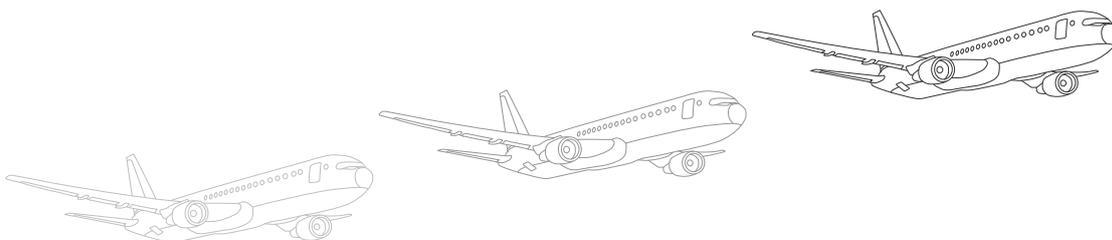
Febrero 2020

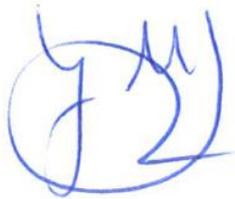
Cliente: AENA SME, S.A.

Código ref. BK\_9617\_MAD\_02A\_02\_2020\_Vs2

Expediente: DPM 96/17

**Este informe anula y sustituye a BK\_9617\_MAD\_02A\_02\_2020\_Vs1**



<b>Realizado por:</b>	<b>Revisado por:</b>
 <p data-bbox="336 752 770 824">Yolanda Montalbán Castellanos Responsable de Aeropuerto – Laboratorio B&amp;K-M</p>	 <p data-bbox="995 752 1366 824">Leopoldo Ballarín Marcos Director de Proyecto – Laboratorio B&amp;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  
- E-mail: [infolabmonitorado@emsbk.com](mailto:infolabmonitorado@emsbk.com)

Esta versión corregida del informe BK\_9617\_MAD\_02A\_02\_2020\_Vs1 corrige el porcentaje acumulado de horas en configuración sur en febrero de 2020, debido a una errata en el valor.

## ÍNDICE

<b>1</b>	<b>Introducción</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Abreviaturas y definiciones</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Informe ejecutivo</b> .....	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Resumen de configuración y usos de pista*</b> .....	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Análisis de las emisiones acústicas</b> .....	<b>13</b>
5.1.	TABLA SUCESOS CORRELACIONADOS POR TMR.....	16
5.2.	SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES.....	17
5.3.	ALGETE .....	24
5.4.	MADRID .....	31
5.5.	PARACUELLOS DE JARAMA .....	35
5.6.	ALCOBENDAS .....	40
5.7.	FUENTE EL SAZ DE JARAMA .....	43
5.8.	MEJORADA DEL CAMPO .....	46
5.9.	SAN FERNANDO DE HENARES.....	50
5.10.	COSLADA .....	53
5.11.	TRES CANTOS.....	56
5.12.	EL MOLAR .....	58
5.13.	TORREJÓN DE ARDOZ.....	61
<b>6</b>	<b>Análisis de dispersión vertical y horizontal de trayectorias*</b> .....	<b>64</b>

# 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 Sondas de Vuelo del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas” (SIRMA).
- Dispersión vertical y horizontal de trayectorias en los municipios del entorno aeroportuario, obtenido a partir del “Sistema de Monitorado de Ruido y Sondas de Vuelo del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas” (SIRMA).

## 2 Abreviaturas y definiciones

- 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.
- 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

- $L_{Aeq}$ . 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 febrero el aeropuerto operó 29,72 horas en configuración sur, un 4,3% del tiempo total. Se realizaron un 5,1% de operaciones bajo condiciones de configuración sur, respecto al total de operaciones realizadas. El porcentaje acumulado de horas en configuración sur en febrero de 2020 ha sido de un 6,6%.

Se realiza un análisis por cabeceras, tanto en período diurno como nocturno y para las dos operativas del aeropuerto; es decir, configuración norte y configuración sur. En lo que se refiere a las operaciones nocturnas, y debido a las labores contempladas en el Programa Anual de Mantenimiento de las pistas, así como a otras actuaciones puntuales en las mismas por motivos de seguridad, se pueden registrar algunas operaciones por las cabeceras 18R y 32L, que quedan reflejadas en el apartado “Incidencias” de este informe ejecutivo.

## 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.

En las gráficas correspondientes a cada TMR no se observan cambios significativos con respecto al mes anterior; salvo en los TMR que se ven afectados por las operaciones aeronáuticas en configuración sur, al haberse registrado esta circunstancia un 4,3% del tiempo frente al 8,8% del mes anterior.

El TMR18 está pendiente de cambio a una nueva ubicación.

## Incidencias

Los cierres de pistas por mantenimiento programado y otros motivos (causas meteorológicas, reparaciones, baja visibilidad,...) durante este mes están indicados en la tabla siguiente. Estas incidencias fueron comunicadas a los Ayuntamientos con antelación, en caso de suponer afección a los mismos.

DÍAS	PERIODO CIERRE	PISTAS
01/02/2020	16h00-18h04	14R/32L
04/02/2020	00h00-00h31	
06-07/02/20	23h00-04h19	18L/36R
	00h00-04h29	14L/32R
10-11/02/20	23h00-07h00	18R/36L
11-12/02/20	23h00-06h55	14R/32L
12-13/02/20	23h00-05h40	
13-14/02/20	23h00-07h00	18R/36L
	23h00-06h00	14L/32R
15/02/2020	00h00-00h31	18L/36R
17-18/02/20	23h00-07h00	18R/36L
18-19/02/20		
19/02/2020	00h00-04h36	14L/32R
19-20/02/20	23h00-01h52	18L/36R
20/02/2020	00h01-06h00	14L/32R
	23h00-04h43	18R/36L
20-21/02/20	23h00-03h40	14R/32L
22/02/2020	12h00-13h50	18R/36L
24/02/2020	00h00-06h15	14R/32L
27-28/02/20	23h00-07h00	18R/36L
	23h00-06h31	14R/32L

## 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 Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Esquema de las pistas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas:



\* Datos no amparados por la acreditación de ENAC.

La siguiente tabla muestra las pistas preferentes por configuración y periodo:

CONFIGURACIÓN	NORTE			SUR		
	DIA		NOCHE	DIA		NOCHE
Pista DEP	36L	36R	36L	14L	14R	14L
Pista ARR	32L	32R	32R	18L	18R	18L

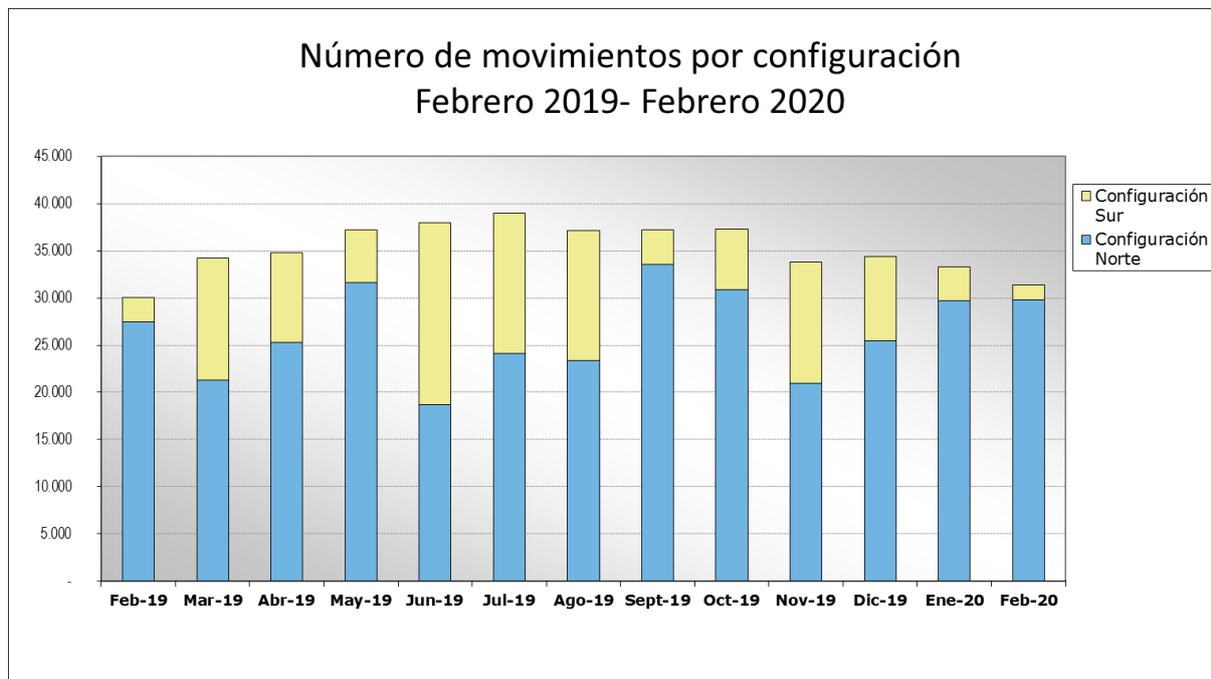
Estadística del número de operaciones

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 2020	36L	36R	32L	32R	14L	14R	18L	18R	Movimientos Totales
Movimientos día	6.174	7.340	6.497	7.066	482	368	431	288	31.407
Movimientos noche	1.033	280	96	1.306	22	0	24	0	
	Conf. Norte % 94,9				Conf. Sur % 5,1				

Fuente de datos: ANOMS 9.3.5.228

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



Fuente de datos: ANOMS 9.3.5.228

En configuración norte, configuración preferente en el aeropuerto y la más utilizada en el mes de febrero de 2020 (despegues 36L/36R y aterrizajes 32L/32R), se han registrado un total de 29.792 operaciones (94,9%). Porcentaje mayor que el registrado en el mes de enero (89,2%).

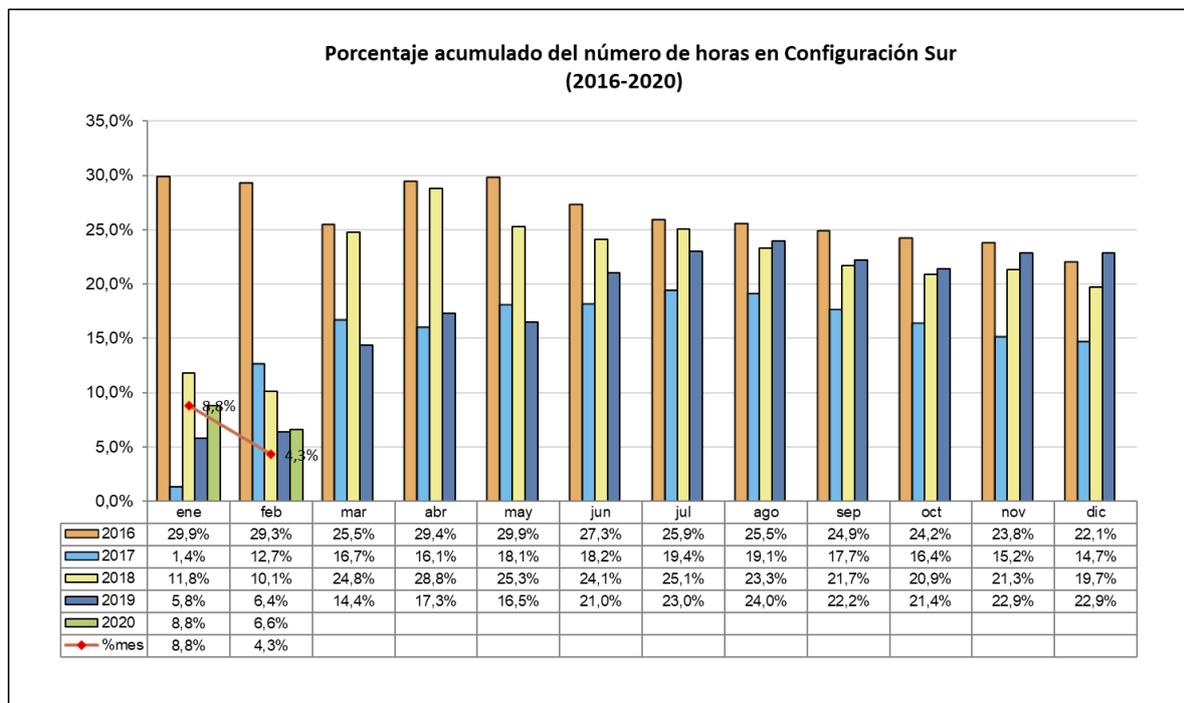
Se puede observar como el número de aterrizajes en el mes de febrero por la pista 32L (6.497) es menor que por la pista 32R (7.066) en periodo diurno. En configuración sur y en este periodo, se aprecia un número mayor de aterrizajes por la pista 18L (431) que por la pista 18R (288).

En periodo nocturno, la pista 32R sigue siendo la pista preferente en aterrizajes nocturnos durante el mes de febrero, operando un total de 1.306 aeronaves frente a las 96 operadas por la pista 32L, las cuales corresponden a los cierres programados de pista. La pista 18L es la pista preferente en configuración sur, registrándose 24 operaciones por ella, y ningún aterrizaje registrado por la pista 18R.

El número de despegues por la pista 36R es de 6.174 en periodo diurno, frente a las 7.340 operados por la pista 36L. En periodo nocturno, la pista 36L (pista preferente) registra un mayor número de despegues (1.033) que la pista 36R (280).

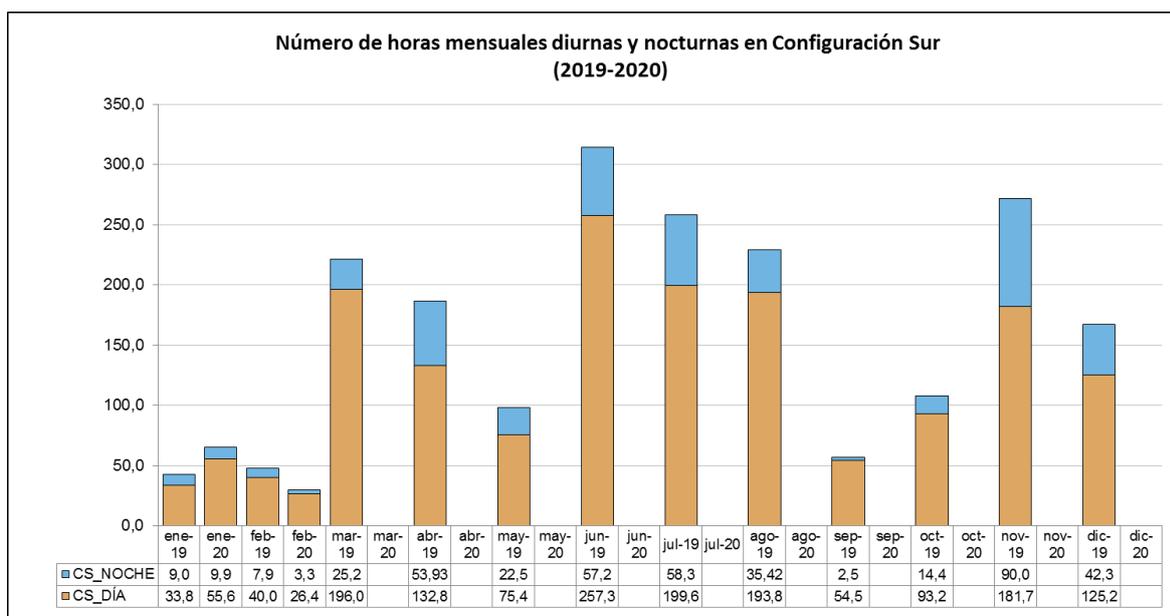
En configuración sur y periodo diurno, 482 despegues operan por la pista 14L y 368 operan por la pista 14R. En periodo nocturno, se registran 22 operaciones por la pista 14L y ninguna operación por la pista 14R.

En la siguiente gráfica se muestra el porcentaje acumulado del nº de horas en Configuración Sur (comparativa de los últimos cinco años):



Fuente de datos: ANOMS 9.3.5.228

Gráfica con el número de horas mensuales diurnas y nocturnas en configuración sur (de enero 2019 a diciembre 2020):



Fuente de datos: ANOMS 9.3.5.228

Respecto a la Configuración Sur, se pueden citar los siguientes aspectos:

- El porcentaje acumulado de horas en configuración sur en febrero de 2020 ha sido de un 6,6%. Este porcentaje es mayor frente al valor del mismo mes en 2019 que fue del 6,4%.
- Durante el pasado mes de febrero el aeropuerto operó un 4,3% del tiempo total en configuración sur.
- En febrero el aeropuerto operó 29,72 horas en configuración sur frente a las 65,5 horas de enero.

# 5 Análisis de las emisiones acústicas

El SIRMA cuenta con un total de 22 TMR públicos en los distintos municipios del entorno aeroportuario, y a continuación se detallan los datos obtenidos en cada uno de los TMR.



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.
- 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) se basan en los datos diarios para los periodos día, tarde y noche. Los datos diarios de los diferentes periodos se publican en la Web de Aena: [www.aena.es](http://www.aena.es) en el apartado de Mediciones acústicas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- 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 2019 hasta febrero de 2020 agrupados por municipio, y que se corresponde con las siguientes localizaciones.

Municipio	TMR	LOCALIZACIÓN
San Sebastián de los Reyes	3	Dehesa Vieja
	4	Fuente del Fresno
	24	Ciudalcampo
	26	Club de Campo
	27	La Granjilla

---

	2	Algete
Algete	5	Urbanización Santo Domingo Sur
	21	Urbanización Santo domingo Norte
	25	Prado Norte
	12	Alameda de Osuna
Madrid	13	Barajas (CM Acuario)
	7	Paracuellos
Paracuellos de Jarama	9	Belvis
	23	Los Berrocales
	1	La Moraleja
Alcobendas	6	Fuente el Saz
Fuente el Saz de Jarama	8	Mejorada
Mejorada del Campo	10	San Fernando
San Fernando de Henares	11	Coslada
Coslada	16	Tres Cantos
Tres Cantos	18	El Molar
El Molar	20	Torrejón
Torrejón de Ardoz		

---

## 5.1. TABLA SUCESOS CORRELACIONADOS POR TMR

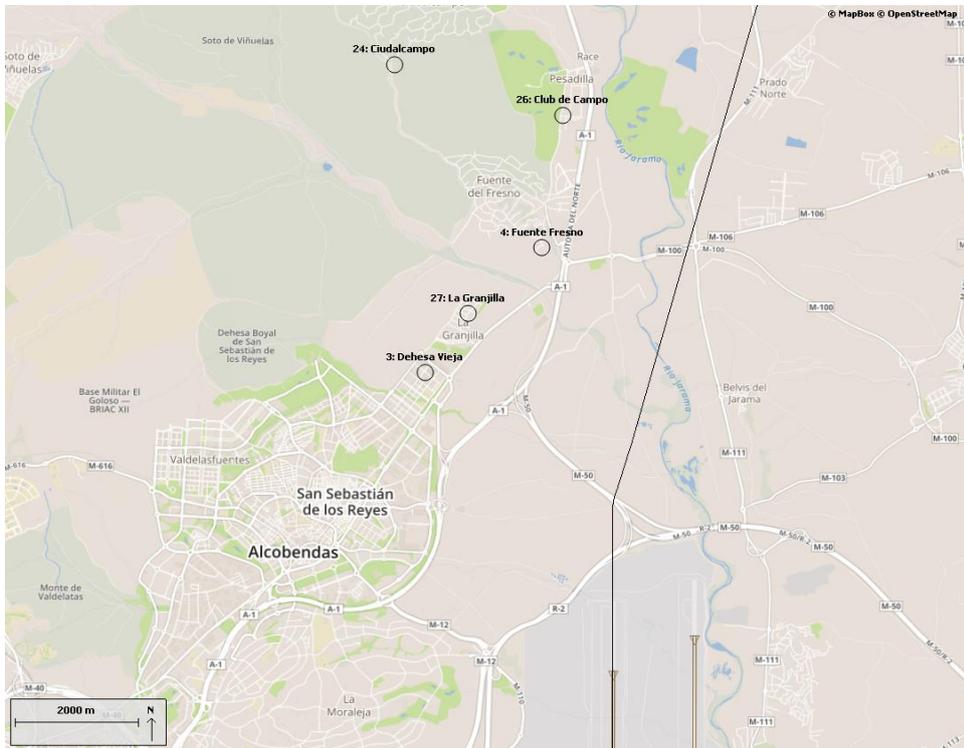
El número de sucesos correlacionados se corresponde con el número de eventos acústicos que el TMR ha asociado a operaciones aeronáuticas y, por tanto, el utilizado para el cálculo del  $L_{Aeq}$  Avión mensual. En la siguiente tabla se resume el número de eventos correlacionados en cada TMR en este mes.

TMR	SUCESOS CORRELACIONADOS FEBRERO 2020			
	Total	Día	Tarde	Noche
1	682	386	20	276
2	6650	5033	1528	89
3	2857	1824	856	177
4	6688	4481	1205	1002
5	1732	676	68	988
6	7748	5199	1502	1047
7	7823	5709	1550	564
8	7010	5227	1524	259
9	10703	7400	2075	1228
10	7206	5494	1582	130
11	6958	5257	1572	129
12	46	39	5	2
13	3150	1946	636	568
16	599	535	61	3
18 <sup>1</sup>				
20	1036	441	42	553
21	1599	725	81	793
23	929	482	61	386
24	5060	3949	1108	3
25	8009	5218	1499	1292
26	4909	3177	667	1065
27	6472	4878	1240	354

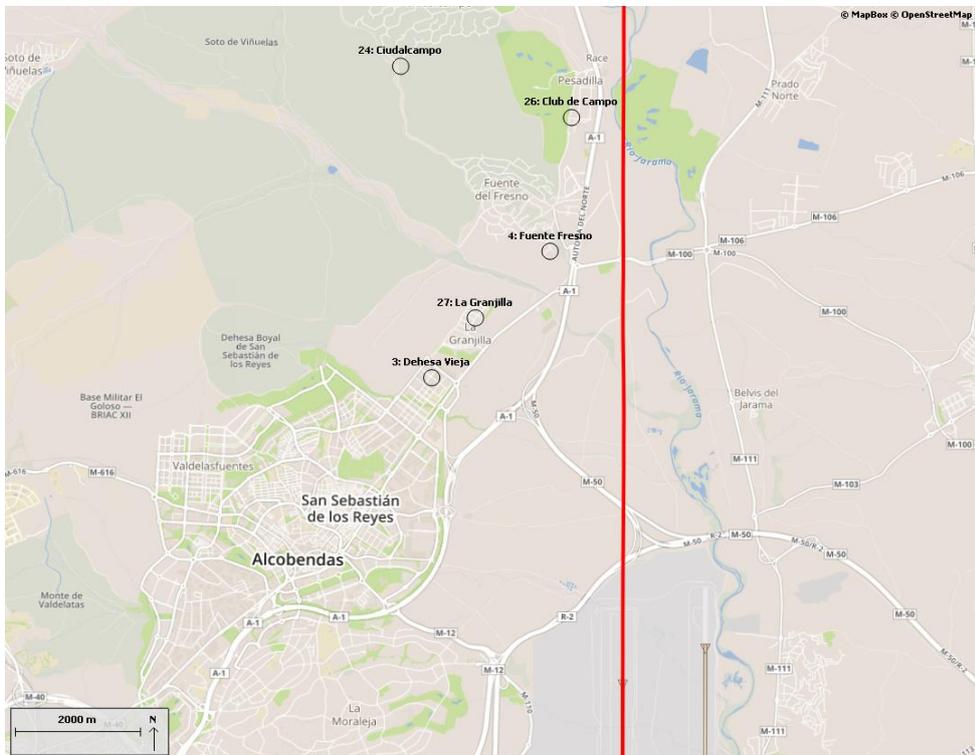
1 Pendiente de cambio a una nueva ubicación.



### Rutas noche Configuración Norte

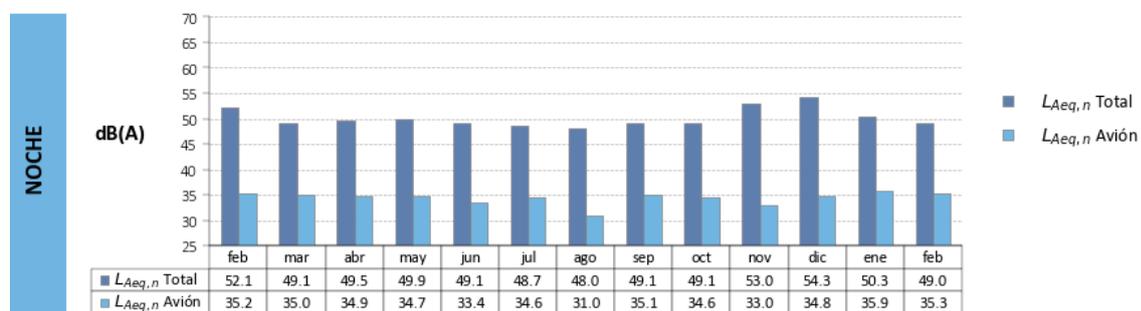
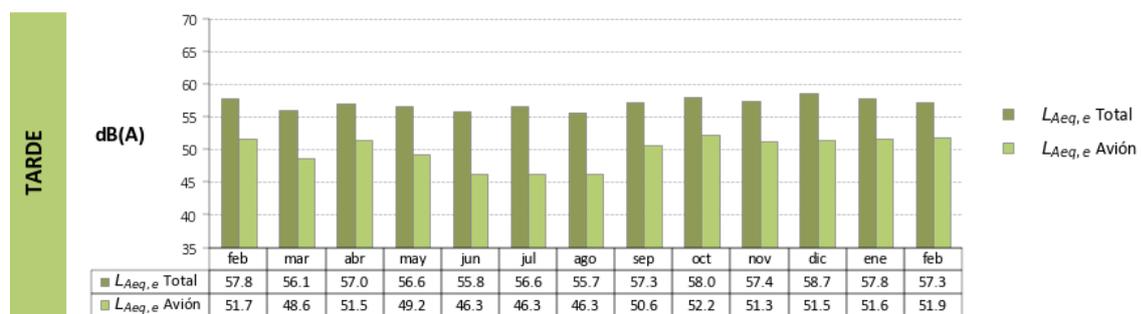
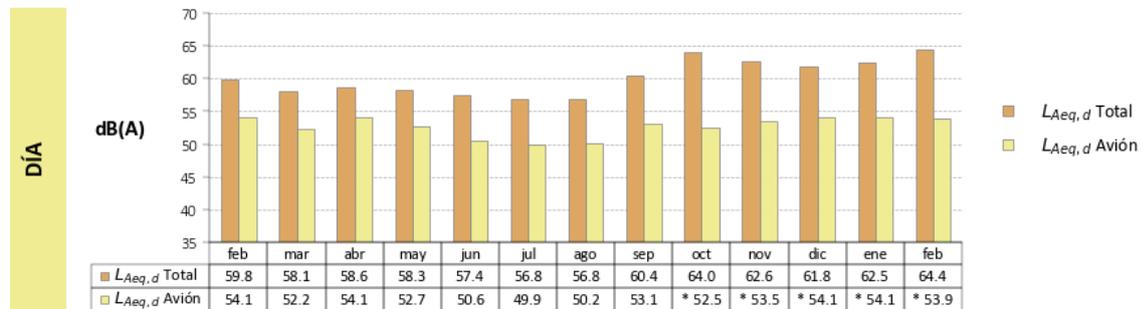


### Rutas día Configuración Sur.



TMR-3. Dehesa vieja

De los cinco terminales de ruido instalados en San Sebastián de los Reyes, el TMR3 es el más cercano al centro urbano. Se encuentra instalado en el barrio de Dehesa Vieja.

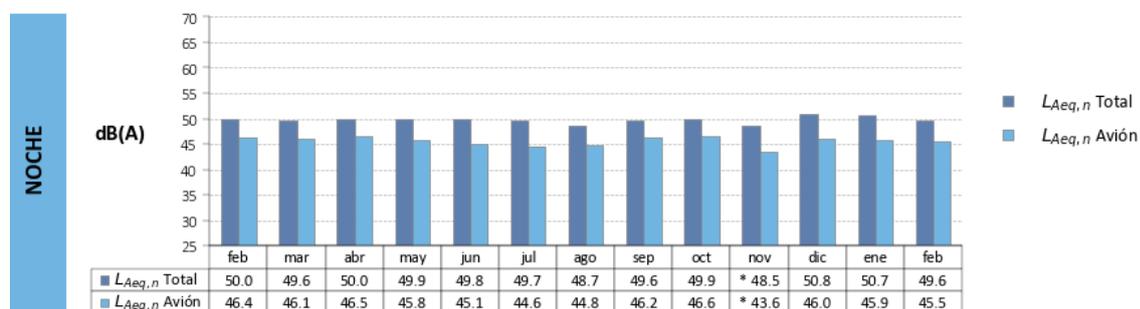
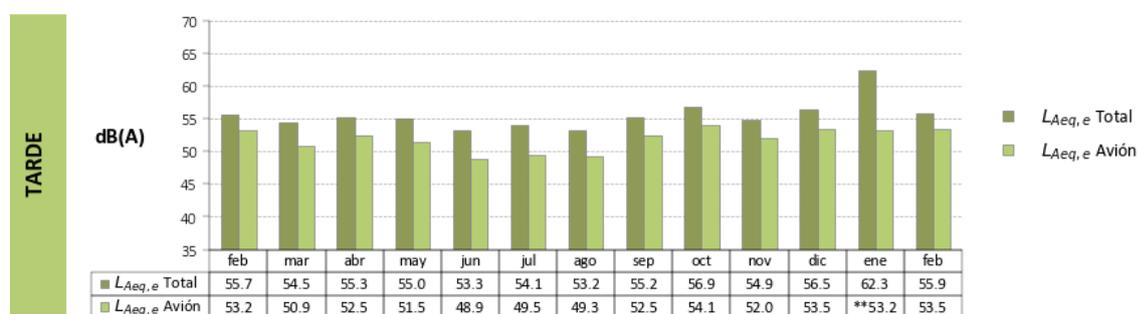
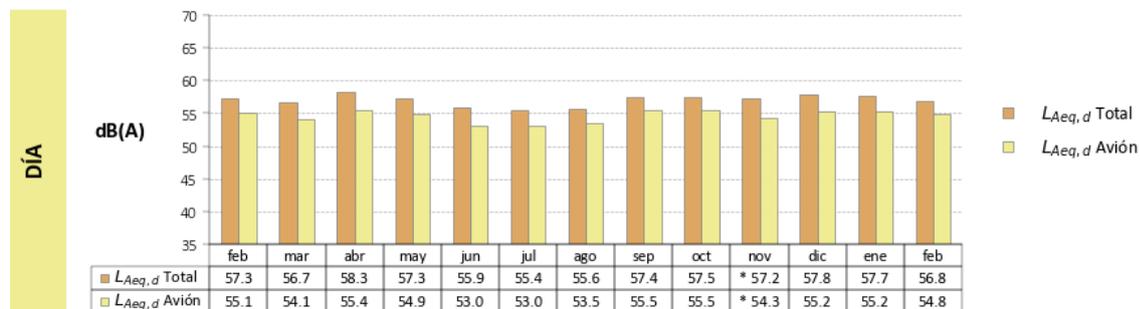


\* Dato no amparado por la acreditación ENAC (disponibilidad de datos inferior al 70% debido al elevado ruido de fondo).

**Aumento de  $L_{Aeq}$  Total en periodo día debido a obras cercanas y fuertes rachas de viento.**

TMR-4 Fuente el Fresno

El TMR4 se encuentra instalado en la urbanización de Fuente el Fresno, perteneciente a San Sebastián de los Reyes.

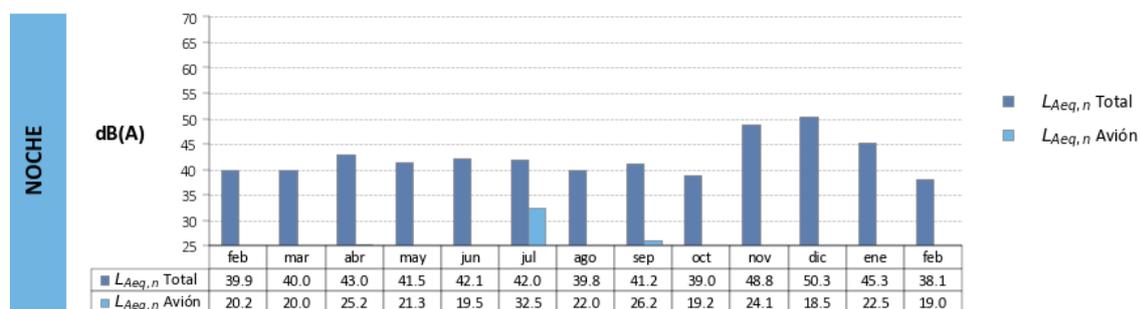
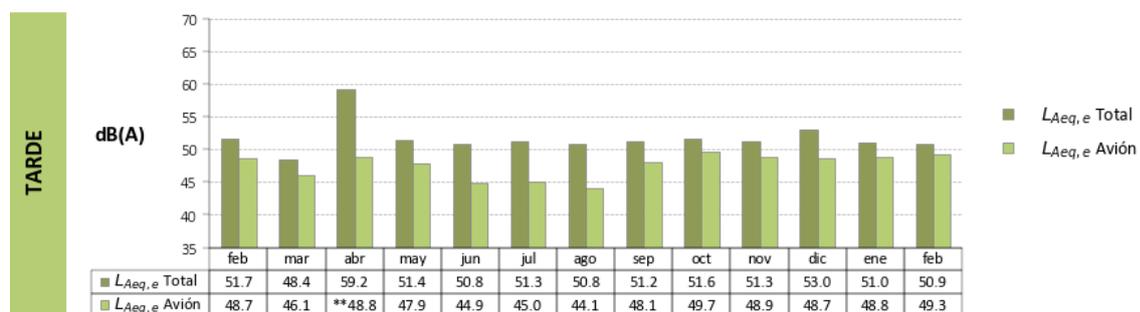
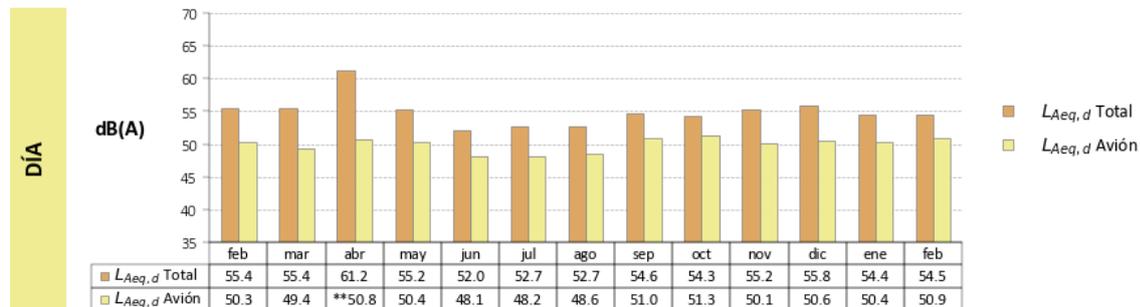


\* Dato no amparado por la acreditación ENAC (disponibilidad de datos inferior al 70%).

\*\* Dato no amparado por la acreditación ENAC (incertidumbre mayor a 3 dB(A)).

TMR-24 Ciudadcampo

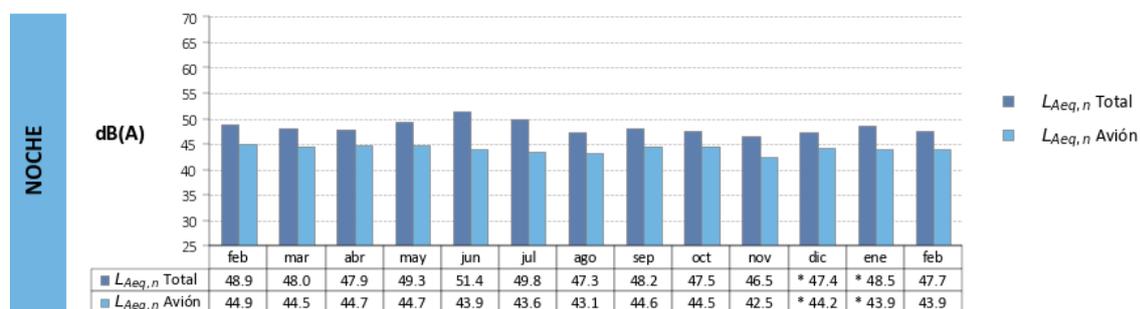
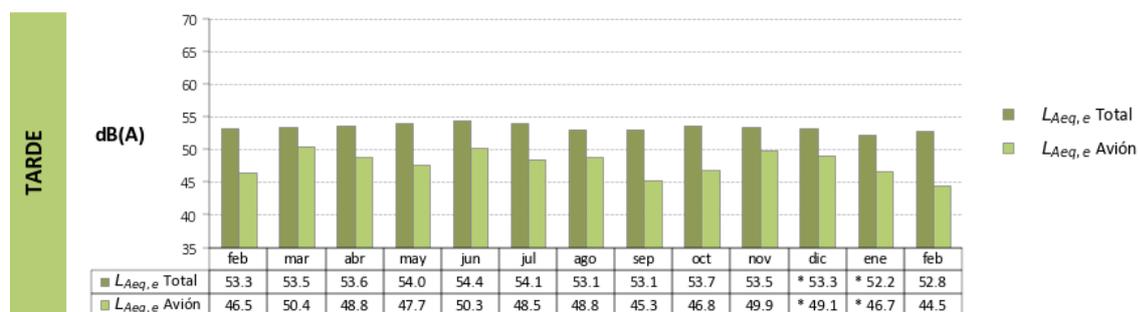
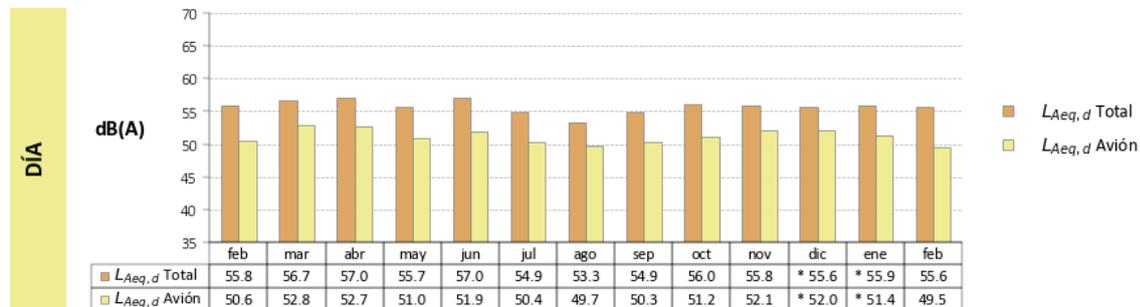
El TMR24 se encuentra instalado en la urbanización de Ciudadcampo, la más alejada del centro urbano de San Sebastián de los Reyes.



\*\* Dato no amparado por la acreditación ENAC (incertidumbre mayor a 3 dB(A)).

TMR-26 Club de Campo

El TMR26 se encuentra instalado en la urbanización de Club de Campo, perteneciente a San Sebastián de los Reyes.

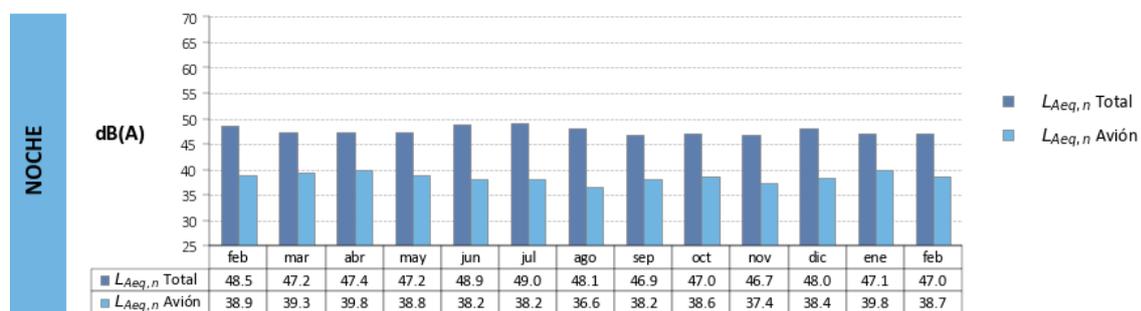
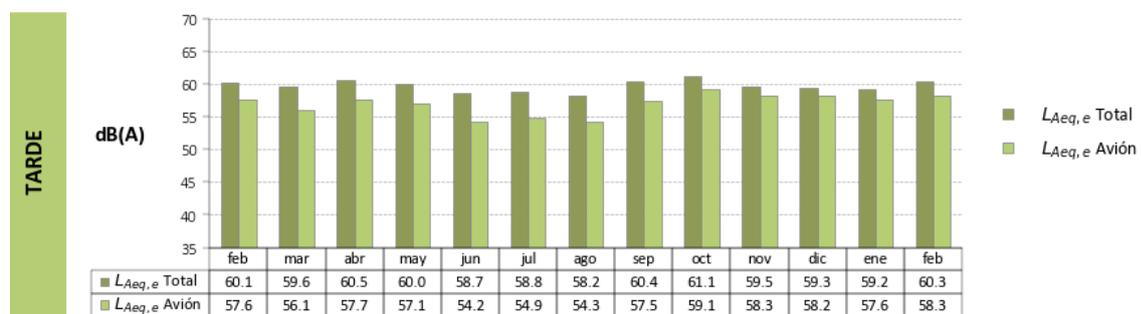
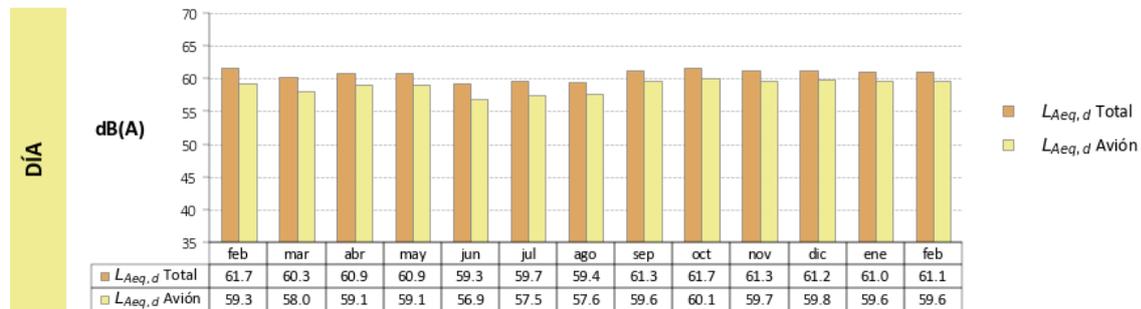


\* Dato no amparado por la acreditación ENAC (disponibilidad de datos inferior al 70%).

**Disminuye  $L_{Aeq}$  Aviación en periodo tarde debido a un menor número de operaciones en configuración sur.**

TMR-27 La Granjilla

El TMR27 se encuentra instalado en la urbanización de La Granjilla, junto al TMR3 son los TMR más cercanos al centro urbano.



### 5.3. ALGETE

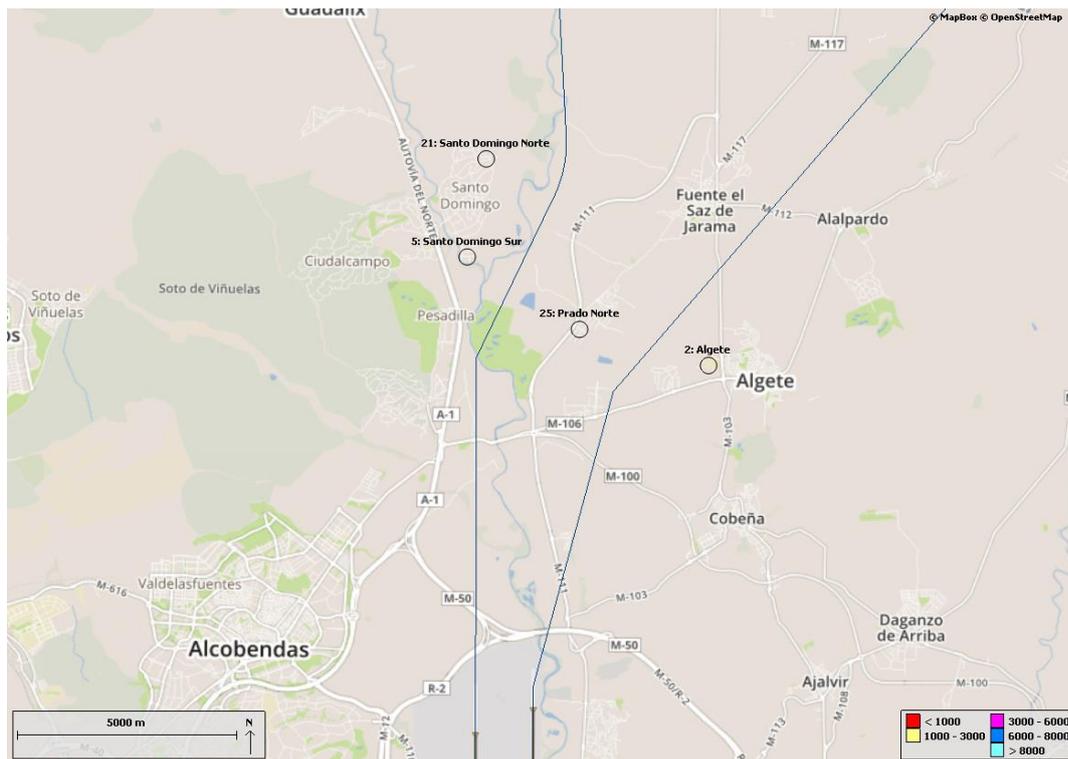
En el análisis se ha tenido en cuenta la ubicación de los TMR con respecto a las rutas nominales más cercanas, así como la afección acústica en las distintas configuraciones y su distancia al aeropuerto.

El ruido medido en los TMR2 Algete, TMR5 Santo Domingo Sur, TMR21 Santo Domingo Norte y TMR25 Prado Norte durante el periodo diurno y en Configuración Norte, proviene principalmente por las operaciones de las rutas conocidas como Oeste Larga y de las operaciones de la pista 36R. Las rutas nocturnas discurren próximas a los TMR 5, 21 y 25, afectando principalmente a este último. El TMR2 se encuentra alejado de las rutas nocturnas.

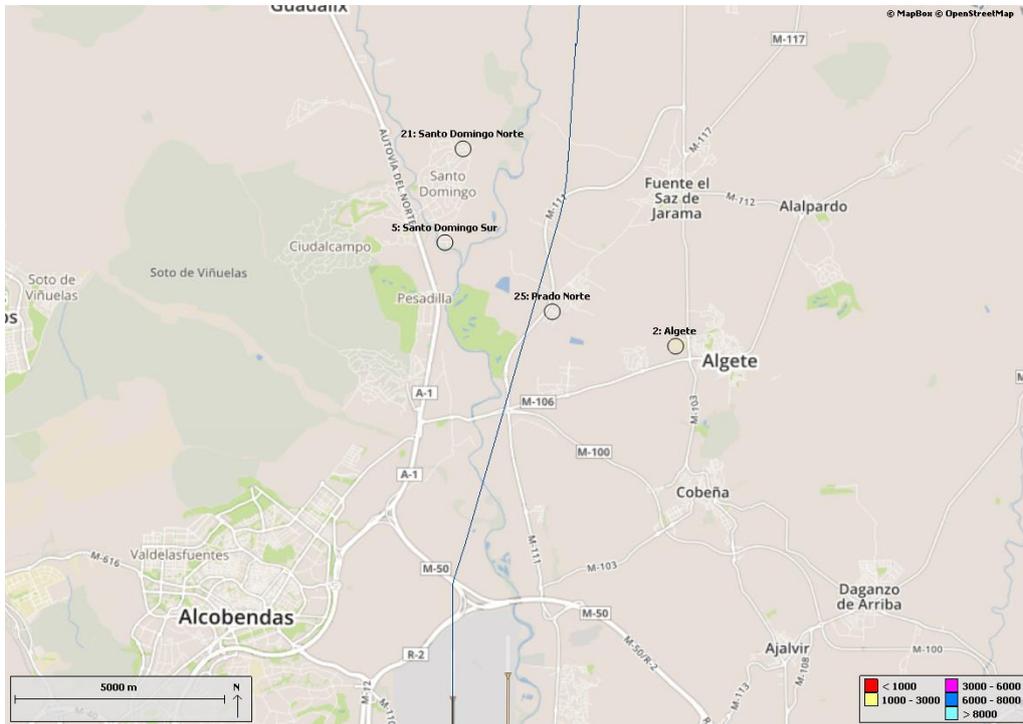
En Configuración Sur, los TMR5, 21 y 25 se encuentran próximos a las rutas de aproximación de los aterrizajes de las pistas 18R y 18L en periodo diurno, y por los aterrizajes nocturnos que se realizan por la pista 18L. Sin embargo, el TMR2 no se ve afectado por esta configuración.

El mapa incluido a continuación muestra las ubicaciones de los TMR respecto al aeropuerto y las rutas nominales tanto de despegues como aterrizajes, más cercanas al municipio:

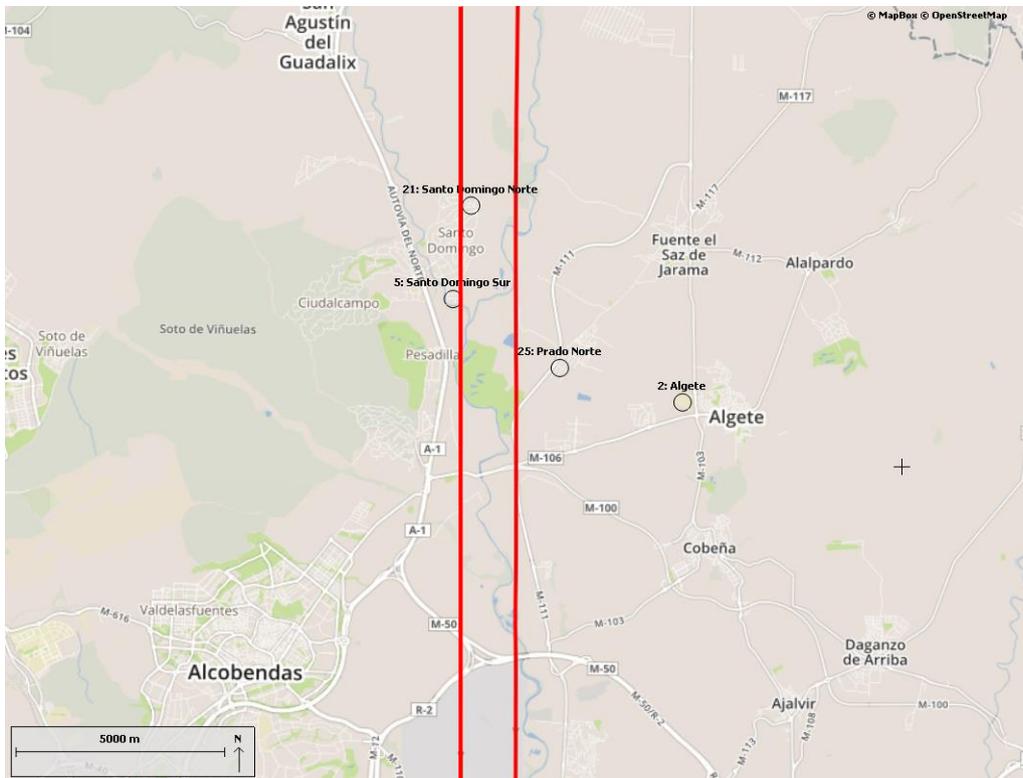
#### Rutas día Configuración Norte



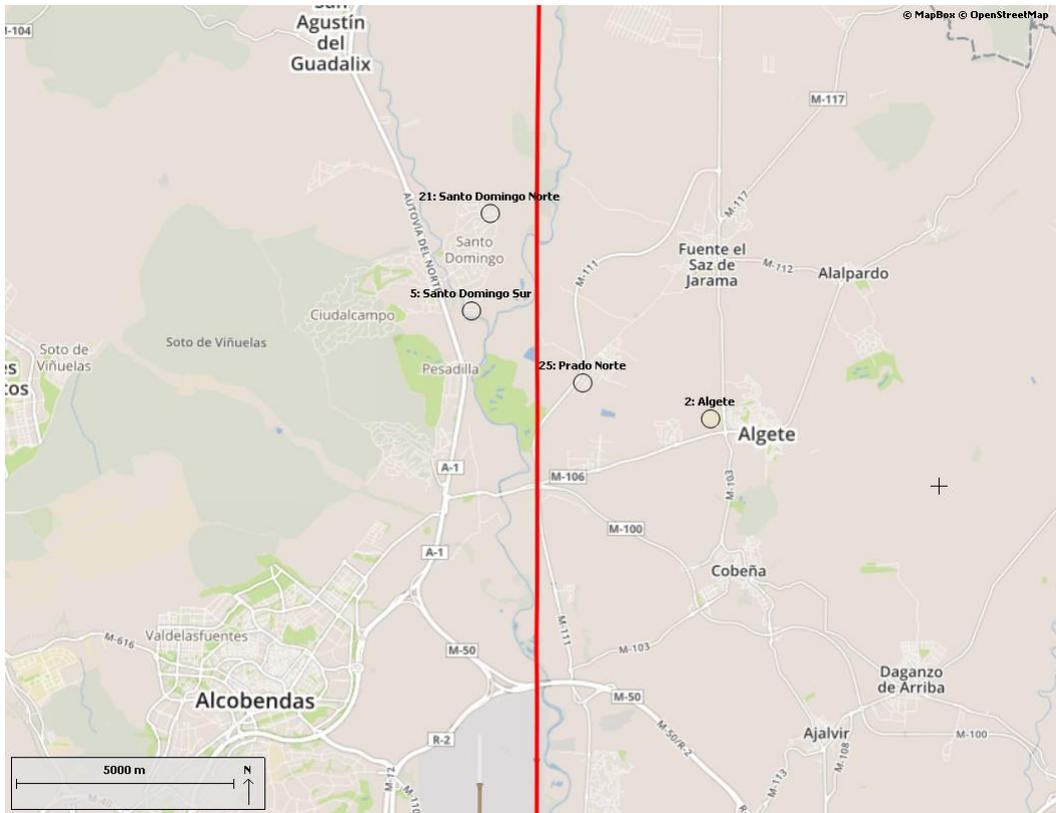
### Rutas noche Configuración Norte



### Rutas día Configuración Sur

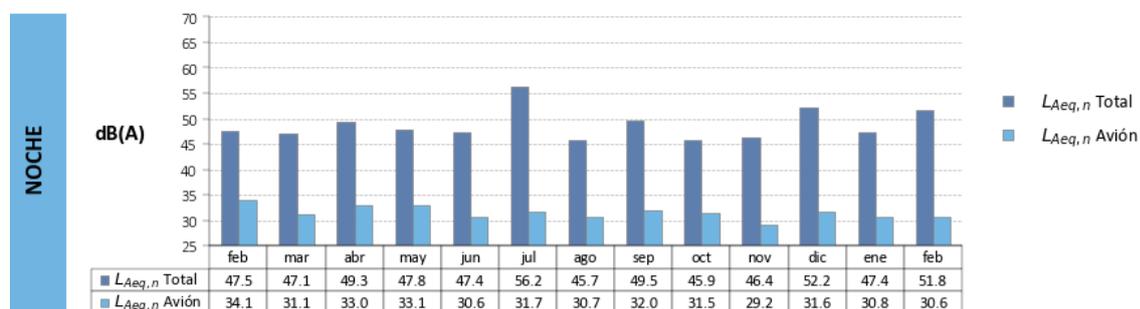
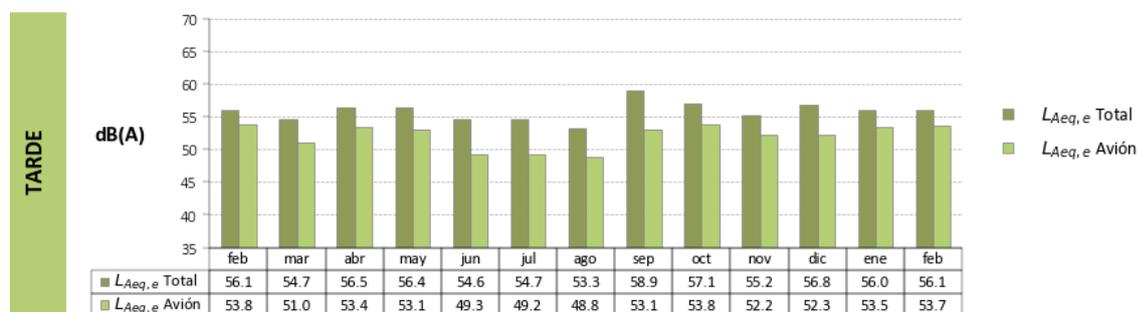
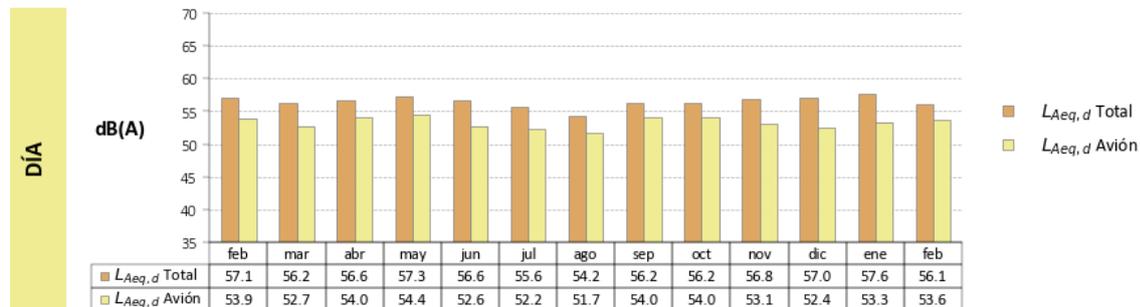


### Rutas noche Configuración Sur



TMR-2 Algete

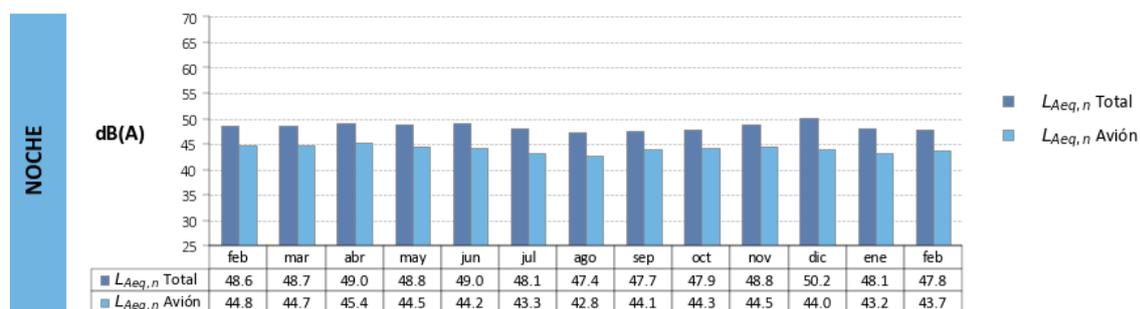
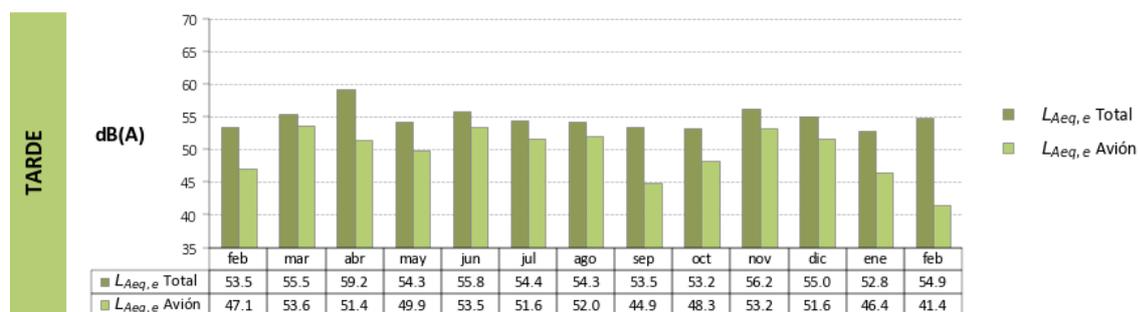
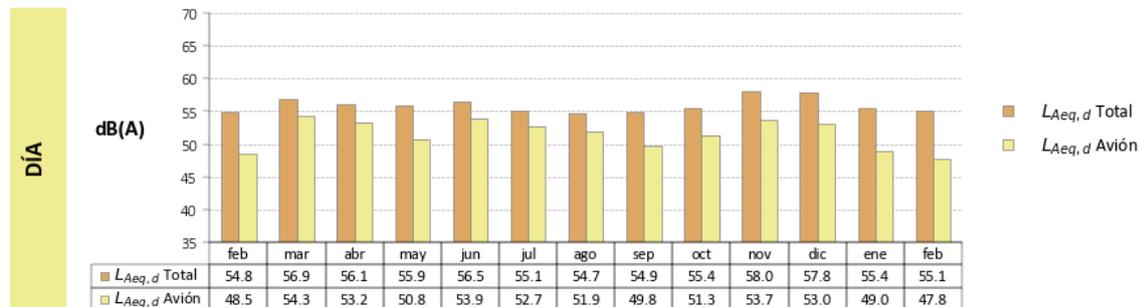
El TMR2 es el único TMR que se encuentra instalado en el municipio de Algete, a diferencia de los otros tres que están localizados en urbanizaciones pertenecientes a este municipio.



**Aumenta  $L_{Aeq}$  Total en periodo noche debido a fuente ruido desconocida.**

TMR-5 Santo Domingo Sur

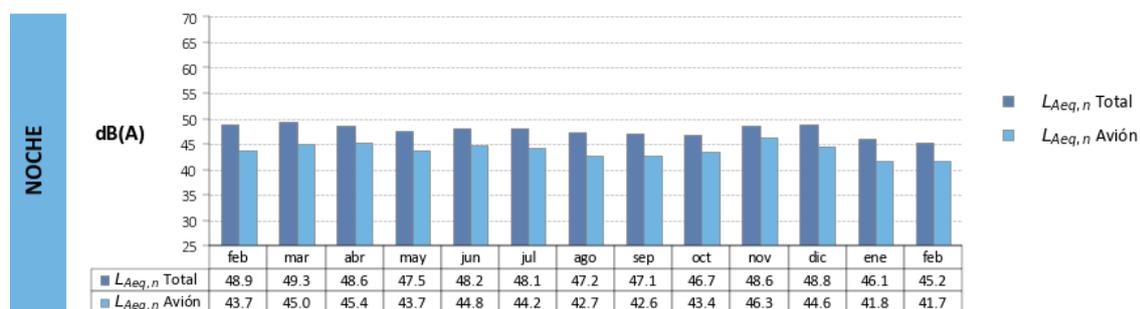
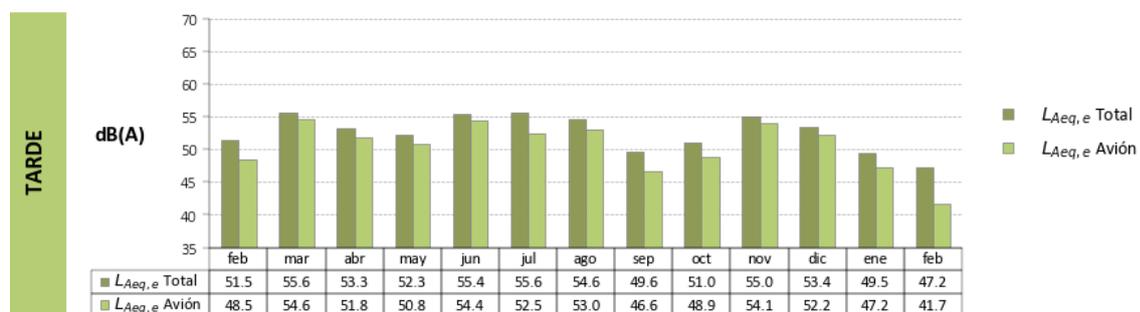
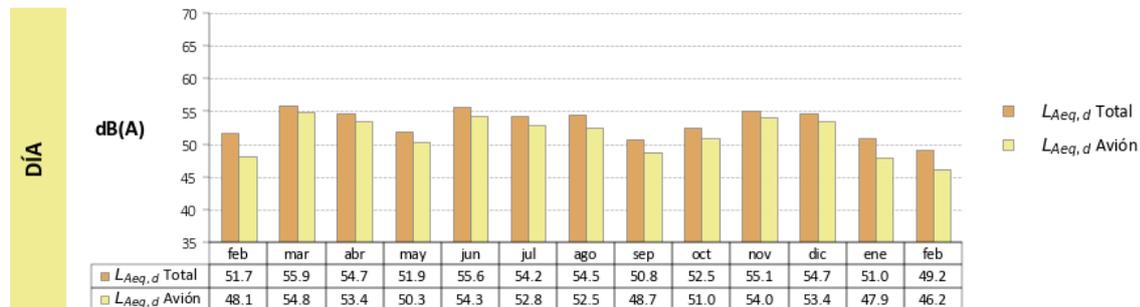
El TMR5 se encuentra instalado en el Sur de la urbanización de Santo Domingo. En esta urbanización también está instalado el TMR21.



Disminuye  $L_{Aeq}$  Avión en periodo tarde debido a un menor número de operaciones en configuración sur.

TMR-21 Santo Domingo Norte

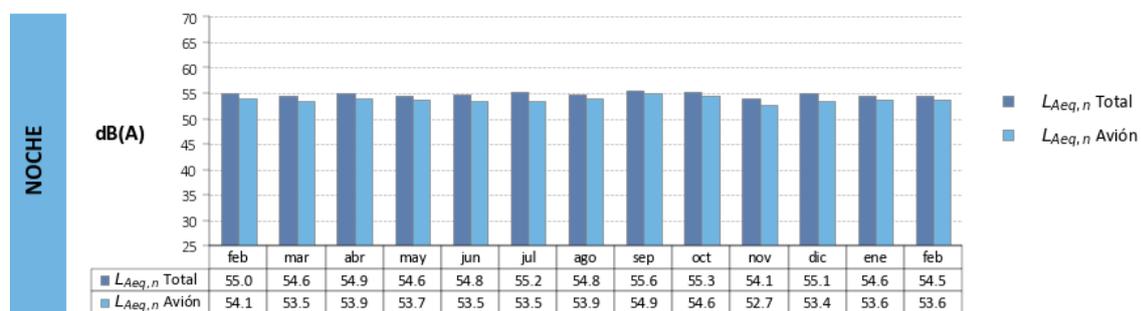
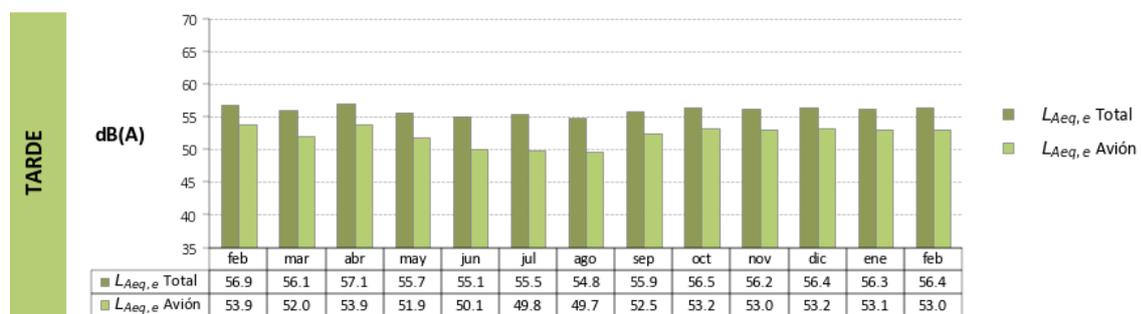
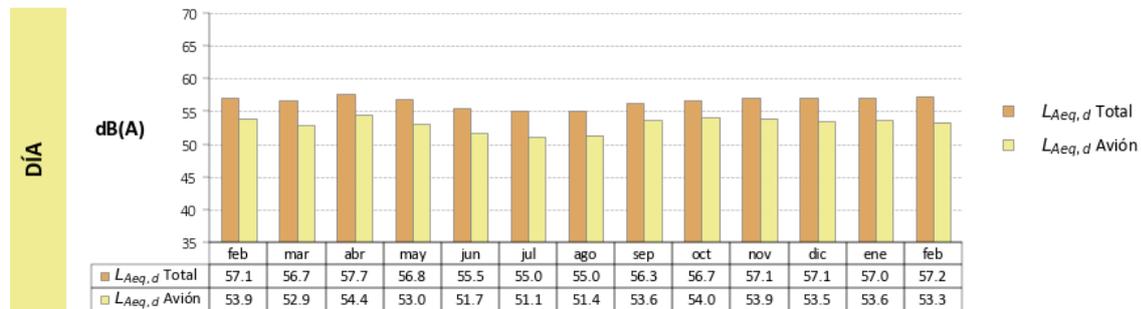
El TMR21 se encuentra instalado en el Norte de la urbanización de Santo Domingo. En esta urbanización también se encuentra instalado el TMR5.



Disminuye  $L_{Aeq}$  Total y Avión en periodo tarde debido a un menor número de operaciones en configuración sur.

TMR-25 Prado Norte

El TMR25 se encuentra instalado en la urbanización de Prado Norte, la urbanización más próxima al municipio de Algete.



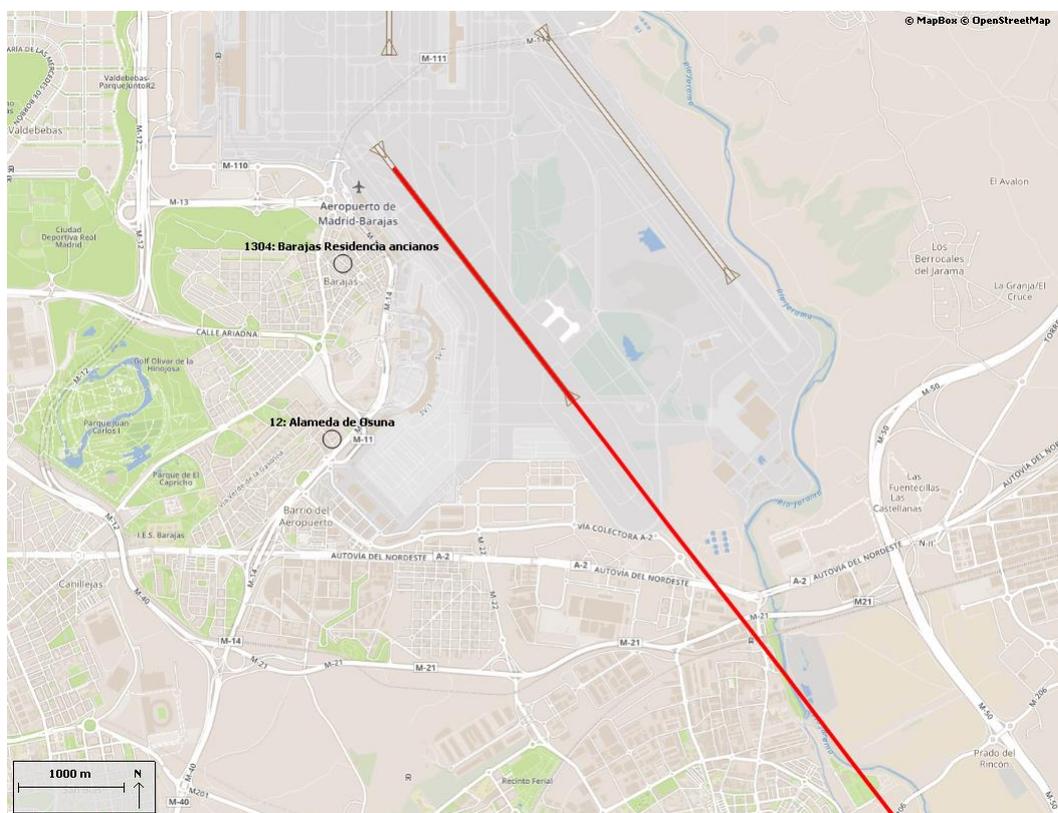
## 5.4. MADRID

En el análisis se ha tenido en cuenta la ubicación de los TMR con respecto a las rutas nominales más cercanas, así como la afección acústica en las distintas configuraciones y su distancia al aeropuerto.

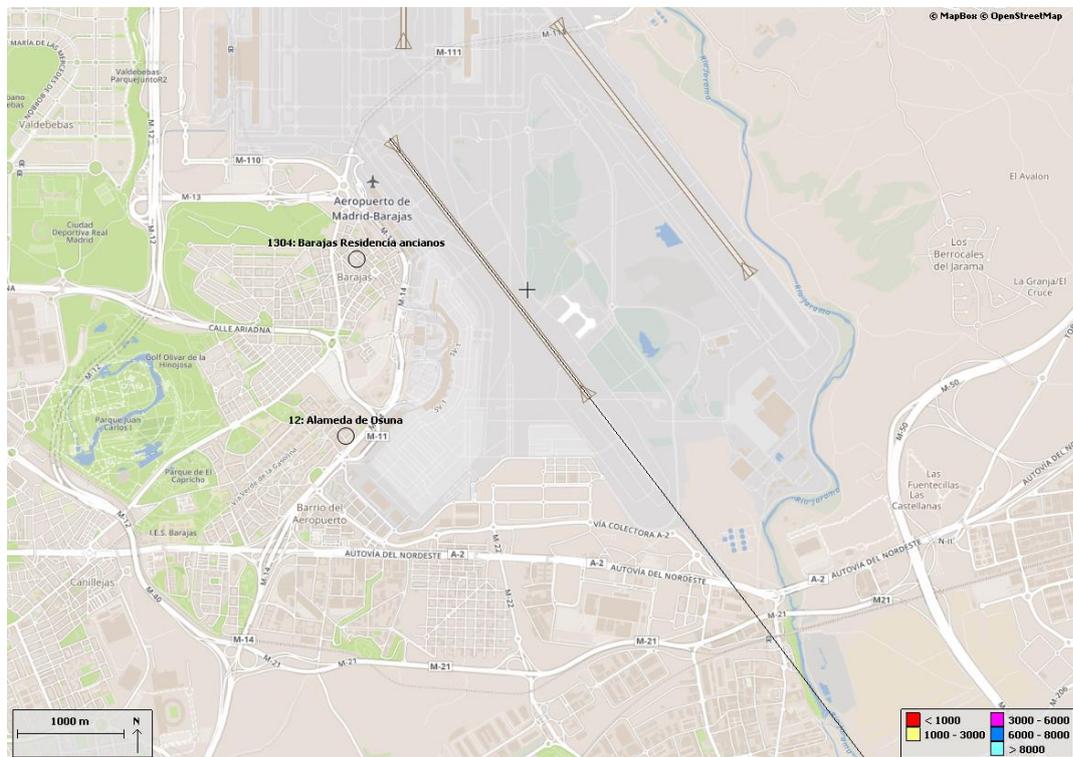
El ruido medido en los TMR12 Alameda de Osuna proviene principalmente, tanto en periodo diurno como en periodo nocturno y en cualquier configuración, de las operaciones en tierra que se llevan a cabo en R5 y R6. El ruido aeronáutico en el TMR13 está determinado por el ruido de motores en tierra, y por los aterrizajes de la pista 32L en Configuración Norte día y por los despegues día de la pista 14R en Configuración Sur. No se ve afectado por las operaciones de despegue y aterrizaje en periodo nocturno.

El mapa incluido a continuación muestra las ubicaciones de los TMR respecto al aeropuerto y las rutas nominales tanto de despegues como aterrizajes, más cercanas al municipio:

### Rutas día Configuración Norte

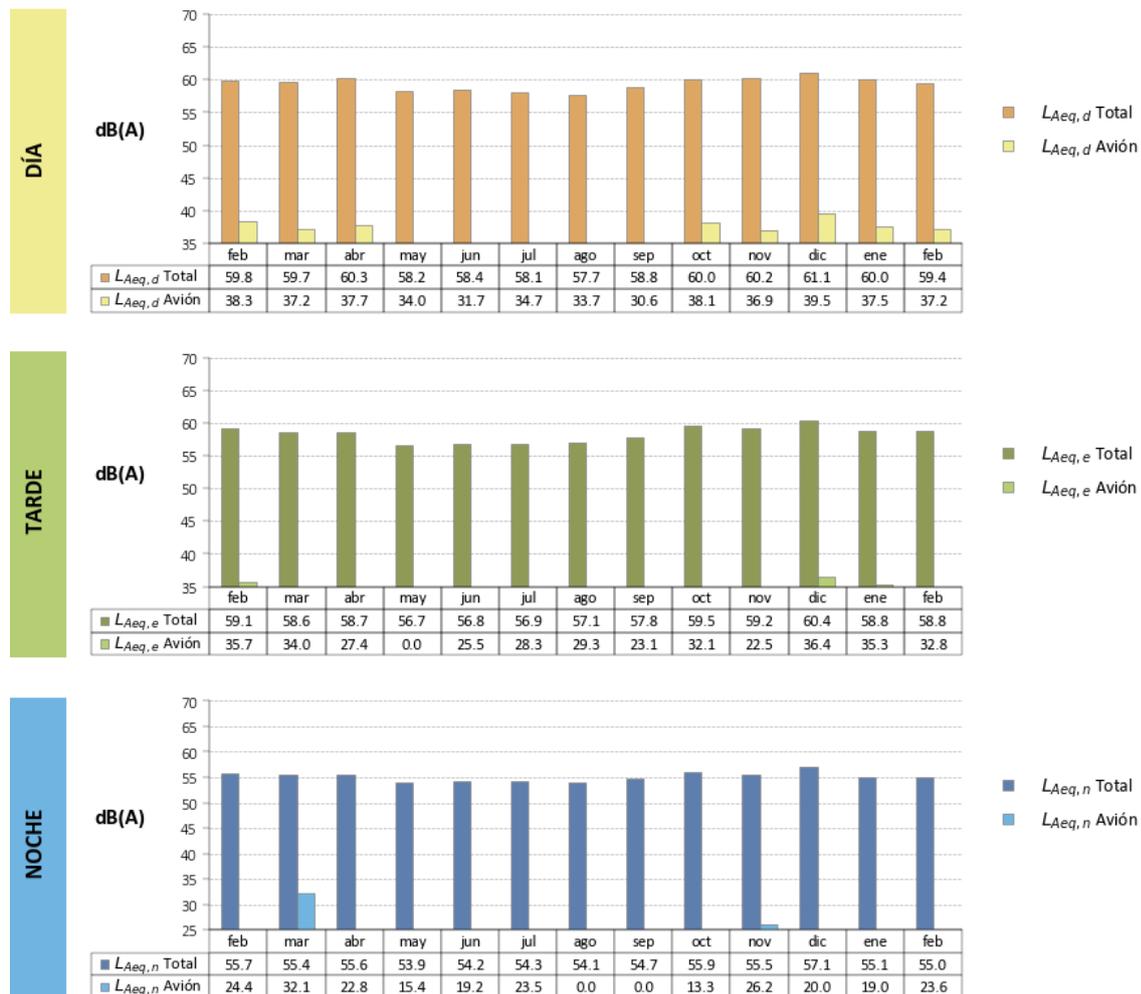


### Rutas día Configuración Sur



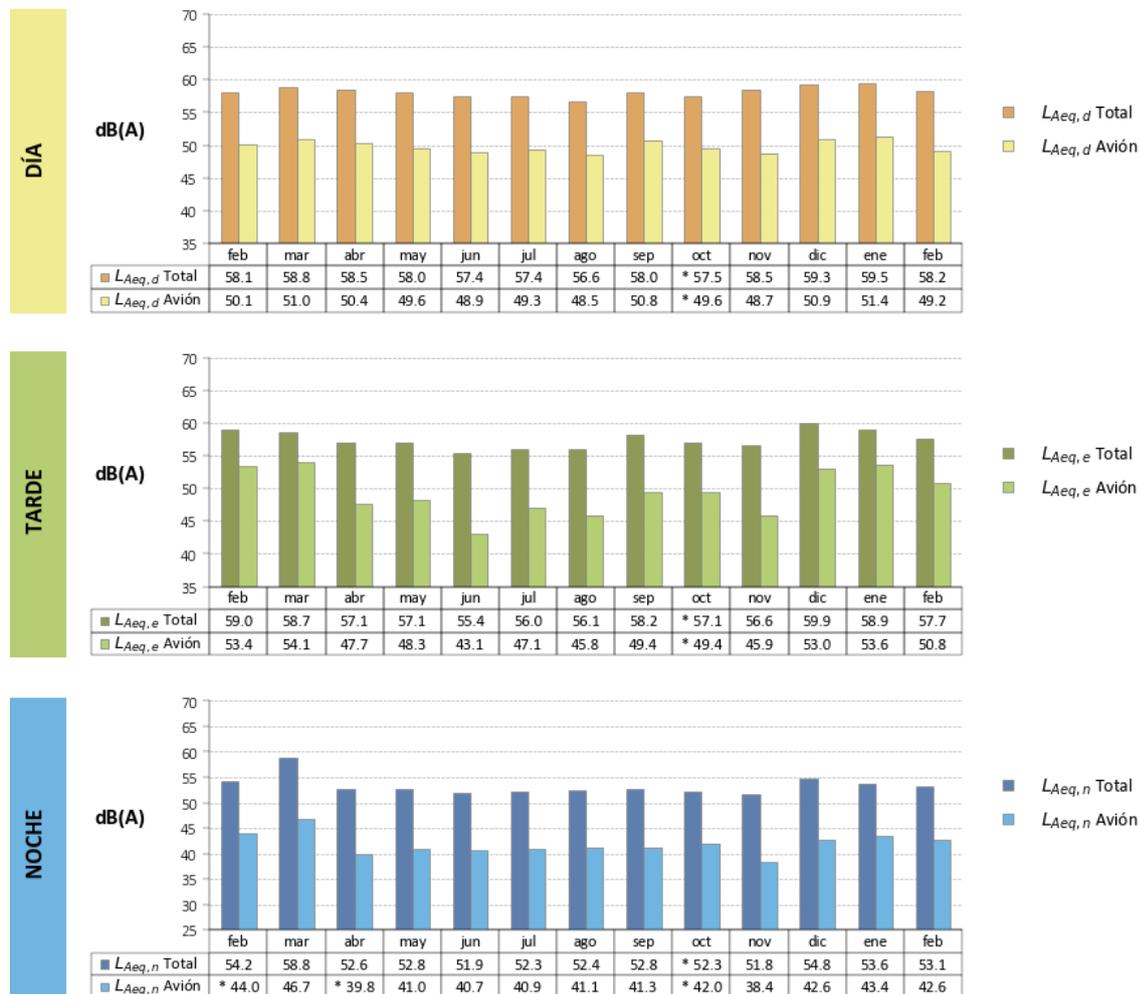
TMR-12 Alameda de Osuna

El TMR12 se encuentra instalado en el barrio de Alameda de Osuna, perteneciente al distrito de Barajas.



TMR-13 Barajas

El TMR13 se encuentra instalado en el barrio de Barajas, perteneciente al municipio de Madrid.



\* Dato no amparado por la acreditación ENAC (disponibilidad de datos inferior al 70%).

## 5.5. PARACUELLOS DE JARAMA

En el análisis se ha tenido en cuenta la ubicación de los TMR con respecto a las rutas nominales más cercanas, así como la afección acústica en las distintas configuraciones y su distancia al aeropuerto.

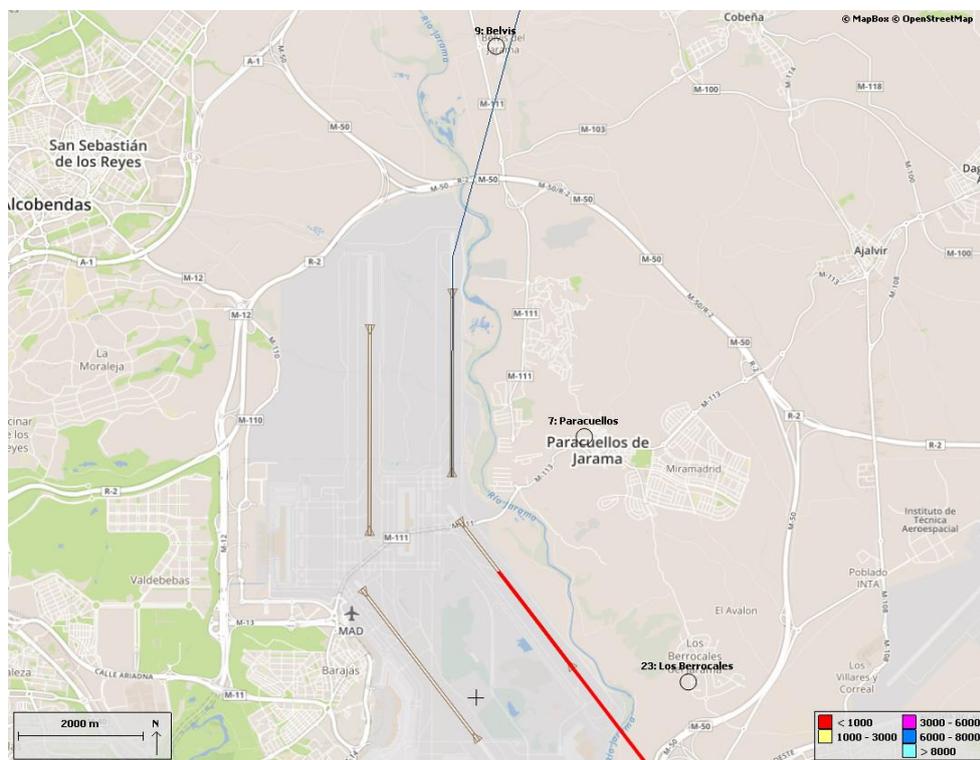
Tanto el TMR7 Paracuellos como el TMR23 Los Berrocales registran ruido aeronáutico que proviene principalmente de las operaciones de aterrizaje de la pista 32R tanto en periodo diurno como en periodo nocturno en Configuración Norte. A su vez, el TMR7 también registra sucesos sonoros generados por los despegues de la pista 36R en periodo diurno en esta configuración.

El TMR9 Belvis registra sucesos sonoros generados por los despegues hacia el Este de la pista 36R en Configuración Norte. Las operaciones nocturnas de despegue de la pista 36L generan sucesos sonoros registrados por el TMR.

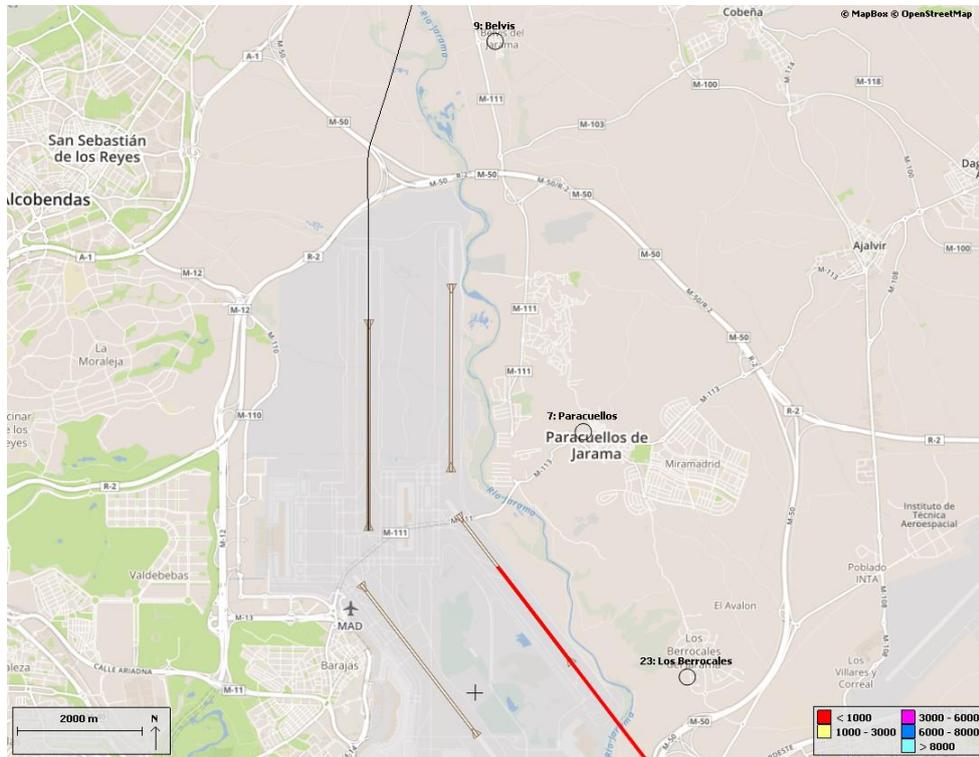
En Configuración Sur, el ruido registrado en ambos TMR proviene de los despegues de la pista 14L, tanto en periodo diurno como en periodo nocturno. El TMR7 también presenta afección de ruido aeronáutico originado por los aterrizajes de la pista 18L en periodo diurno y nocturno. En el TMR9, tanto en periodo diurno como en periodo nocturno, los aterrizajes de la pista 18L operan cerca del TMR.

El mapa incluido a continuación muestra las ubicaciones de los TMR respecto al aeropuerto y las rutas nominales tanto de despegues como aterrizajes, más cercanas al municipio:

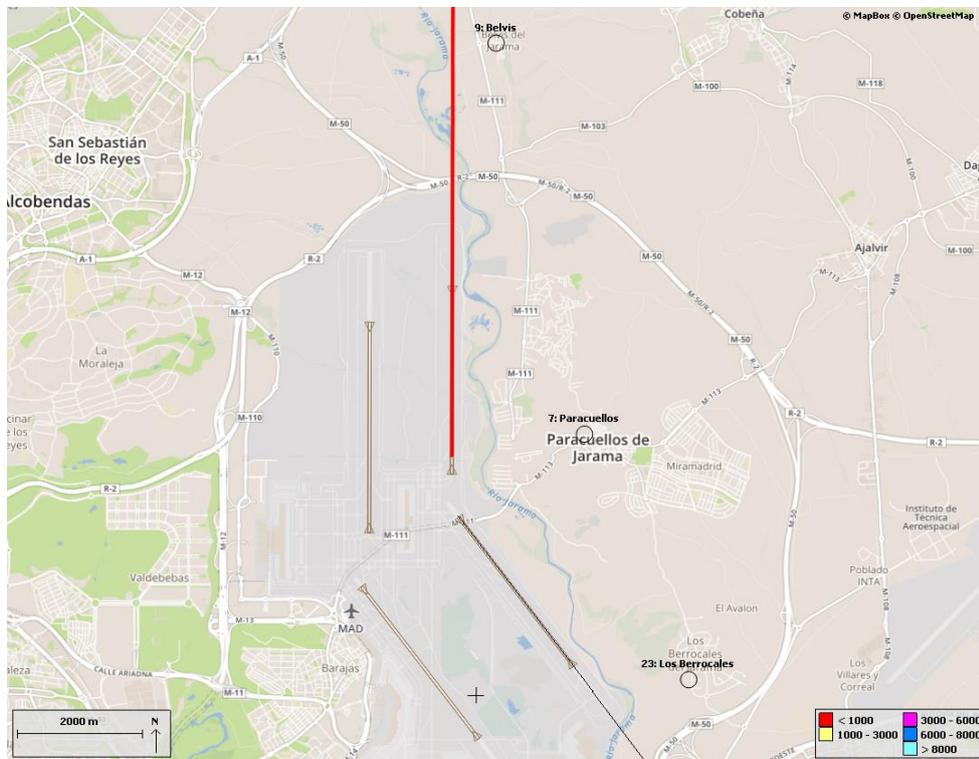
### Rutas día Configuración Norte



Rutas noche Configuración Norte

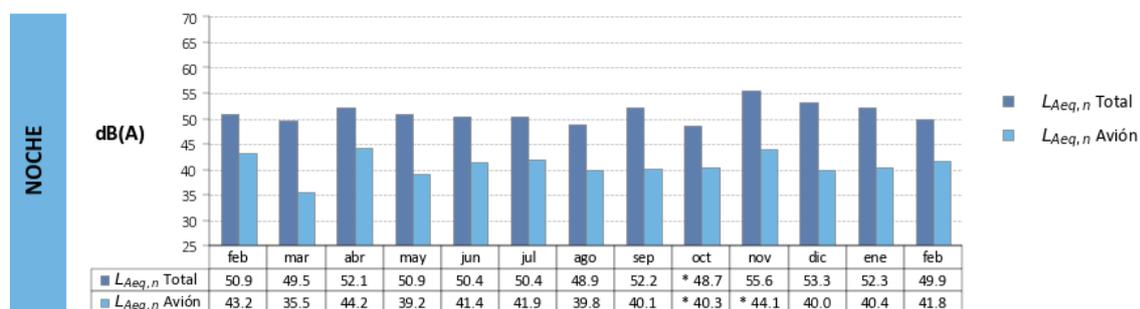
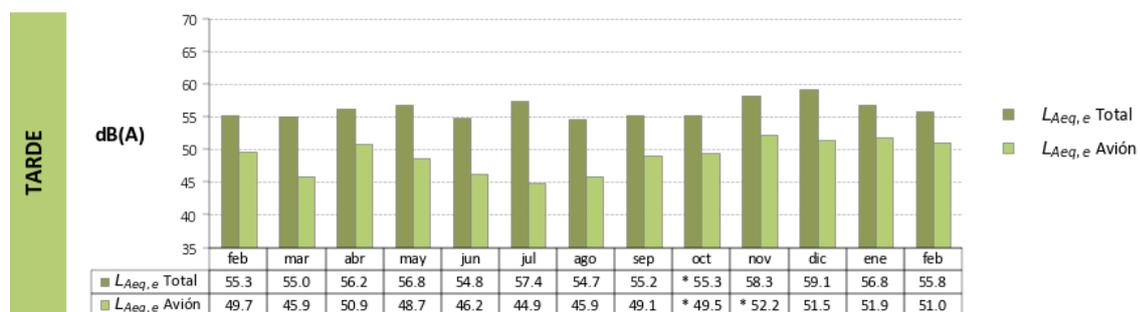
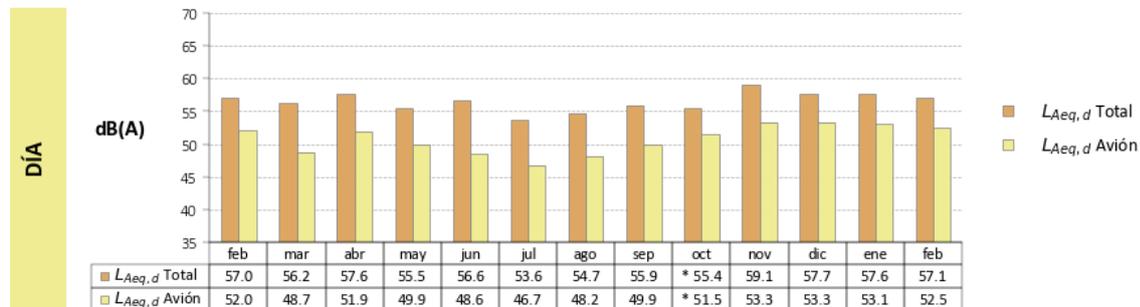


Rutas día y noche Configuración Sur



TMR-7 Paracuellos

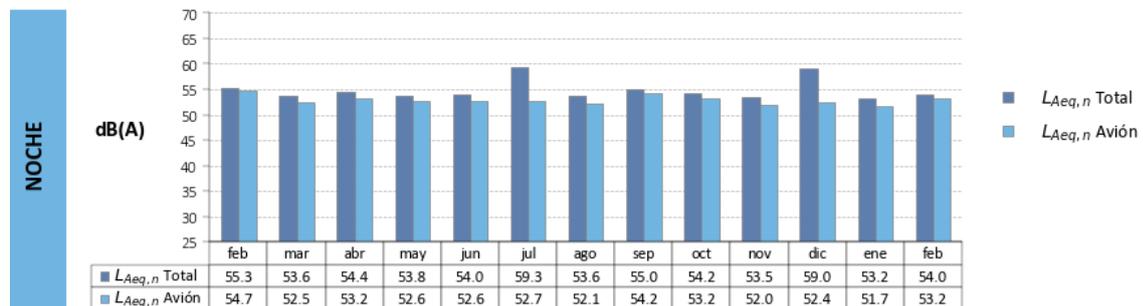
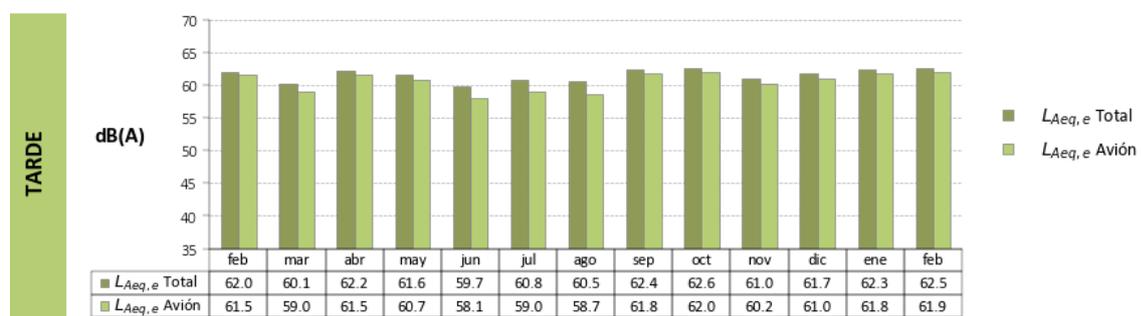
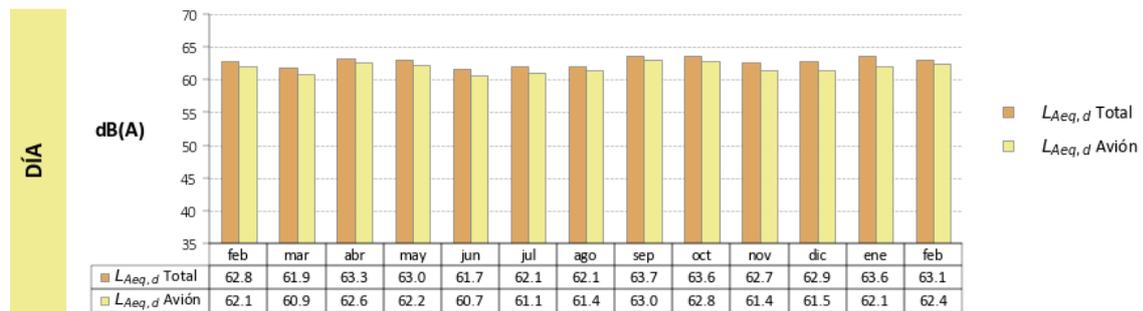
De los tres terminales de ruido instalados en Paracuellos del Jarama, el TMR7 es el más cercano al centro urbano.



\* Dato no amparado por la acreditación ENAC (disponibilidad de datos inferior al 70%).

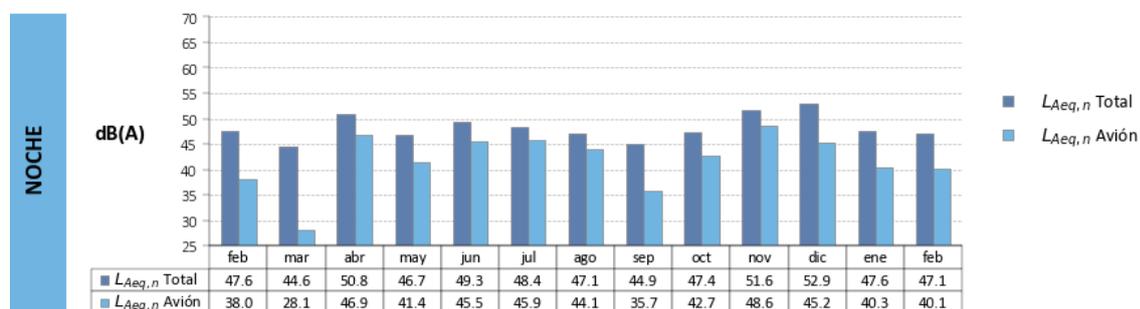
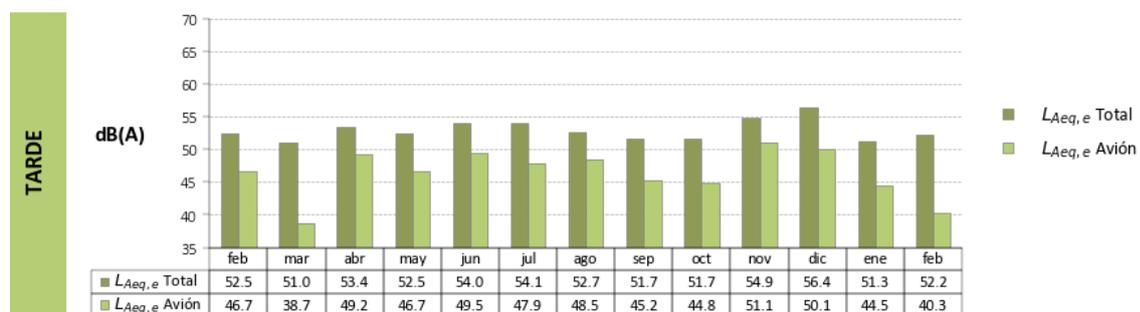
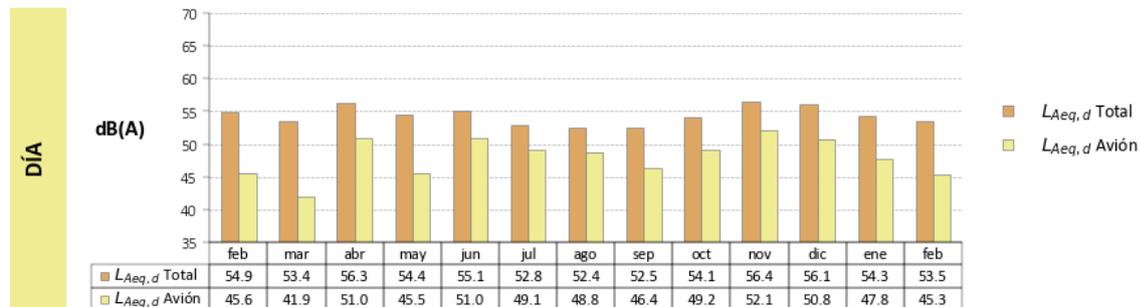
TMR-9 Belvis

El TMR9 se encuentra instalado en Belvis del Jarama.



TMR-23 Los Berrocales

EL TMR23 se encuentra instalado en la urbanización de Los Berrocales, al sur del municipio de Paracuellos de Jarama.



Disminuye  $L_{Aeq}$  Aviación en periodo día y tarde debido a un menor número de operaciones en configuración sur.

## 5.6. ALCOBENDAS

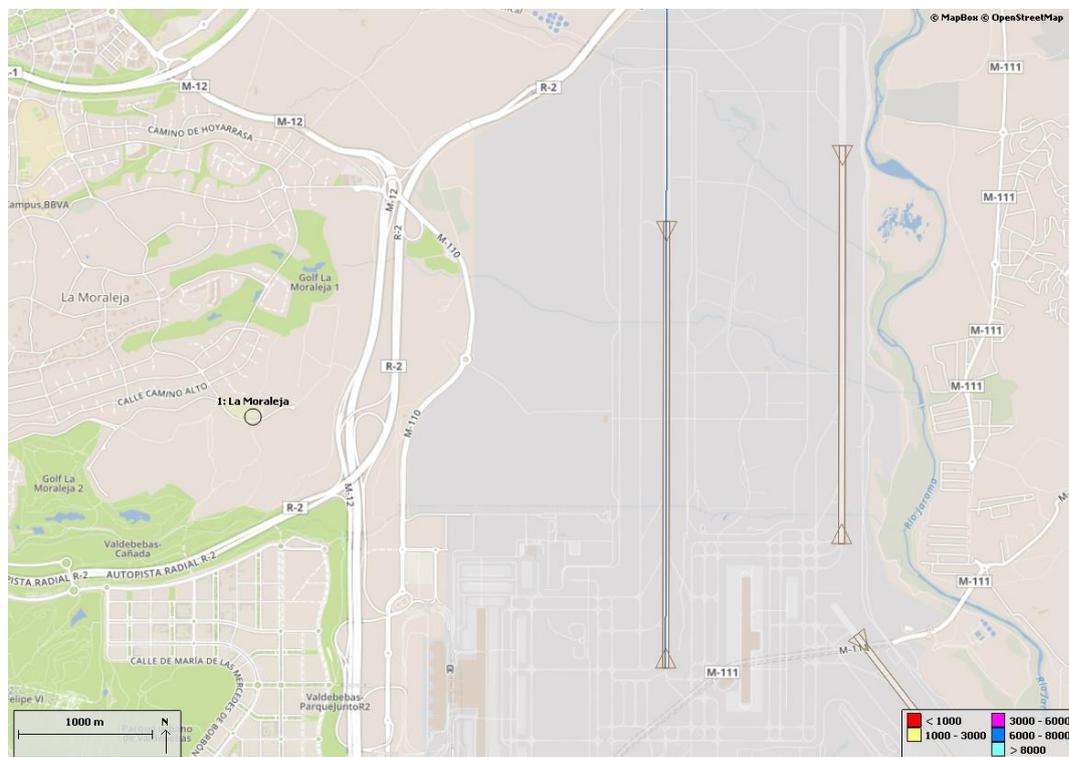
En el análisis se ha tenido en cuenta la ubicación del TMR con respecto a las rutas nominales más cercanas, así como la afección acústica en las distintas configuraciones y su distancia al aeropuerto.

El ruido medido en el TMR1 La Moraleja proviene de las operaciones de despegue de la pista 36L en Configuración Norte, tanto en periodo diurno como en periodo nocturno.

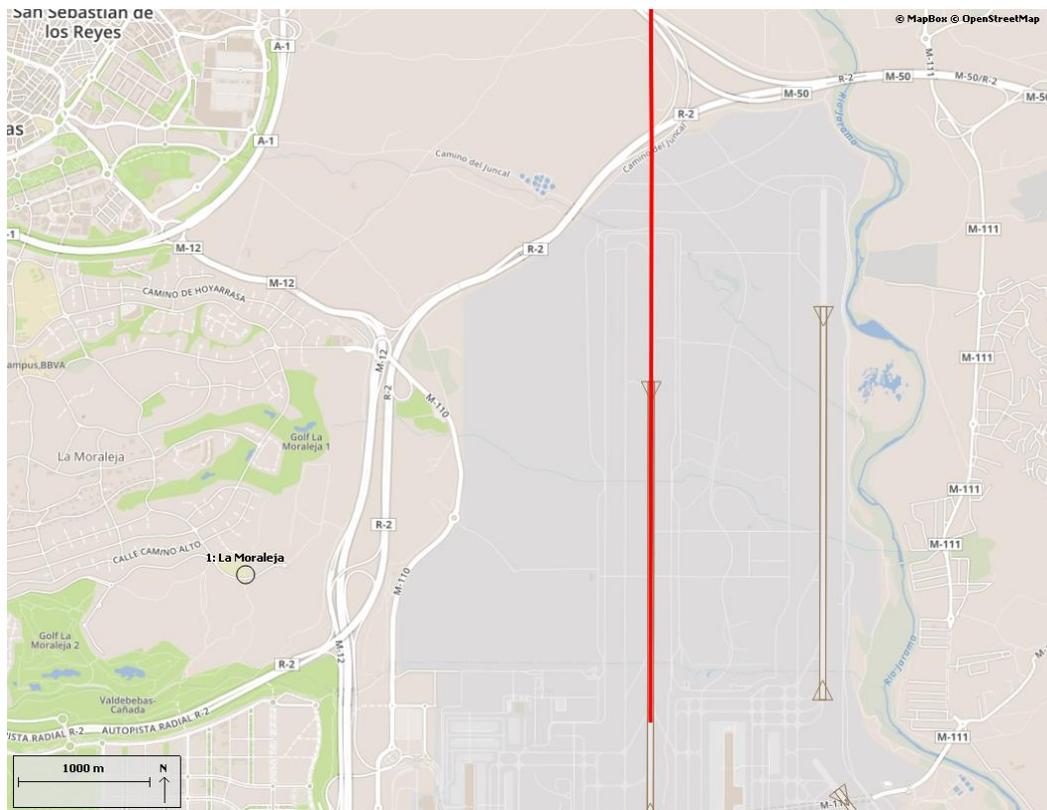
Los aterrizajes por la pista 18R son las aeronaves diurnas que operan más cerca del TMR en Configuración Sur. El TMR no presenta afección acústica en Configuración Sur noche, ya que las rutas operan alejadas del TMR.

El mapa incluido a continuación muestra la ubicación del TMR respecto al aeropuerto y las rutas nominales tanto de despegues como aterrizajes, más cercanas al municipio:

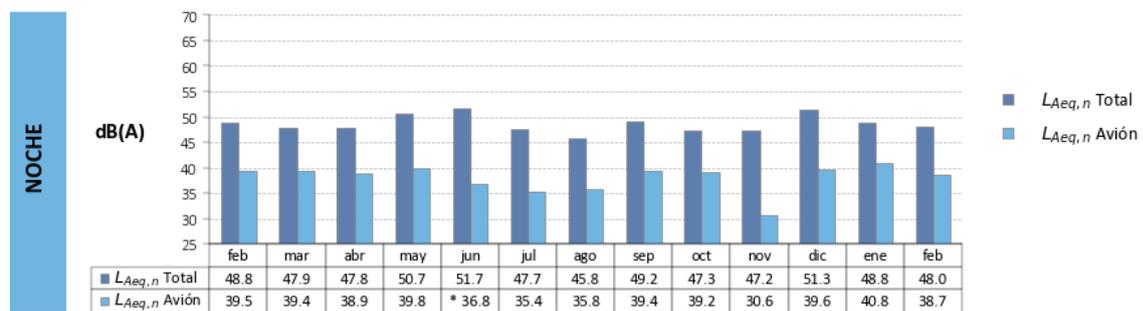
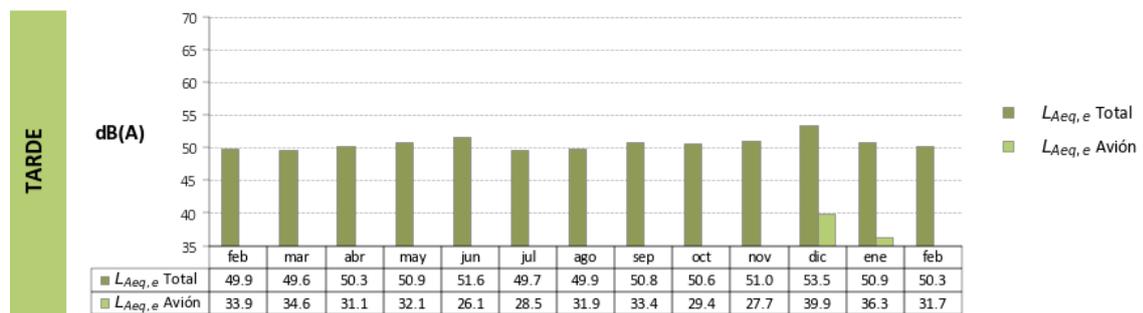
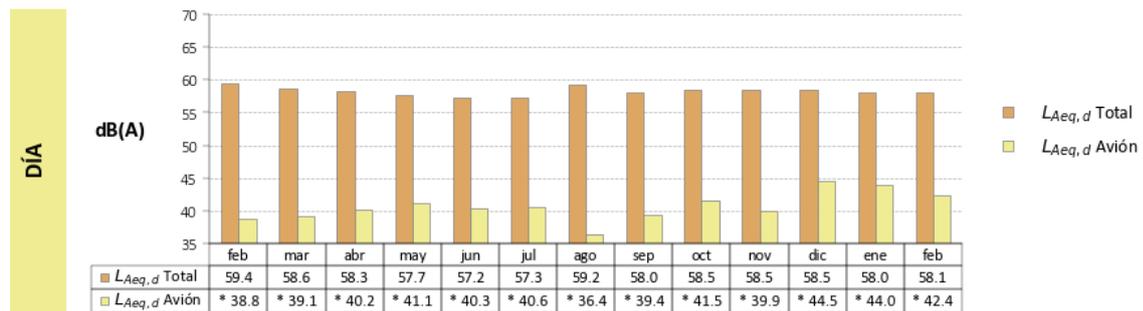
### Rutas día y noche Configuración Norte



### Rutas día Configuración Sur



**TMR-1 La Moraleja**



\* Dato no amparado por la acreditación ENAC (disponibilidad de datos inferior al 70% debido al elevado ruido de fondo).

## 5.7. FUENTE EL SAZ DE JARAMA

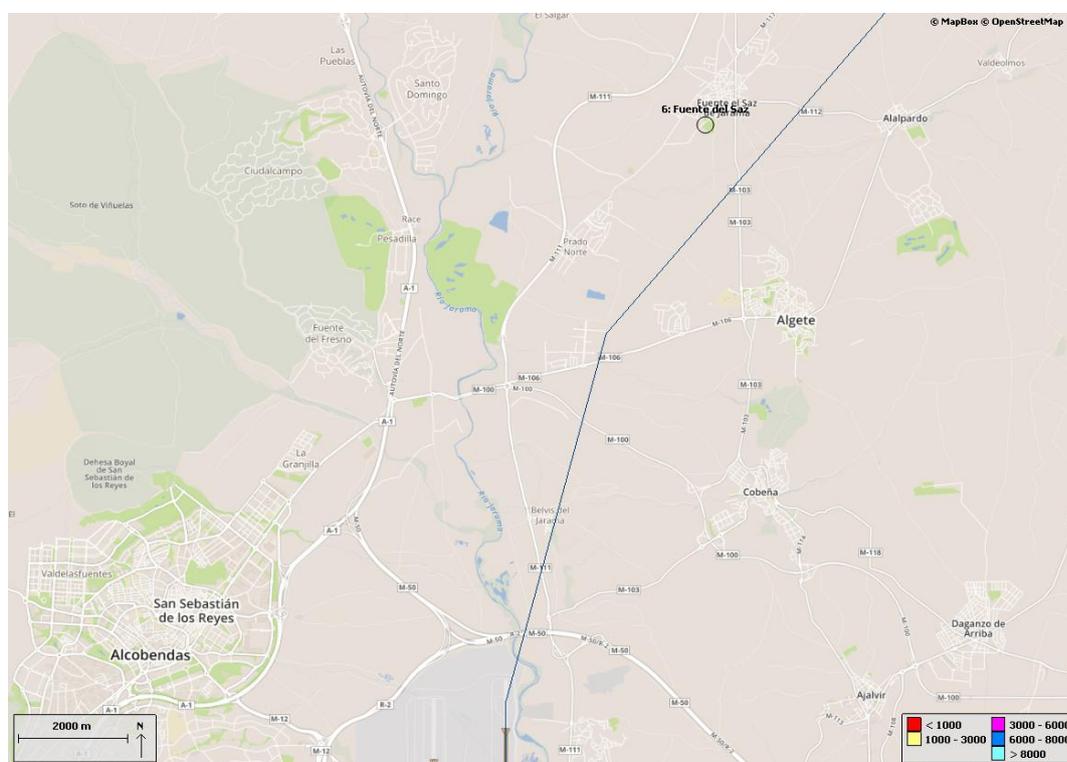
En el análisis se ha tenido en cuenta la ubicación del TMR con respecto a las rutas nominales más cercanas, así como la afección acústica en las distintas configuraciones y su distancia al aeropuerto.

El ruido medido en el TMR6 Fuente el Saz en periodo diurno y en Configuración Norte, proviene de las operaciones hacia el Este de la pista 36R. El TMR registra sucesos sonoros aeronáuticos generados por las operaciones de las rutas nocturnas en Configuración Norte.

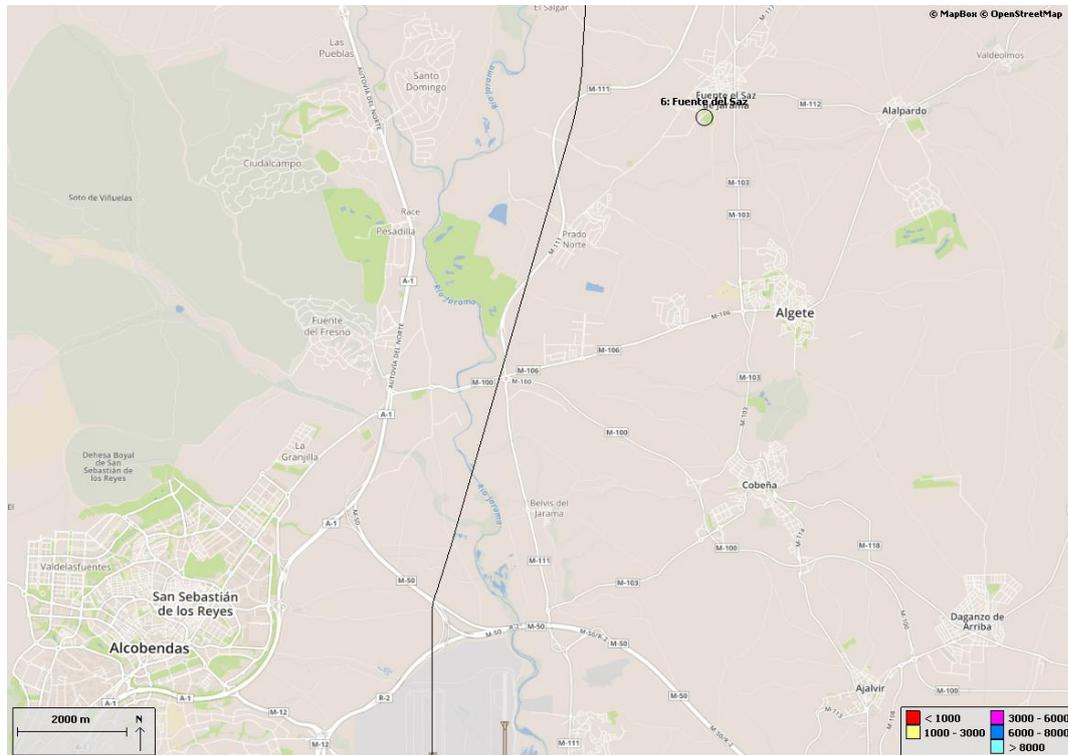
Las rutas de aterrizaje en Configuración Sur en periodo diurno y nocturno se encuentran alejadas del TMR.

El mapa incluido a continuación muestra la ubicación del TMR respecto al aeropuerto y las rutas nominales tanto de despegues como aterrizajes, más cercanas al municipio:

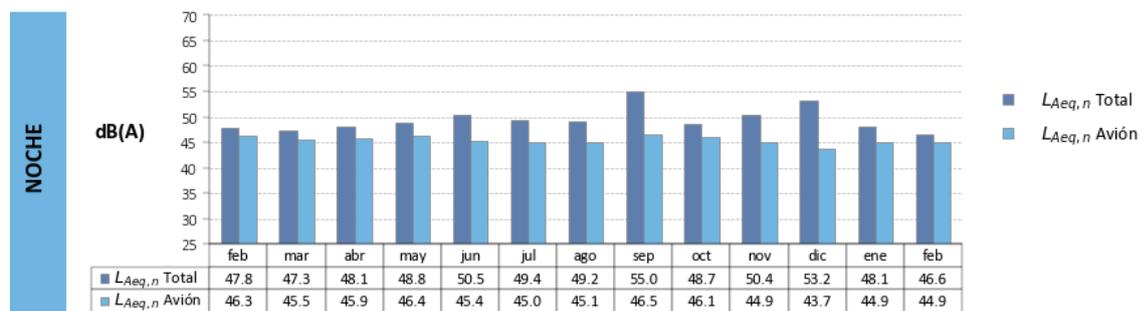
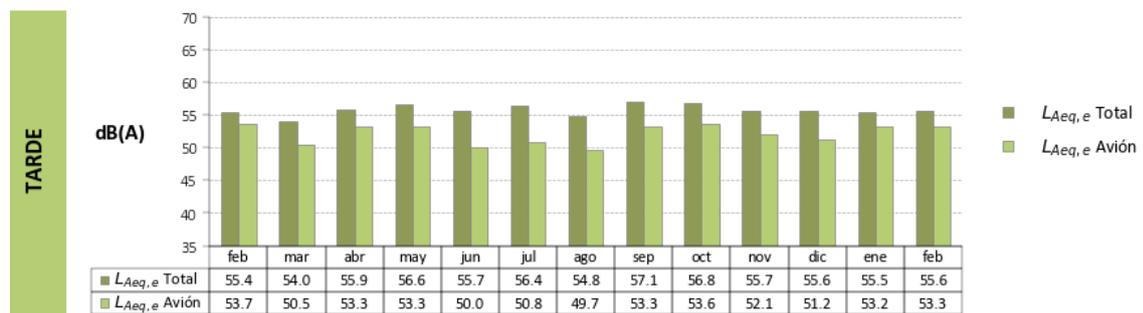
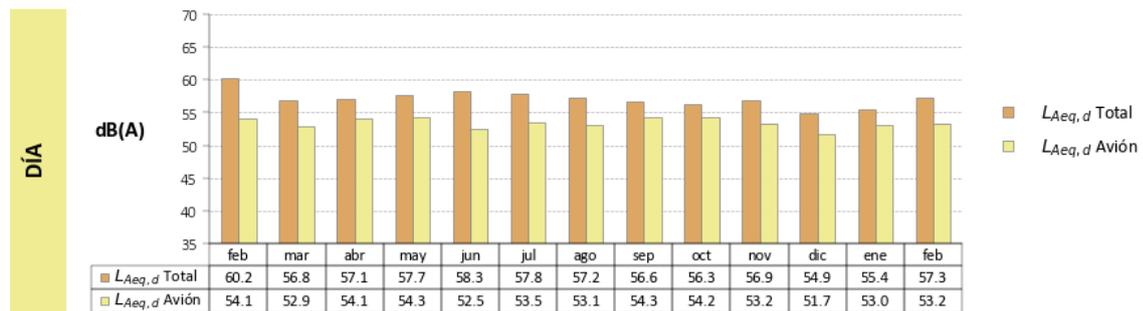
### Rutas día Configuración Norte



### Rutas noche Configuración Norte



TMR-6 Fuente el Saz



## 5.8. MEJORADA DEL CAMPO

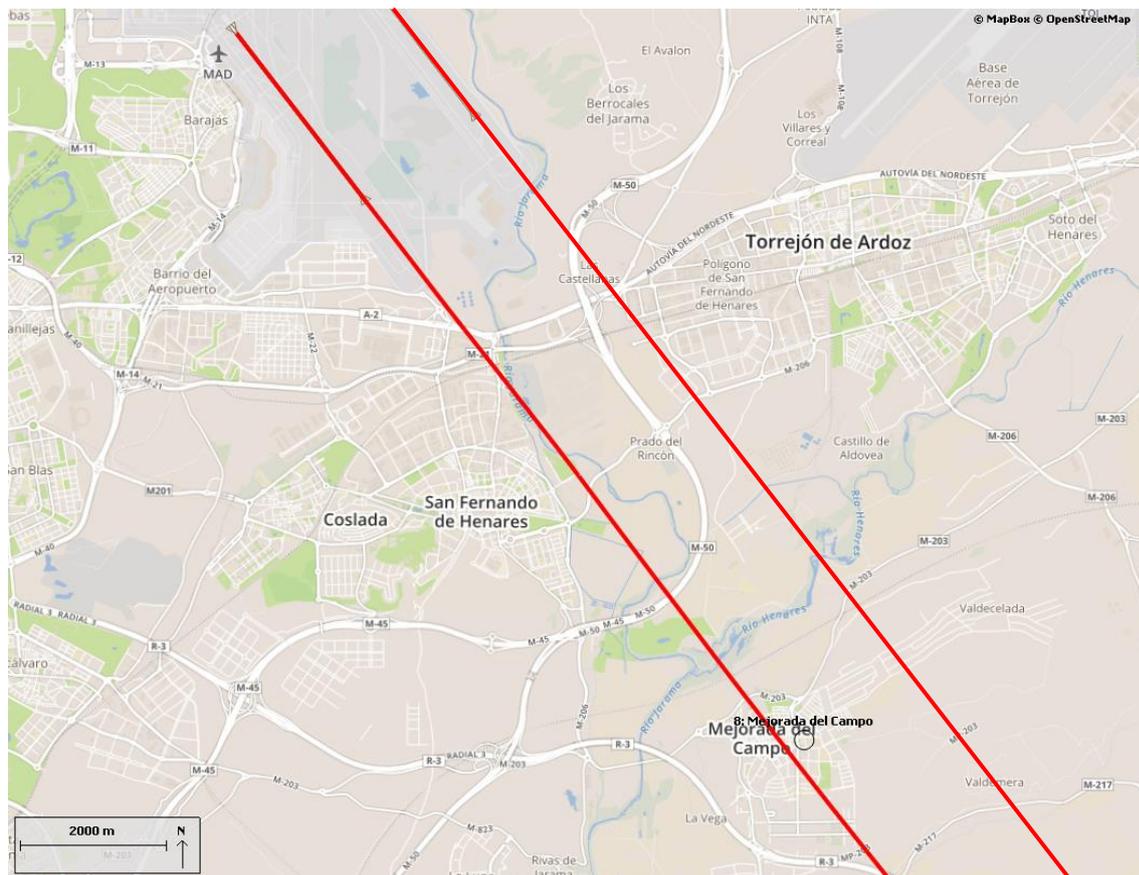
En el análisis se ha tenido en cuenta la ubicación del TMR con respecto a las rutas nominales más cercanas, así como la afección acústica en las distintas configuraciones y su distancia al aeropuerto.

El ruido medido en el TMR8 Mejorada proviene principalmente de los aterrizajes que se realizan por la pista 32L, y en menor grado de los aterrizajes de la pista 32R, en periodo diurno y Configuración Norte. En periodo nocturno, el ruido generado tiene su origen en los aterrizajes de la pista 32R.

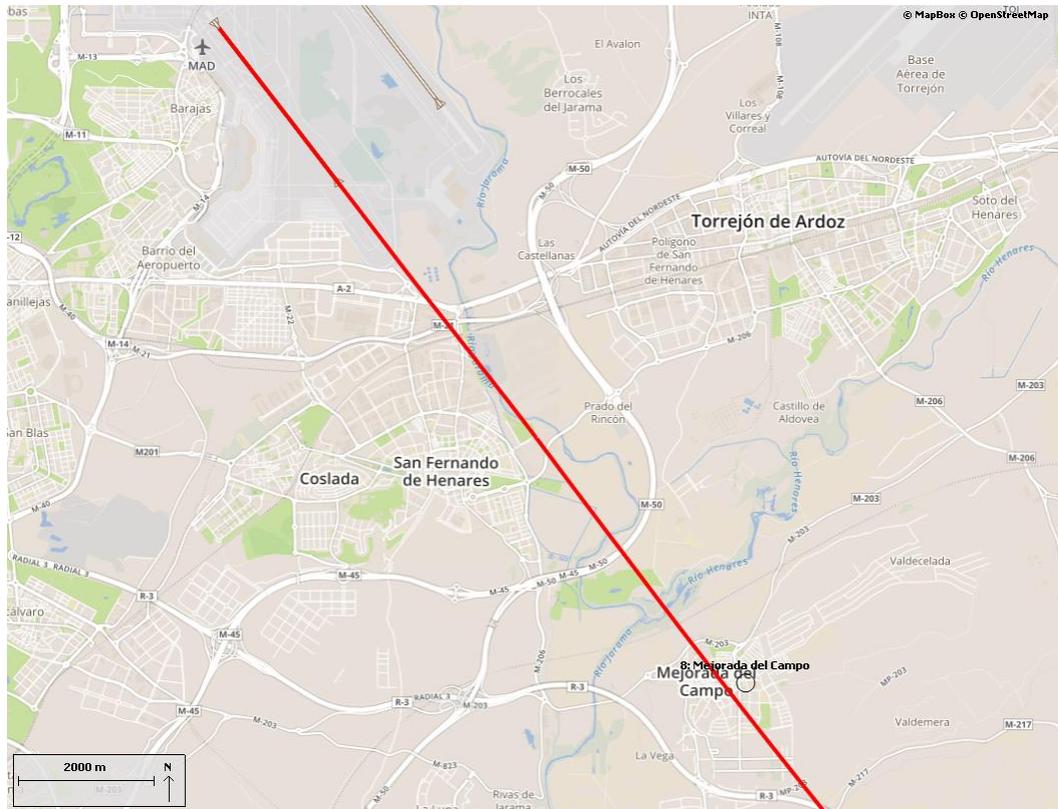
Las aeronaves que despegan por la pista 14R en Configuración Sur y periodo diurno generan sucesos sonoros aeronáuticos que registra el TMR. Durante la noche, la afección acústica proviene de los despegues de la pista 14L.

El mapa incluido a continuación muestra la ubicación del TMR respecto al aeropuerto y las rutas nominales tanto de despegues como aterrizajes, más cercanas al municipio:

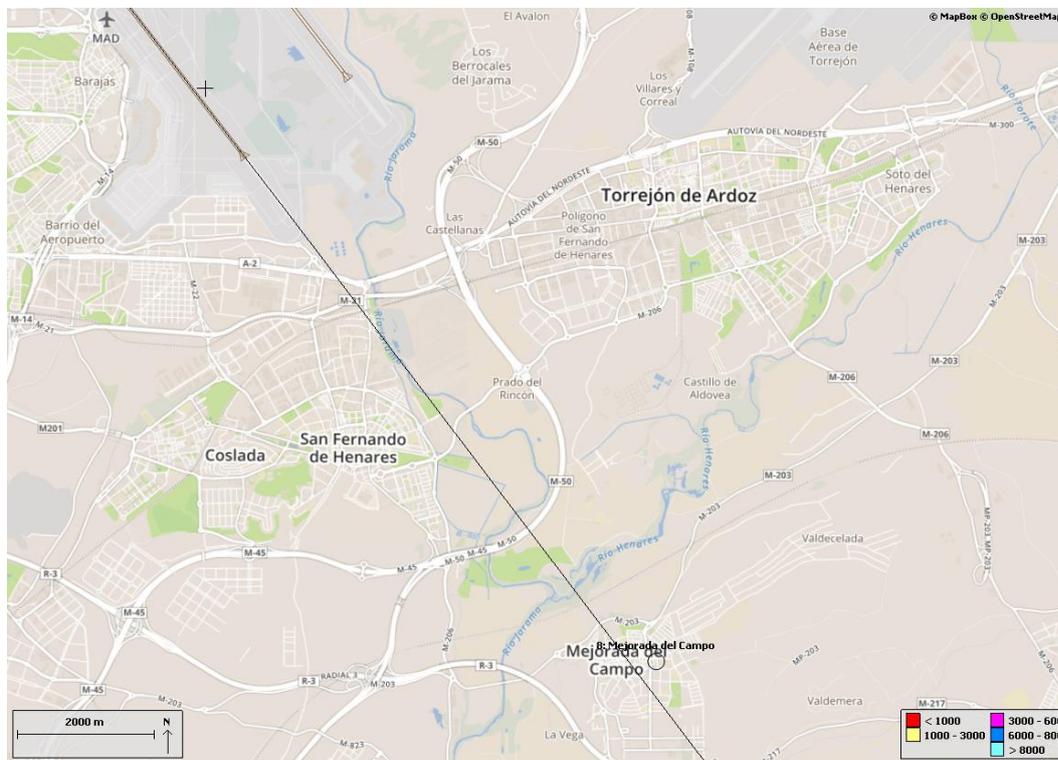
### Rutas día Configuración Norte



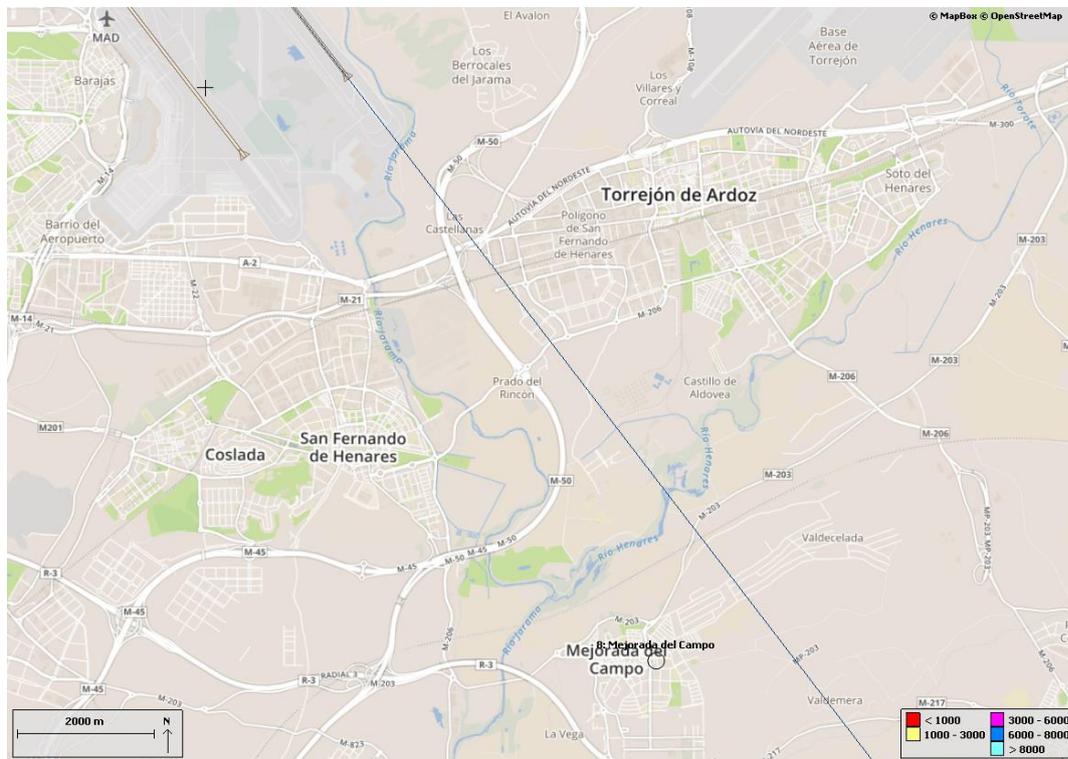
**Rutas noche Configuración Norte**



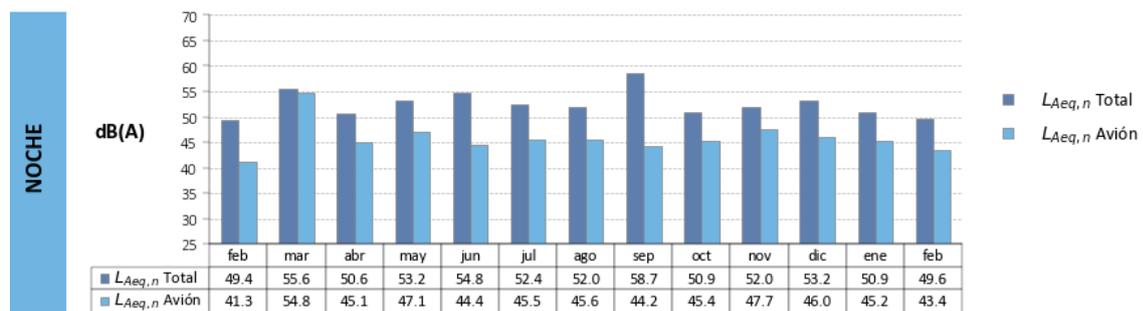
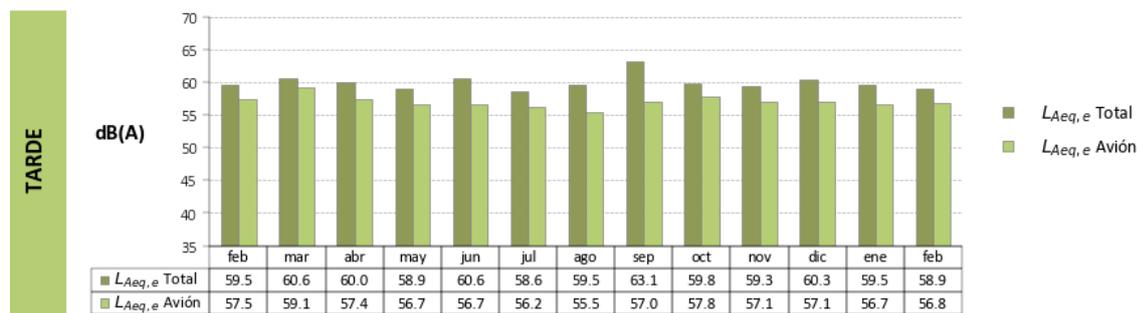
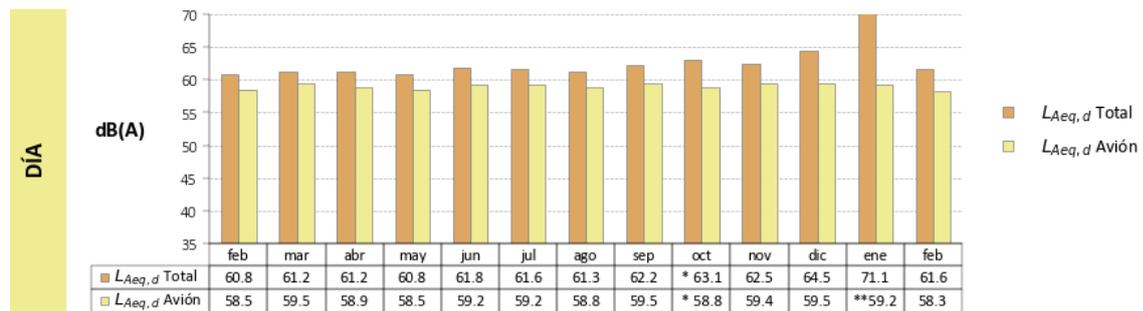
**Rutas día Configuración Sur**



### Rutas noche Configuración Sur



**TMR-8 Mejorada**



\* Dato no amparado por la acreditación ENAC (disponibilidad de datos inferior al 70%).

\*\* Dato no amparado por la acreditación ENAC (incertidumbre mayor a 3 dB(A)).

## 5.9. SAN FERNANDO DE HENARES

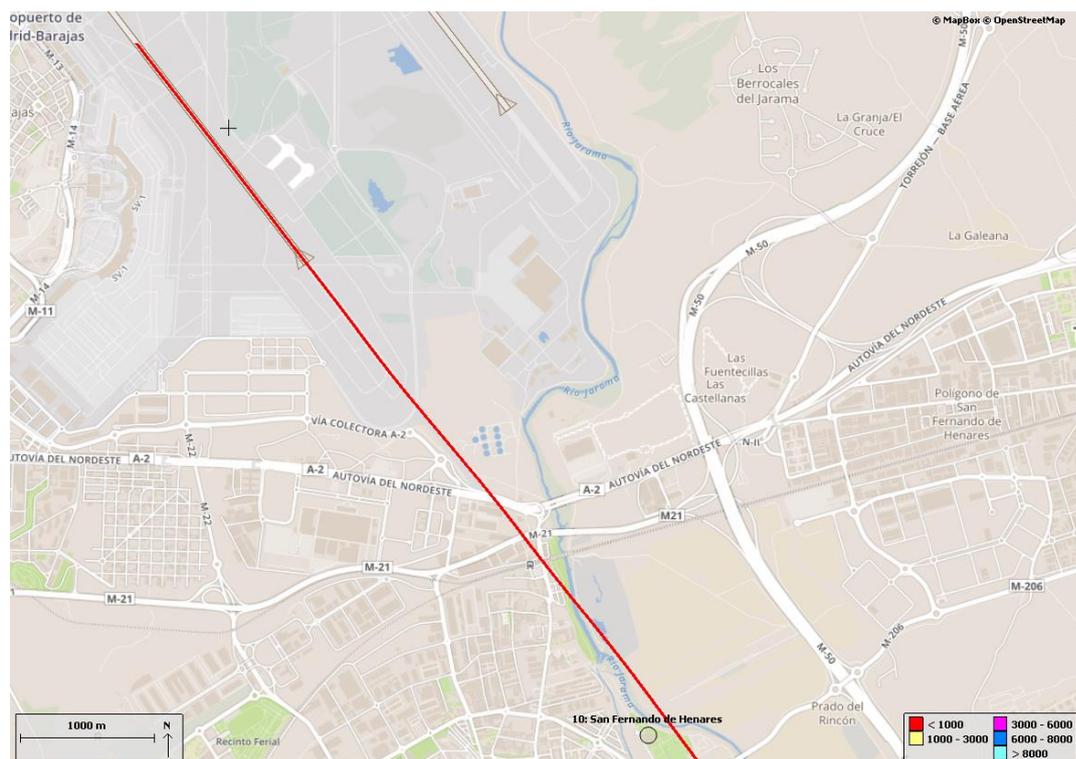
En el análisis se ha tenido en cuenta la ubicación del TMR con respecto a las rutas nominales más cercanas, así como la afección acústica en las distintas configuraciones y su distancia al aeropuerto.

El ruido medido en el TMR10 San Fernando procede en su totalidad de los aterrizajes de la pista 32L, en periodo diurno y Configuración Norte. En periodo nocturno, el TMR no presenta afección acústica de los aterrizajes que operan por la pista 32R.

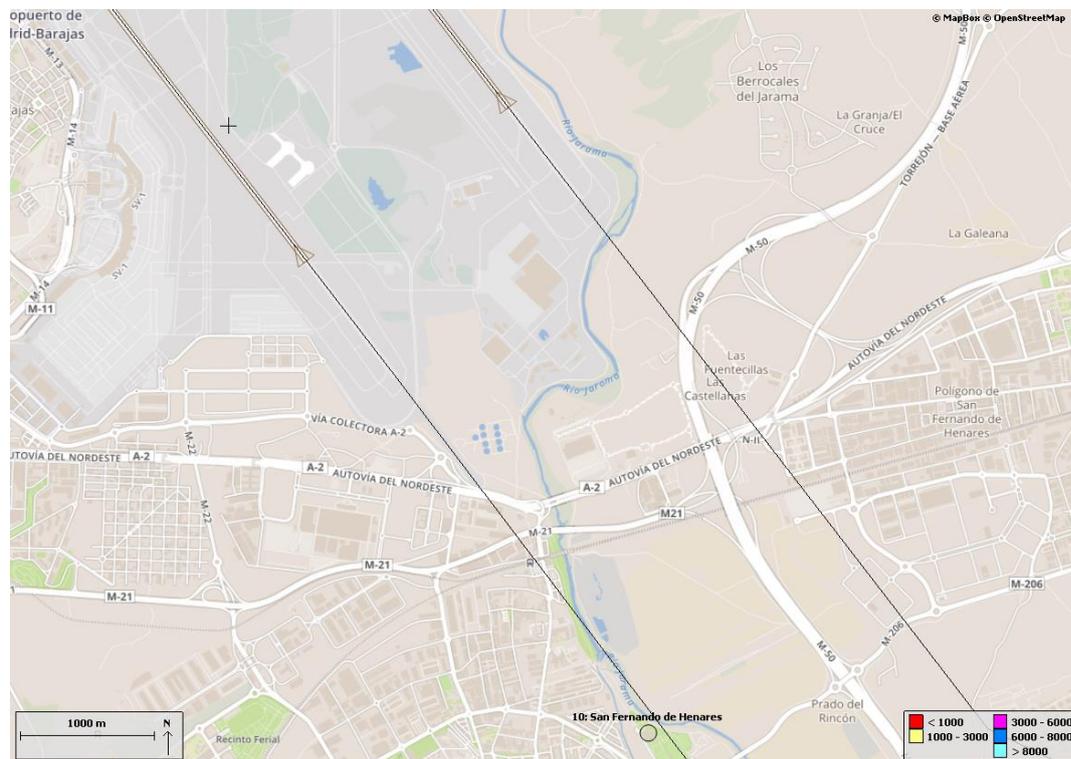
Los sucesos sonoros aeronáuticos registrados por el TMR en Configuración Sur se deben principalmente a los despegues de la pista 14R. También se registran sucesos generados por los despegues de la pista 14L, pero en menor proporción. En Configuración Sur y periodo nocturno el terminal capta algunos sucesos sonoros generados por los despegues de la pista 14L.

El mapa incluido a continuación muestra la ubicación del TMR respecto al aeropuerto y las rutas nominales tanto de despegues como aterrizajes, más cercanas al municipio:

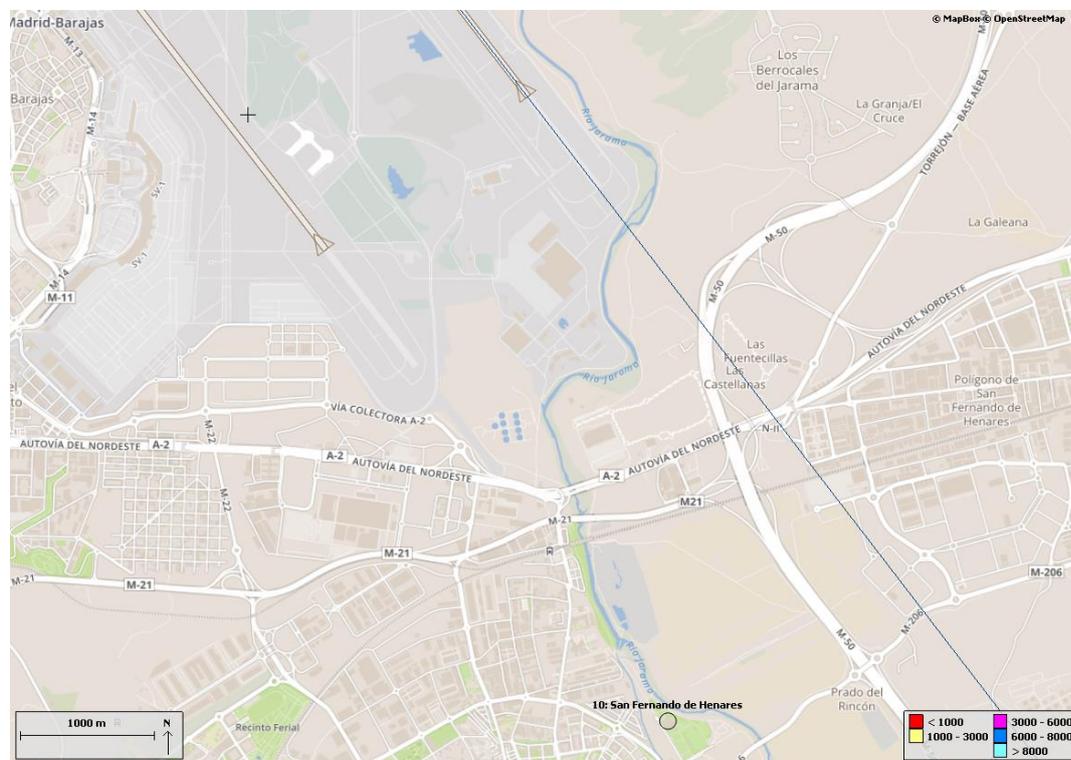
### Rutas día Configuración Norte



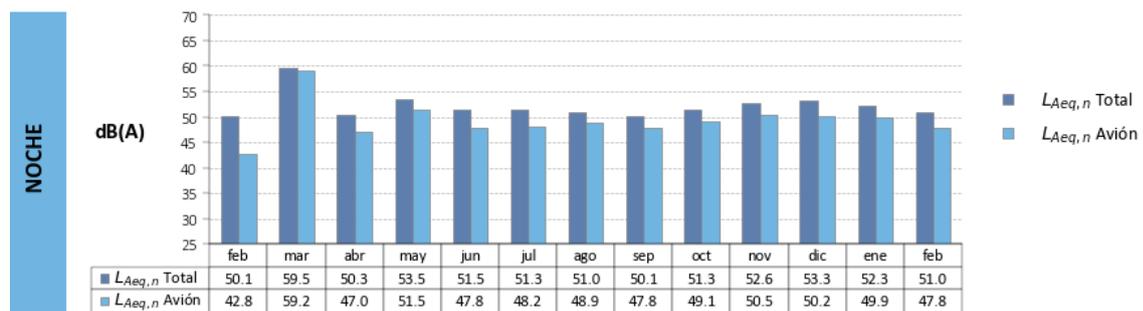
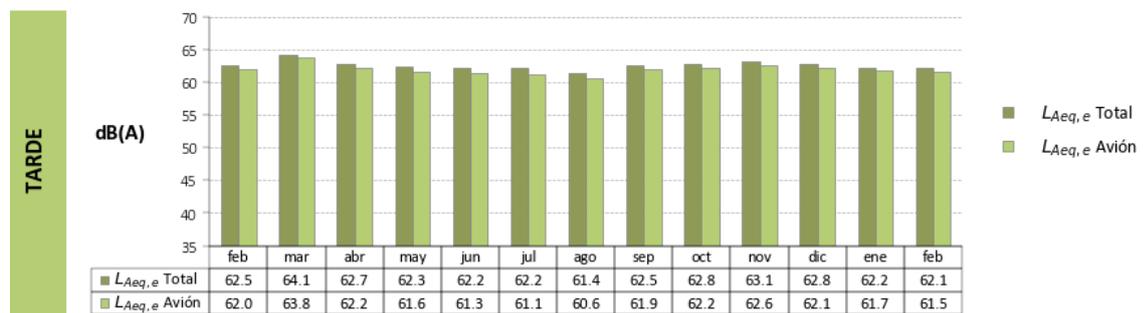
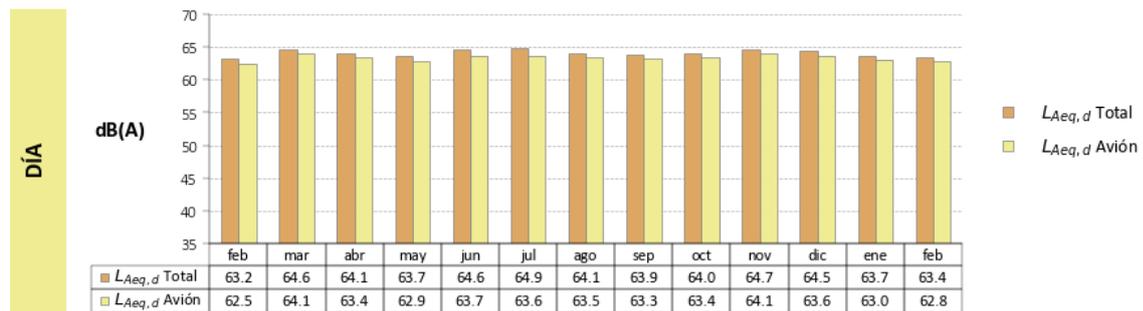
### Rutas día Configuración Sur



### Rutas noche Configuración Sur



**TMR-10 San Fernando**



**Disminuye  $L_{Aeq}$  Avión en periodo noche debido a un menor número de operaciones por la pista 32L/14R.**

## 5.10. COSLADA

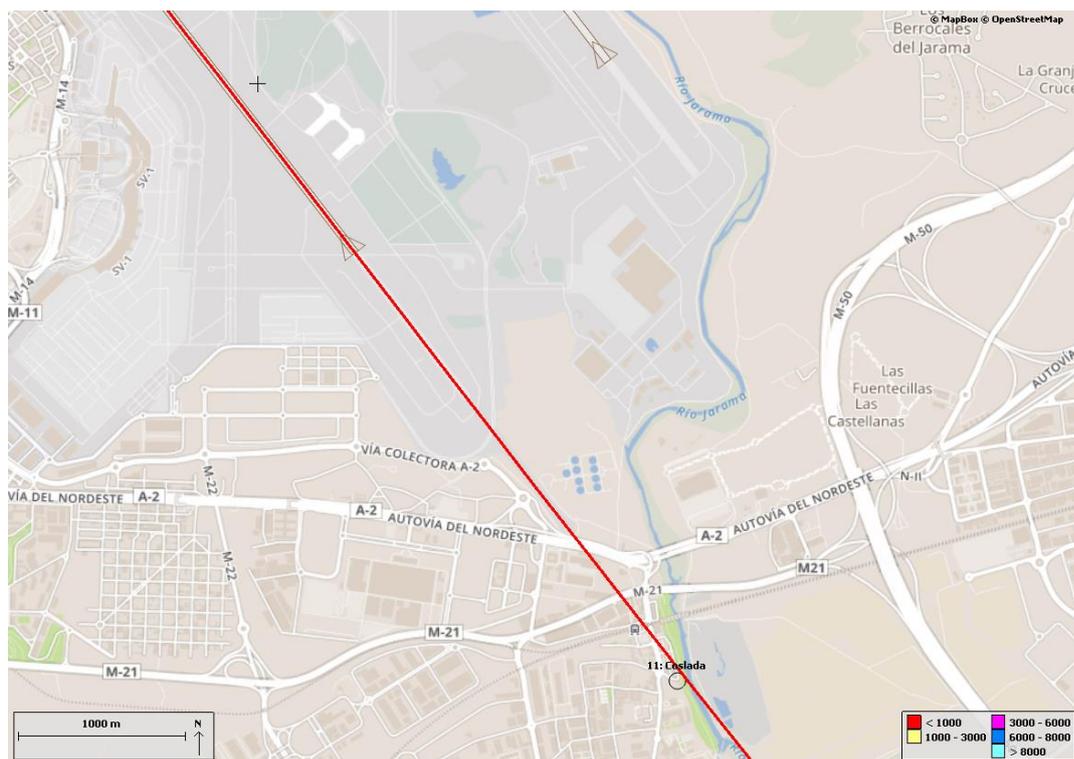
En el análisis se ha tenido en cuenta la ubicación del TMR con respecto a las rutas nominales más cercanas, así como la afección acústica en las distintas configuraciones y su distancia al aeropuerto.

El ruido medido en el TMR11 Coslada procede en su totalidad de los aterrizajes de la pista 32L, en periodo diurno y Configuración Norte. En periodo nocturno, el TMR no presenta afección acústica de los aterrizajes que operan por la pista 32R.

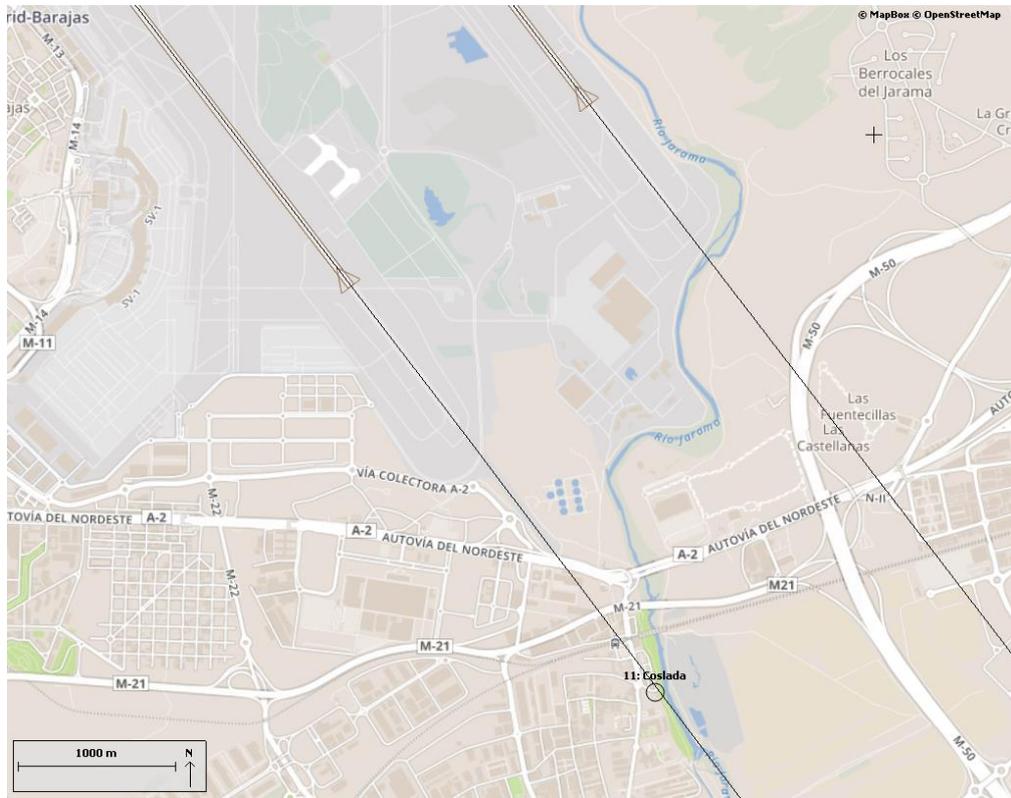
Los sucesos sonoros aeronáuticos registrados por el TMR en Configuración Sur se deben principalmente a los despegues de la pista 14R, y registra algunos sucesos generados por los despegues de la pista 14L. El TMR correlaciona sucesos sonoros con despegues de la pista 14L en periodo nocturno.

El mapa incluido a continuación muestra la ubicación del TMR respecto al aeropuerto y las rutas nominales tanto de despegues como aterrizajes, más cercanas al municipio:

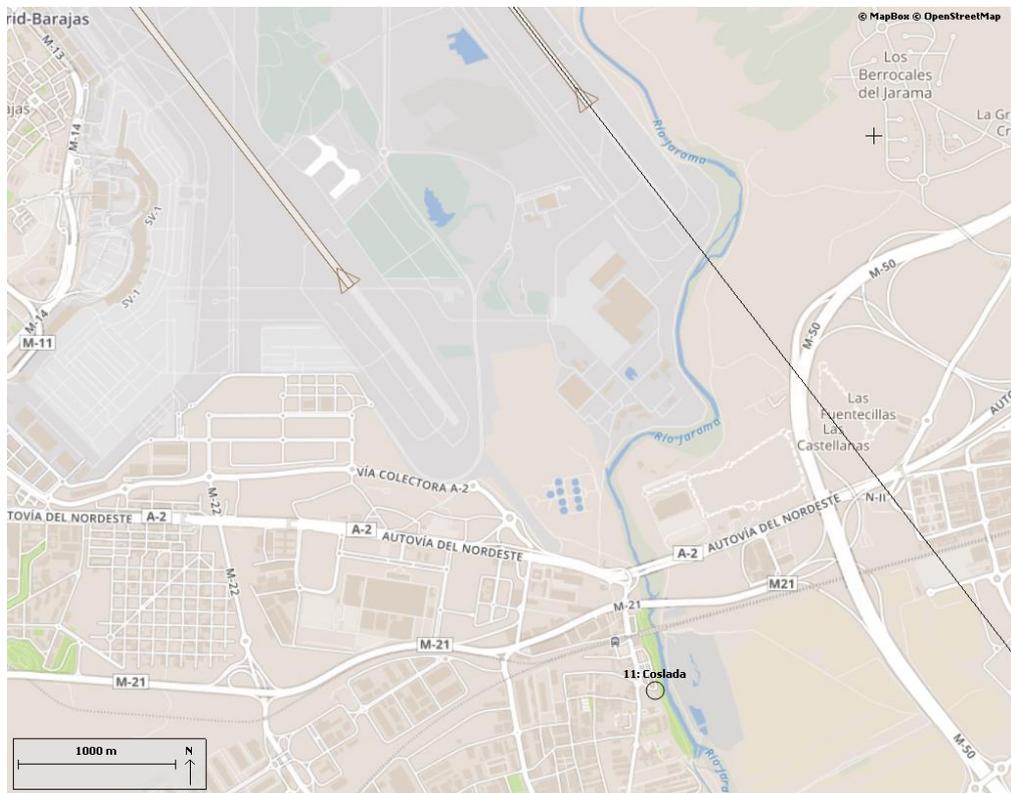
### Rutas día Configuración Norte



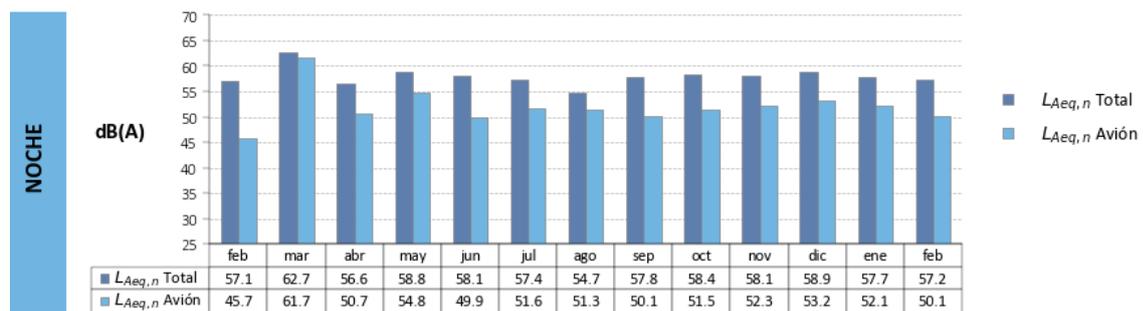
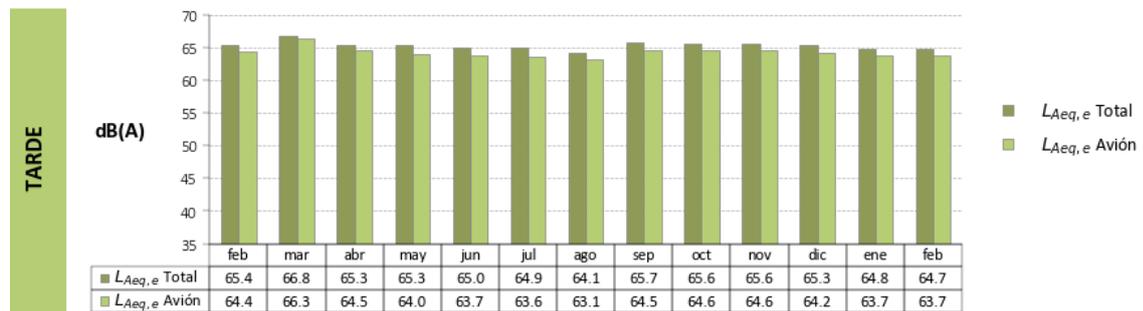
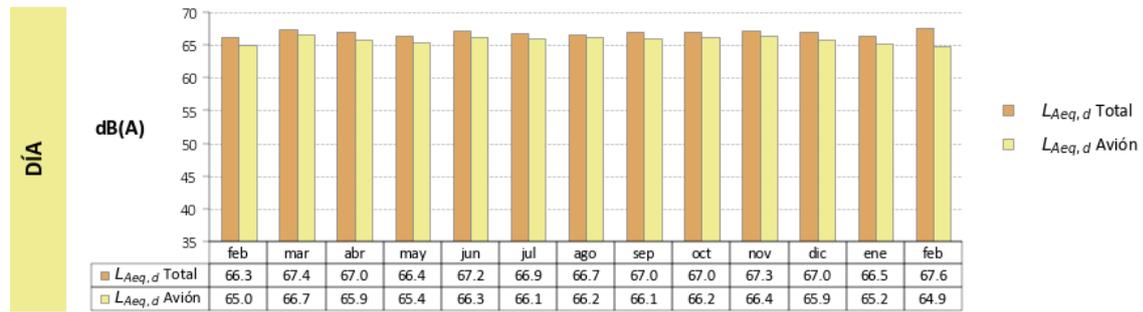
### Rutas día Configuración Sur



### Rutas noche Configuración Sur



**TMR-11 Coslada**



## 5.11. TRES CANTOS

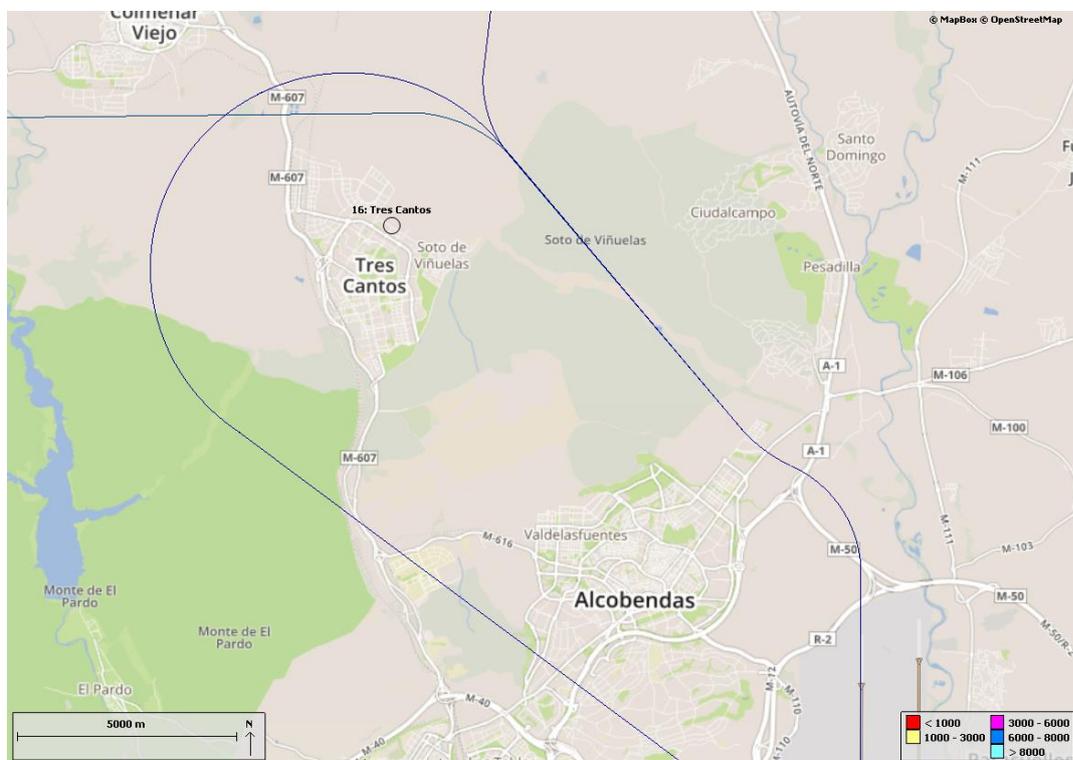
En el análisis se ha tenido en cuenta la ubicación del TMR con respecto a las rutas nominales más cercanas, así como la afección acústica en las distintas configuraciones y su distancia al aeropuerto.

El ruido medido en el TMR16 Tres Cantos proviene de las operaciones de las rutas conocidas como Oeste Corta. Las rutas nocturnas operan alejadas del TMR.

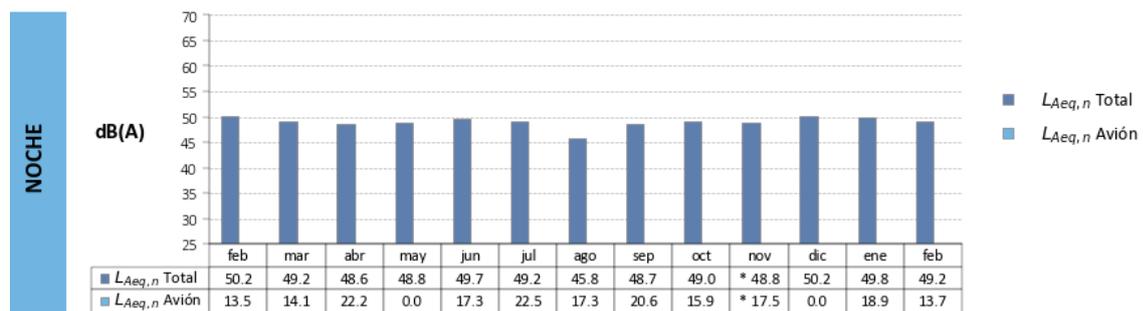
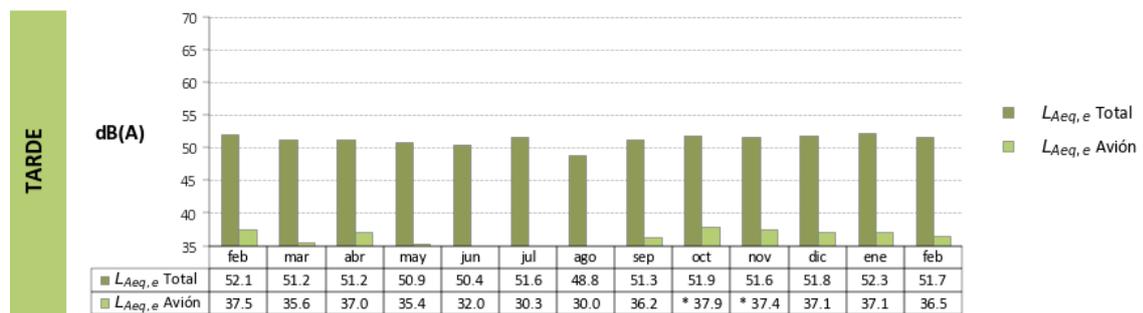
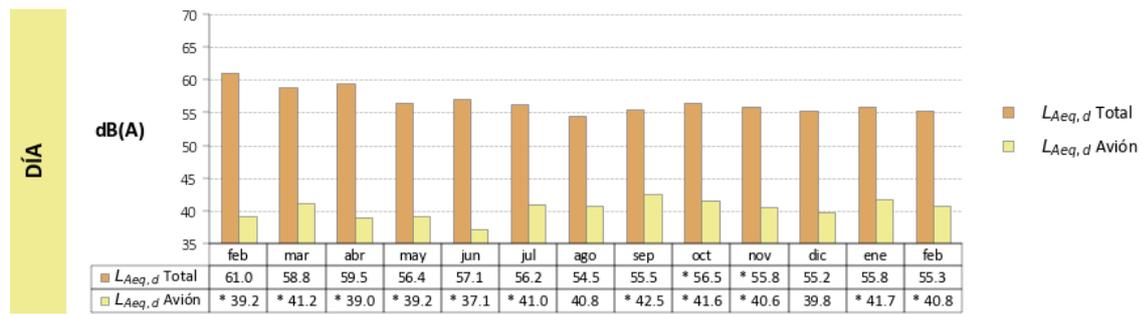
El TMR16 se encuentra muy alejado de las rutas de aterrizaje en Configuración Sur, tanto en periodo diurno como en periodo nocturno.

El mapa incluido a continuación muestra la ubicación del TMR respecto al aeropuerto y las rutas nominales de despegues más cercanas al municipio:

### Rutas día Configuración Norte



**TMR-16 Tres Cantos**



\* Dato no amparado por la acreditación ENAC (disponibilidad de datos inferior al 70% debido al elevado ruido de fondo).

## 5.12. EL MOLAR

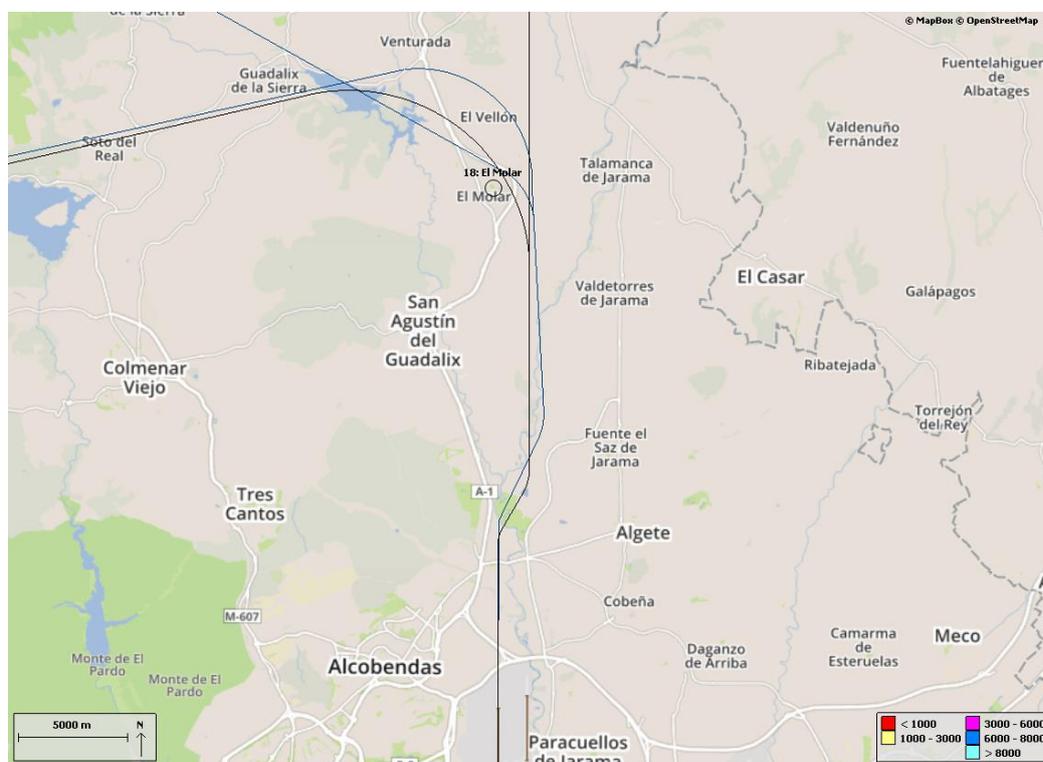
En el análisis se ha tenido en cuenta la ubicación del TMR con respecto a las rutas nominales más cercanas, así como la afección acústica en las distintas configuraciones y su distancia al aeropuerto.

El ruido medido en el TMR18 El Molar en periodo diurno y en Configuración Norte, proviene principalmente de las operaciones de las rutas conocidas como Oeste Larga. En periodo nocturno, algunos despegues generan sucesos sonoros que son captados por el TMR.

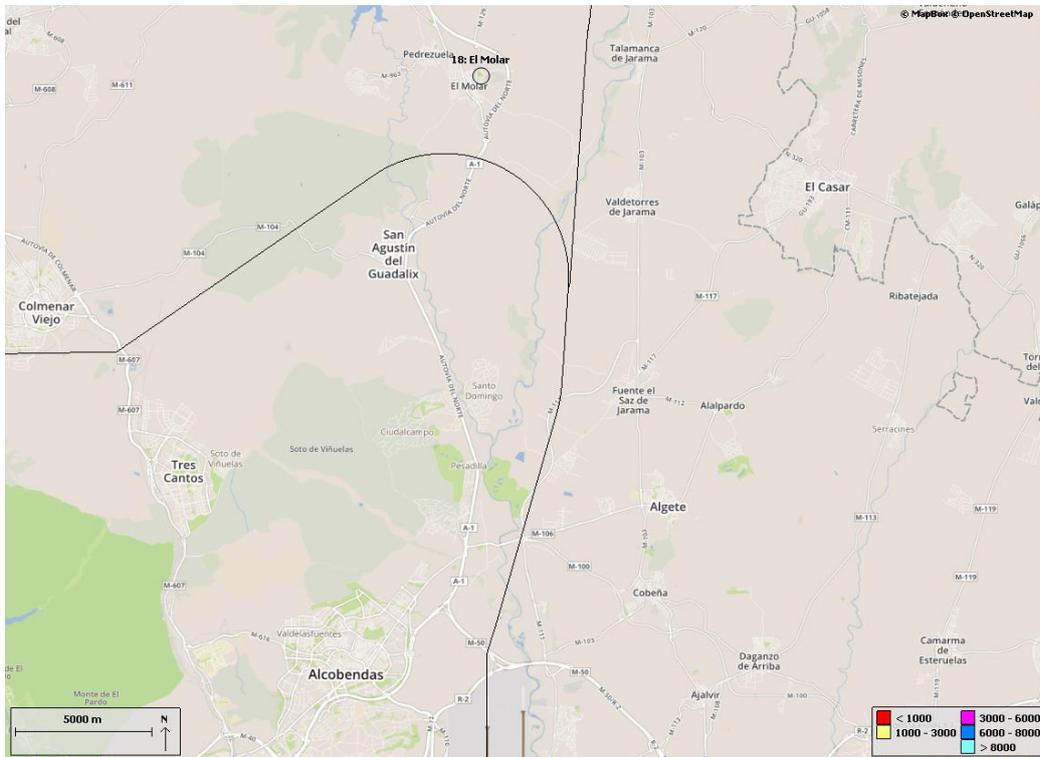
El TMR18 se encuentra próximo a las dos rutas de aproximación de aterrizajes en Configuración Sur y periodo diurno. Durante la noche, la afección acústica proviene de los aterrizajes de la pista 18L.

El mapa incluido a continuación muestra la ubicación del TMR respecto al aeropuerto y las rutas nominales tanto de despegues como aterrizajes, más cercanas al municipio:

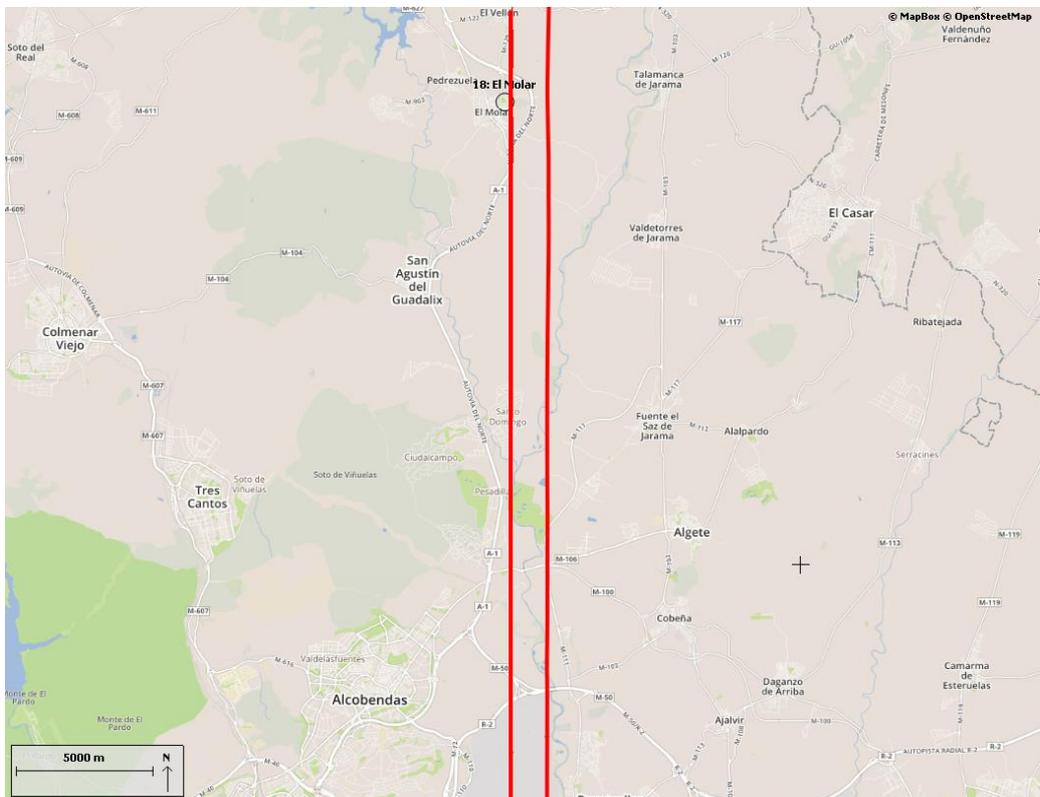
### Rutas día Configuración Norte



Rutas noche Configuración Norte



Rutas día y noche Configuración Sur.



TMR-18 El Molar

Debido a un cambio en las condiciones acústicas del entorno, el TMR se encuentra pendiente de cambio de ubicación.

### 5.13. TORREJÓN DE ARDOZ

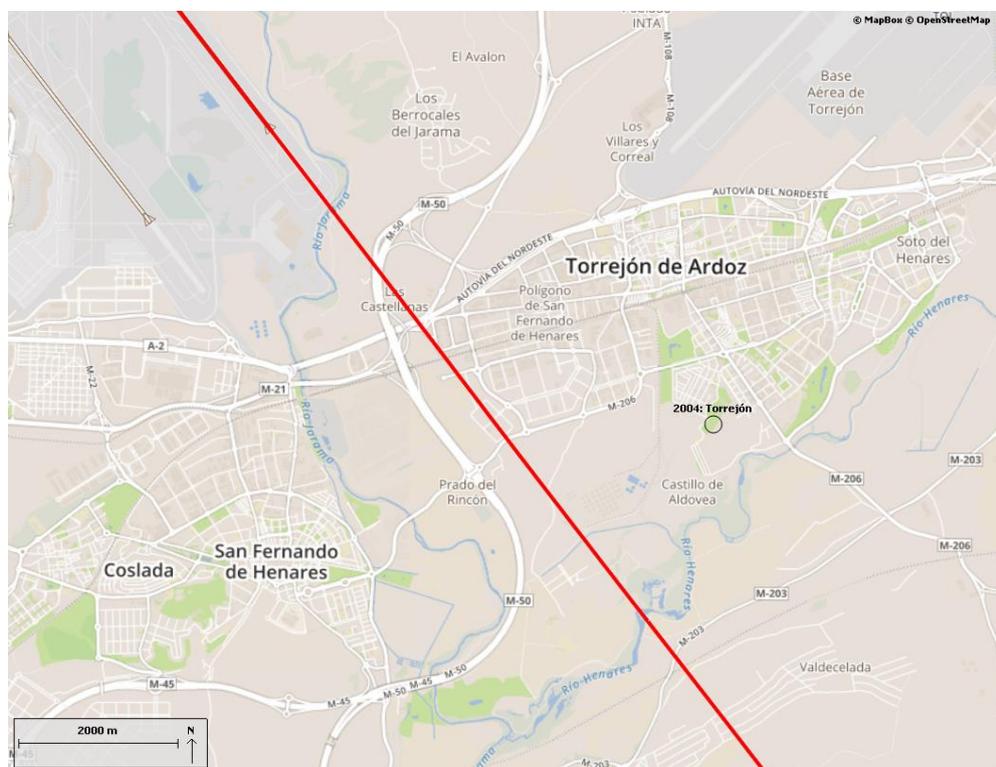
En el análisis se ha tenido en cuenta la ubicación del TMR con respecto a las rutas nominales más cercanas, así como la afección acústica en las distintas configuraciones y su distancia al aeropuerto.

El ruido medido en el TMR20 Torrejón en periodo diurno y en Configuración Norte, proviene de los aterrizajes de la pista 32R, al igual que en periodo nocturno.

En Configuración Sur, tanto en periodo diurno como en nocturno, la afección acústica proviene de los despegues de la pista 14L.

El mapa incluido a continuación muestra la ubicación del TMR respecto al aeropuerto y las rutas nominales tanto de despegues como aterrizajes, más cercanas al municipio:

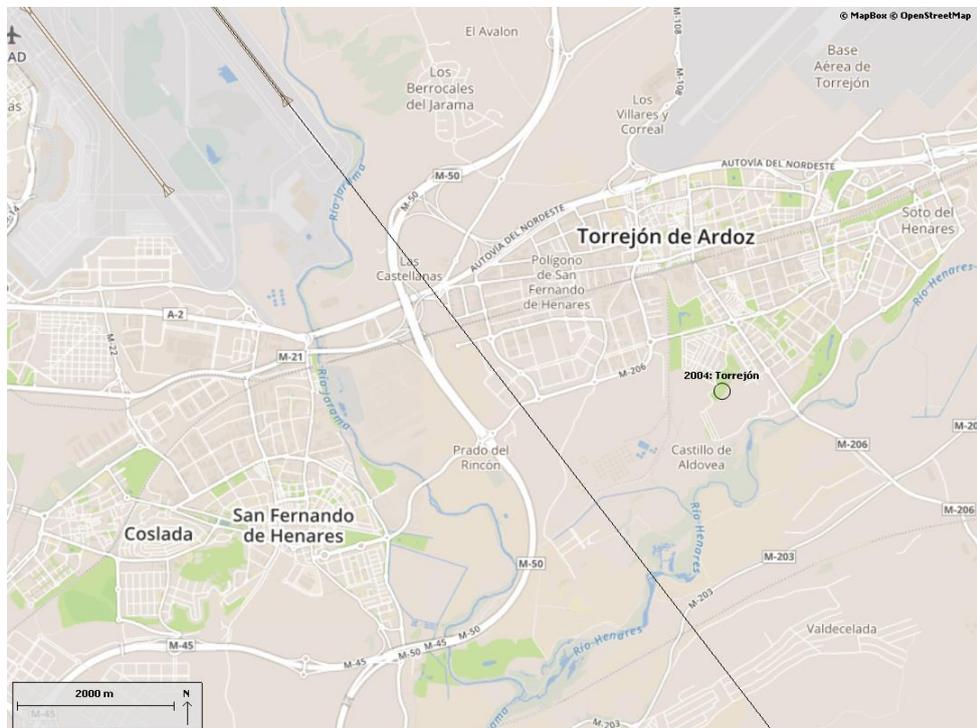
#### Rutas día y noche Configuración Norte



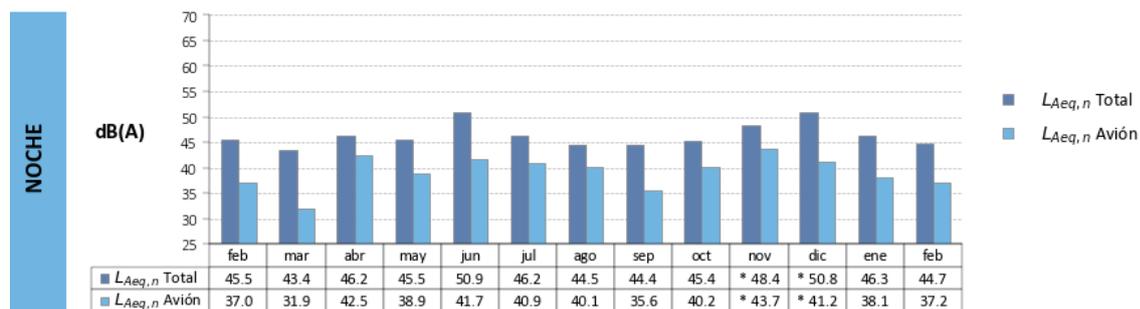
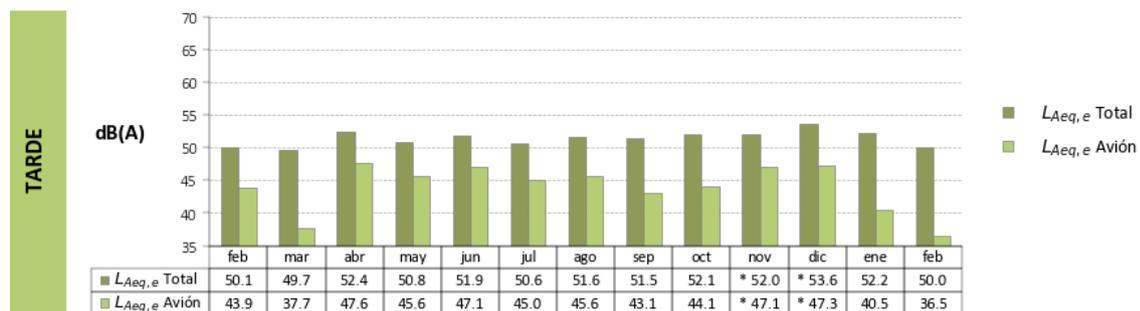
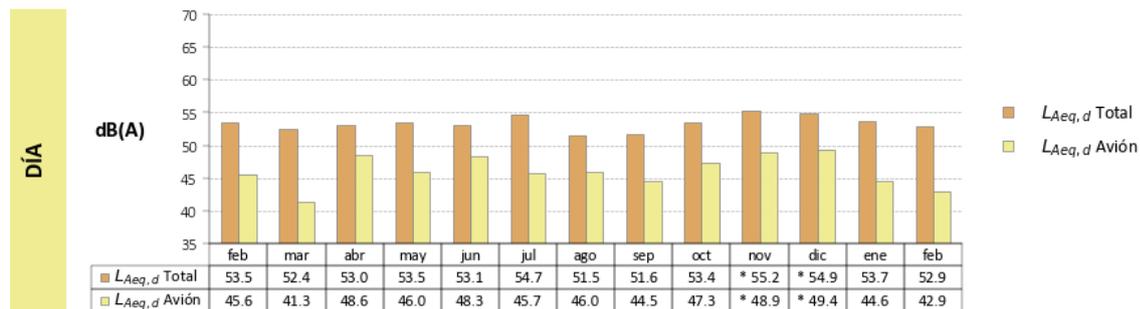
**Rutas día Configuración Sur.**



**Rutas noche Configuración Sur.**



TMR-20 Torrejón



\* Dato no amparado por la acreditación ENAC (disponibilidad de datos inferior al 70%).

**Disminuye  $L_{Aeq}$  Total y Aviación en periodo tarde debido a un menor número de operaciones en configuración sur.**

## 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 altitud de paso de las aeronaves (ft). Se ha representado como una línea verde el nivel de vuelo 10000 ft, por encima del cual no se aplican restricciones al abandono de la ruta nominal.  
  
A partir de enero de 2020, el origen del eje de ordenadas se ajusta a la altitud de cada municipio sobre el nivel del mar.
- La dispersión horizontal de las trayectorias. El municipio queda representado entre las dos líneas negras de puntos verticales (puerta), con lo que todos los puntos que se encuentren en este espacio, por debajo del nivel de vuelo de 10000 ft, son los sobrevuelos que ha tenido la localidad.
- 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 o verde vertical, según se trate de una ruta SID convencional o una ruta SID RNAV, respectivamente. En la parte superior aparece su denominación.
- 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.

Los municipios que se estudian en condiciones de operación de Configuración Sur son: Arganda, Campo Real, Coslada, Loeches, Los Berrocales, Madrid, Mejorada, Rivas, San Fernando de Henares, Torrejón, Torres de la Alameda y Velilla. Los restantes municipios han sido estudiados en condiciones de operación de Configuración Norte.

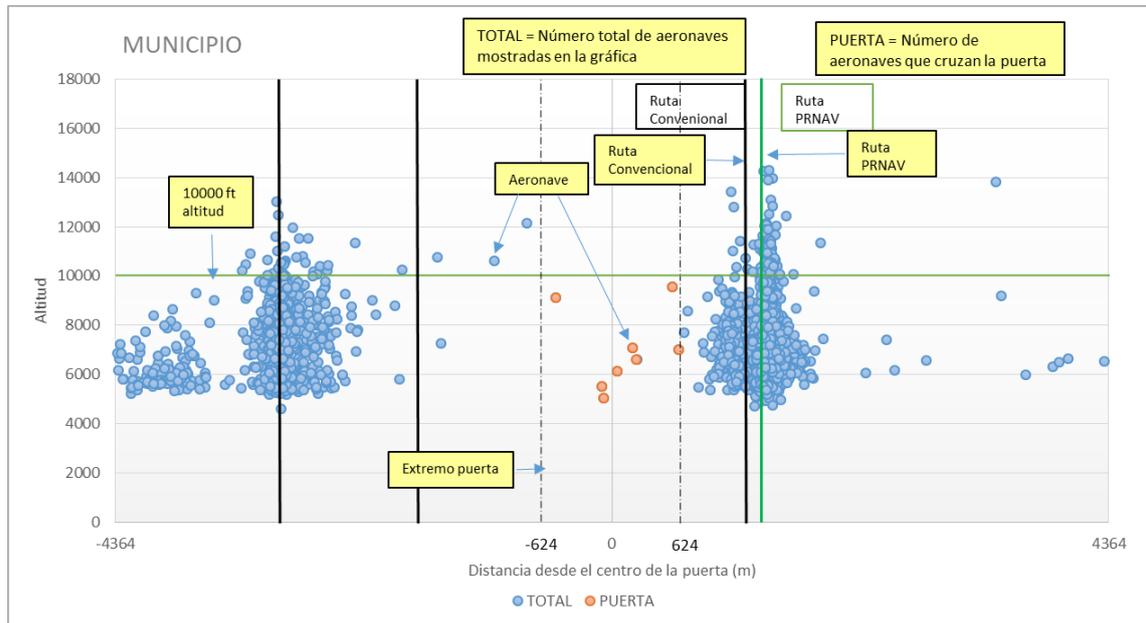
A partir de febrero de 2019 se realizan dos análisis distintos de dispersión de las trayectorias en el municipio de Tres Cantos.

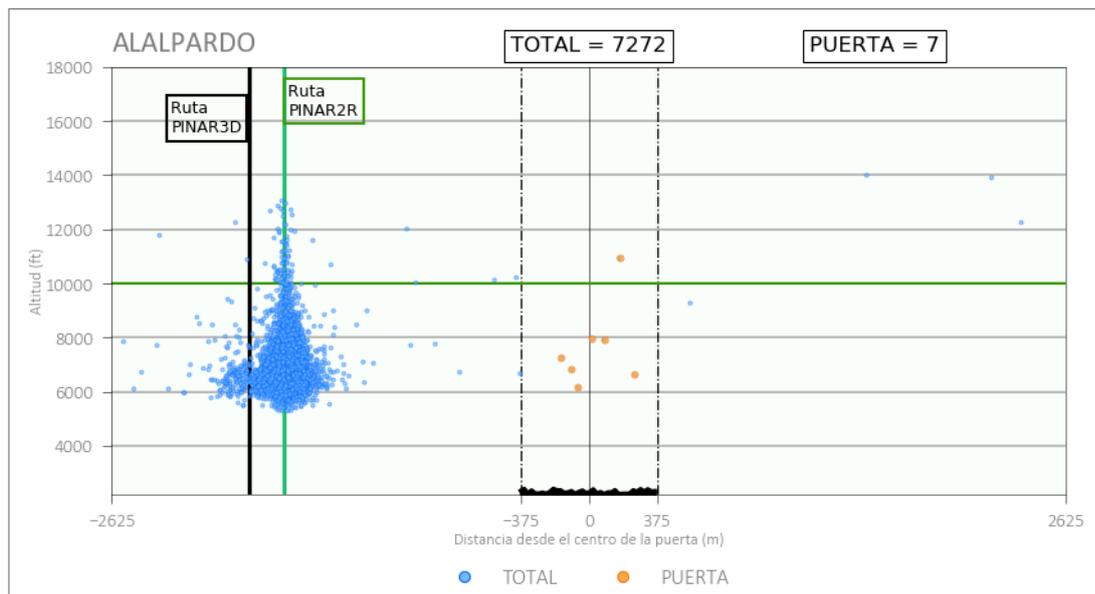
\* Datos no amparados por la acreditación de ENAC.

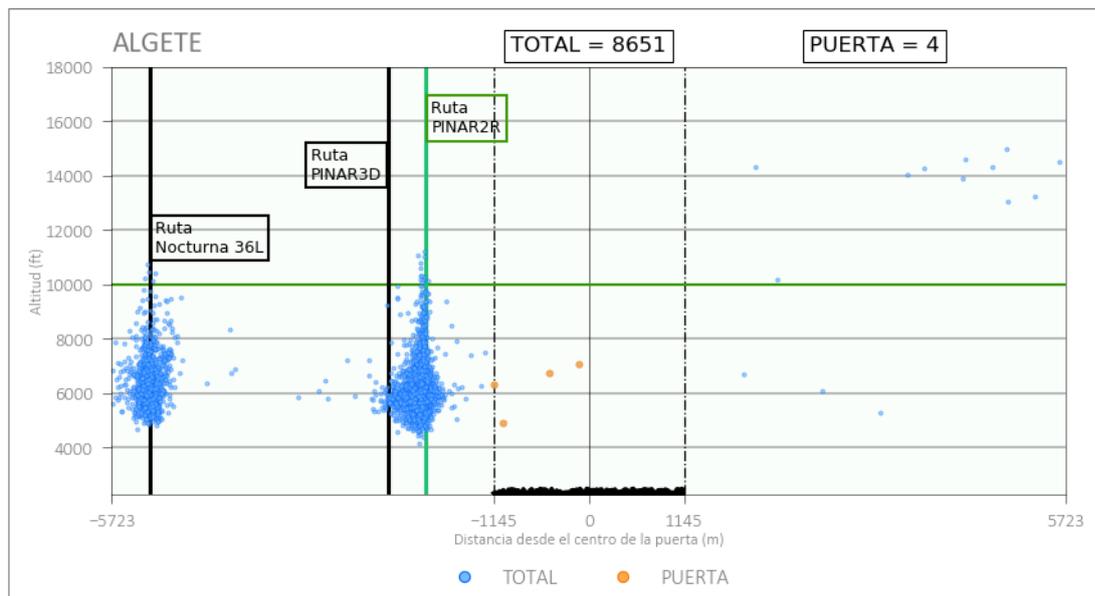
Para facilitar la consulta a las gráficas realizadas, se ha procedido a ordenarlas por orden alfabético:

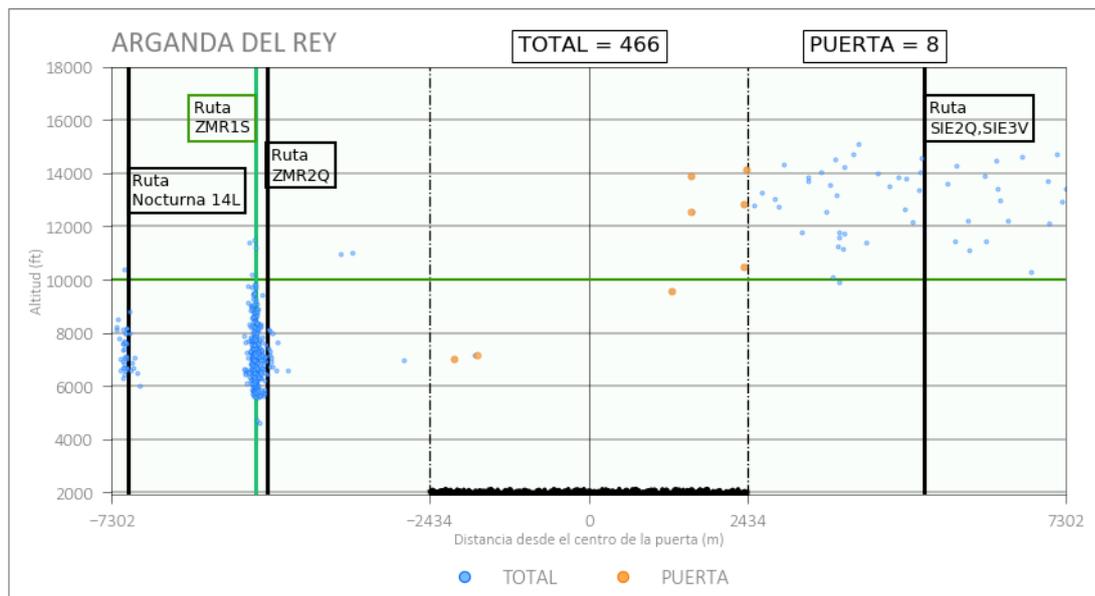
<b>Gráficas de Municipios</b>	
<b>Alarpardo-Valdeolmos</b>	<b>Manzanares del Real</b>
<b>Algete</b>	<b>Mejorada del Campo</b>
<b>Arganda</b>	<b>Paracuellos</b>
<b>Belvis</b>	<b>Pedrezuela</b>
<b>Campo Real</b>	<b>Prado Norte</b>
<b>Ciudalcampo</b>	<b>Rivas</b>
<b>Club de Campo</b>	<b>San Agustín de Guadalix</b>
<b>Cobeña</b>	<b>San Fernando de Henares</b>
<b>Colmenar Viejo</b>	<b>San Sebastián de los Reyes</b>
<b>Coslada</b>	<b>Santo Domingo</b>
<b>Dehesa Vieja</b>	<b>Soto del Real</b>
<b>El Molar</b>	<b>Talamanca del Jarama</b>
<b>Fuente del Fresno</b>	<b>Torrejón de Ardoz</b>
<b>Fuente el Saz</b>	<b>Torres de la Alameda</b>
<b>Guadalix de la Sierra</b>	<b>Tres Cantos – Soto de Viñuelas</b>
<b>La Granjilla</b>	<b>Tres Cantos- Norte</b>
<b>Loeches</b>	<b>Valdelagua</b>
<b>Los Berrocales</b>	<b>Valdetorres</b>
<b>Madrid</b>	<b>Velilla de San Antonio</b>

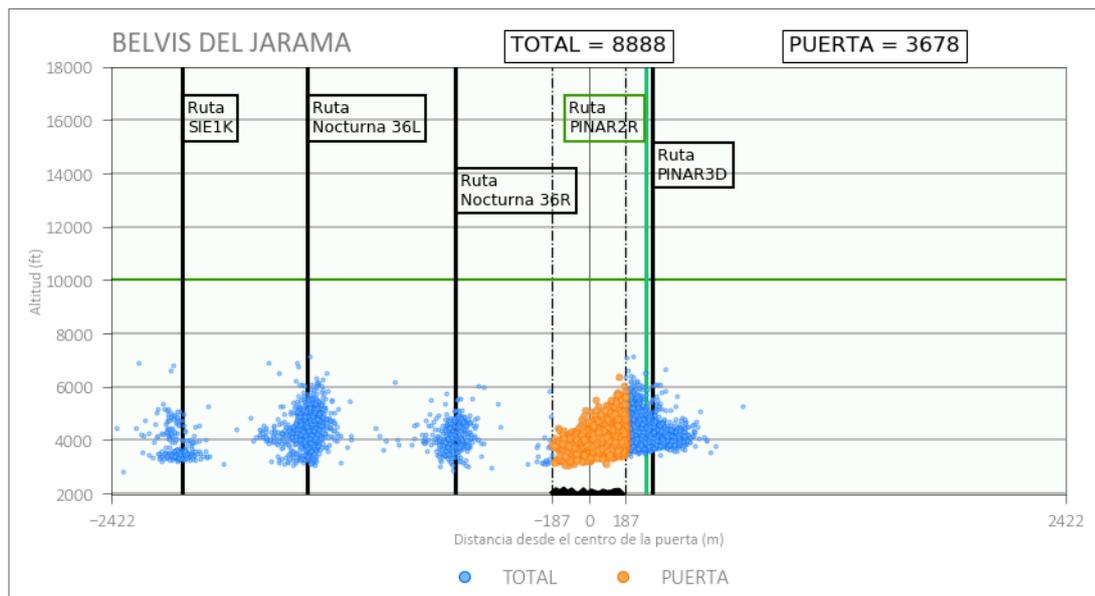


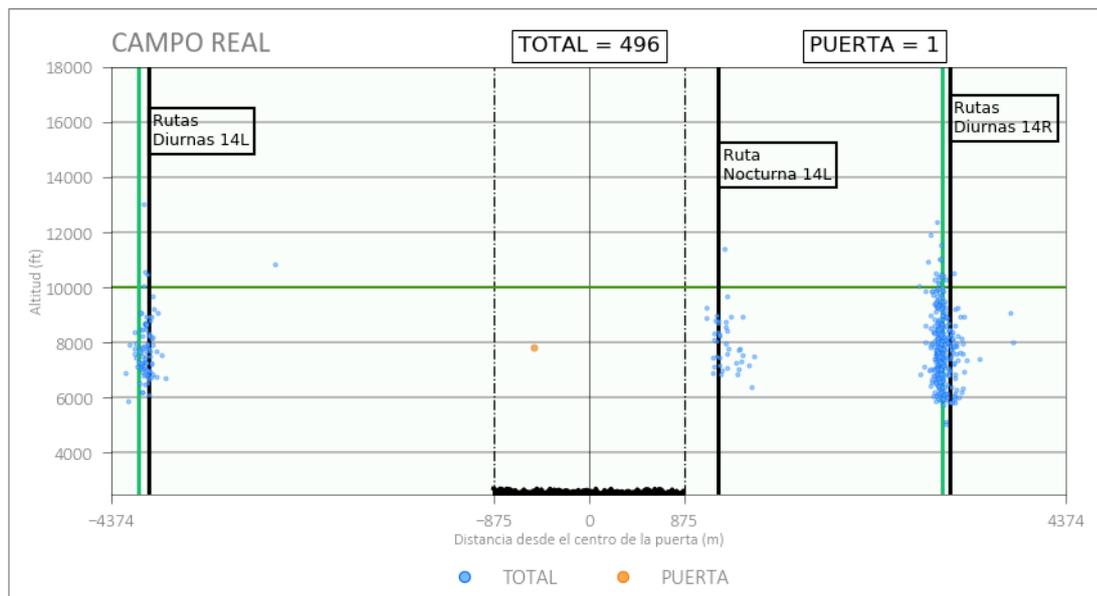


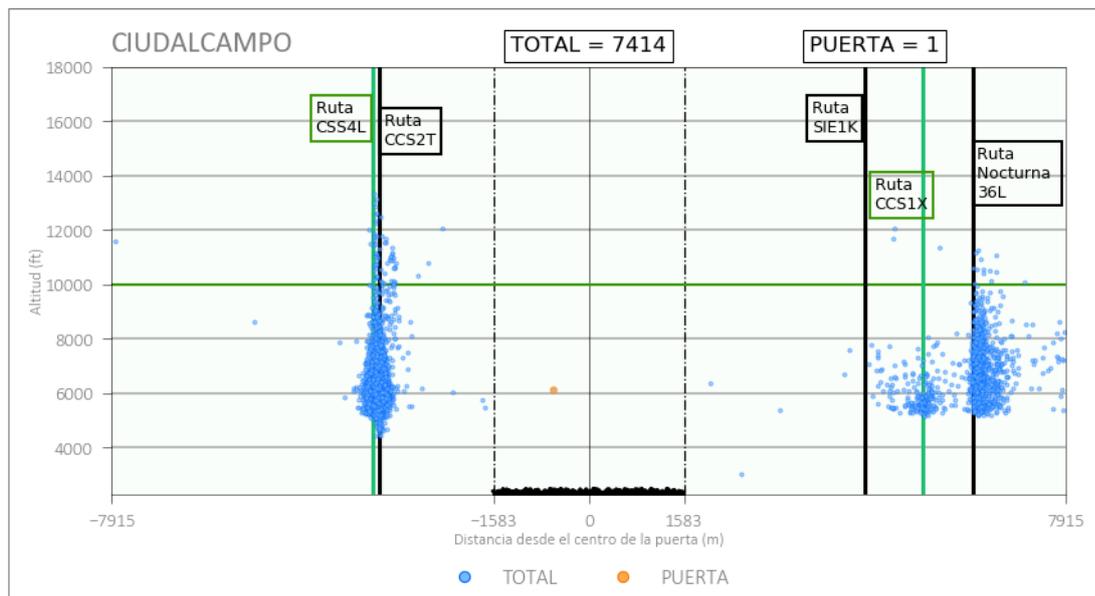


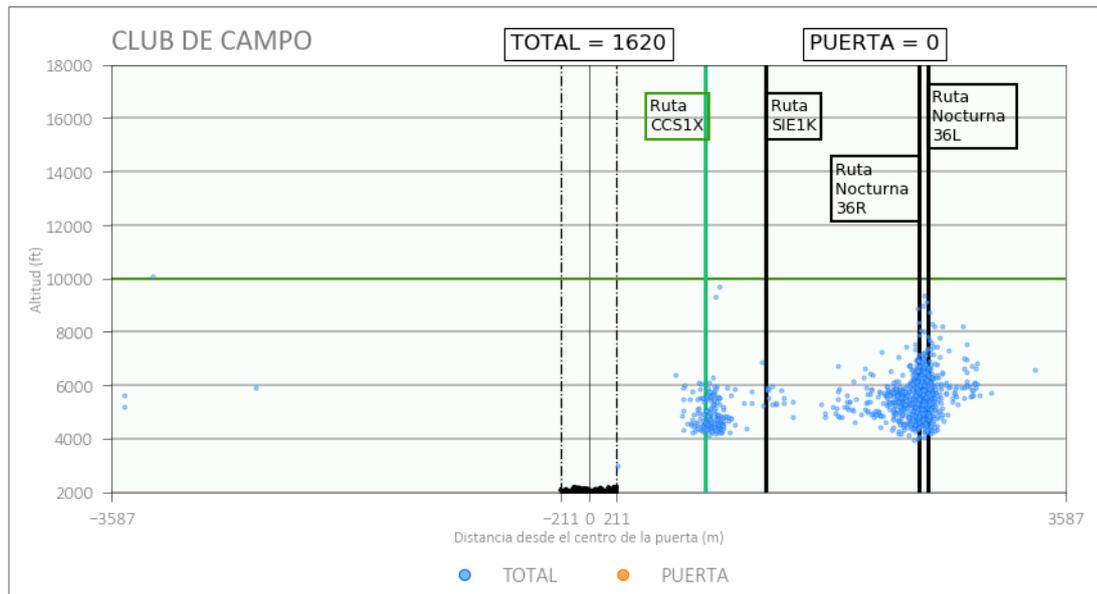


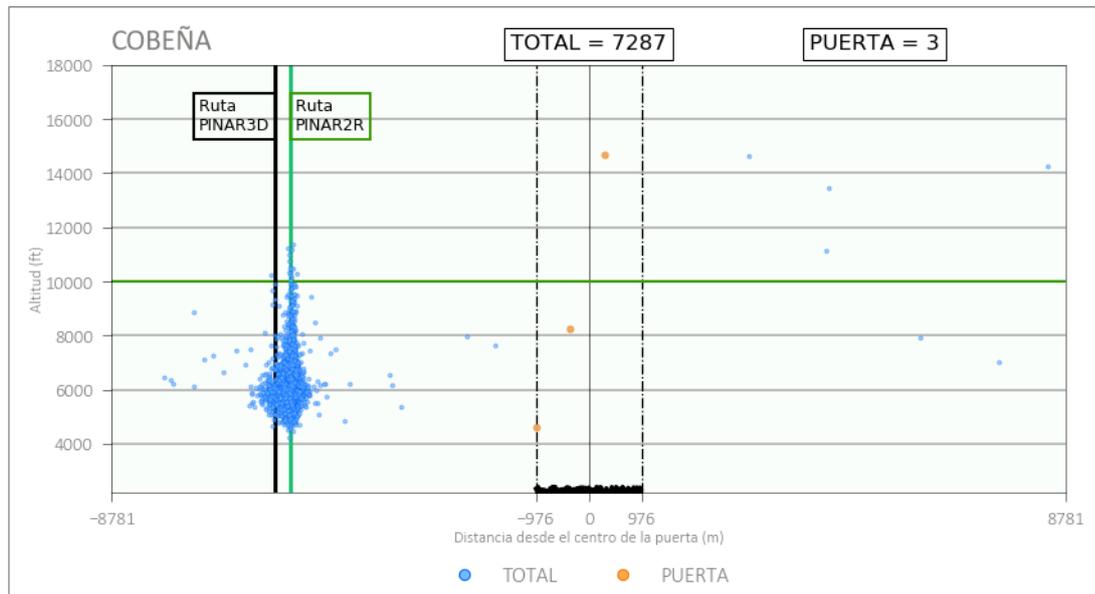


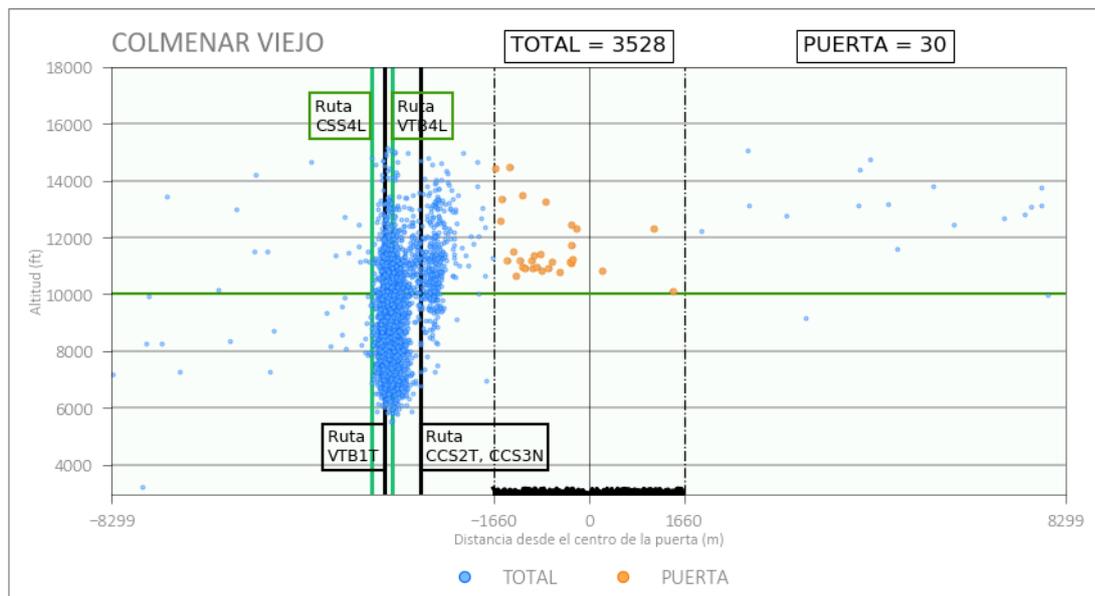


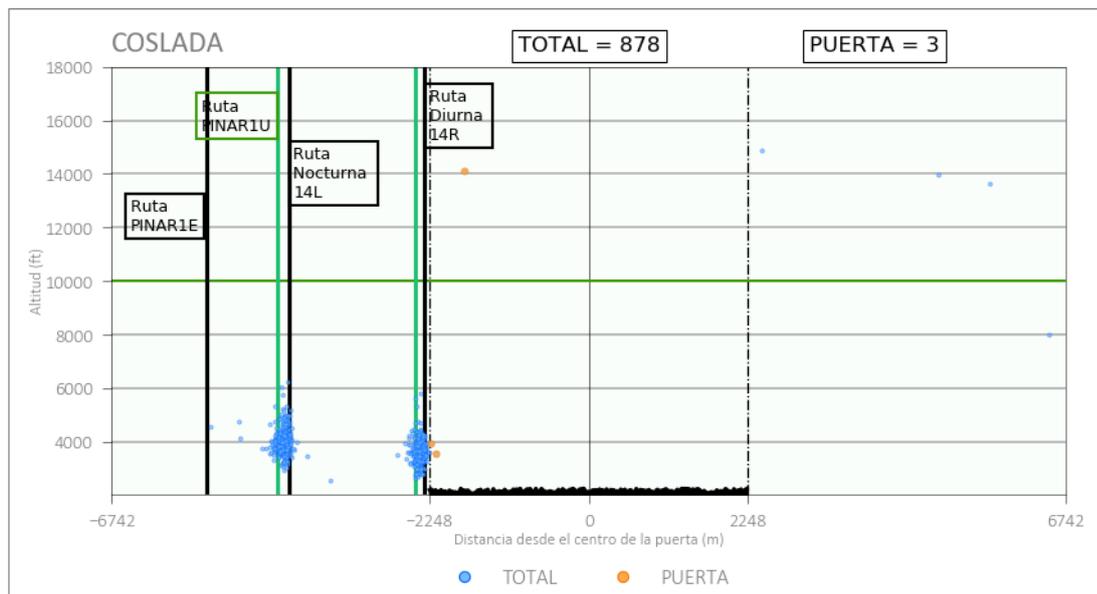


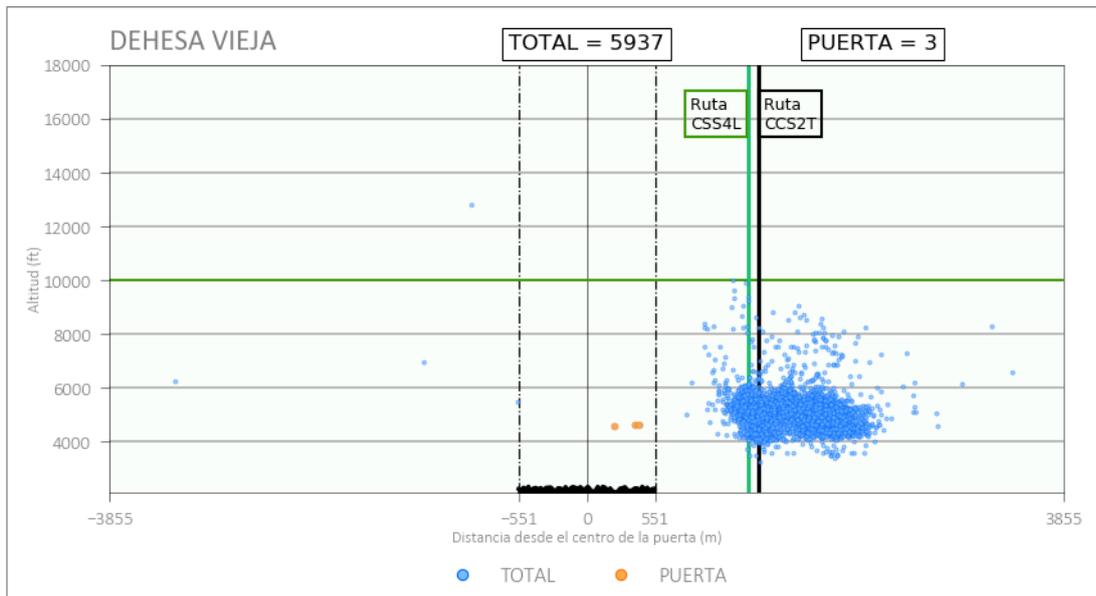


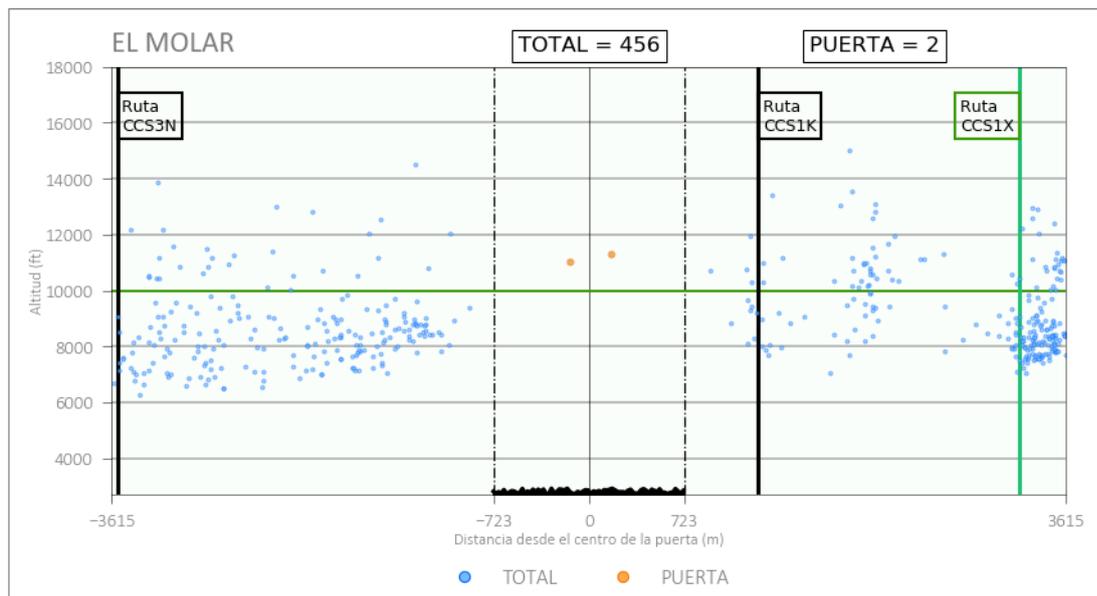


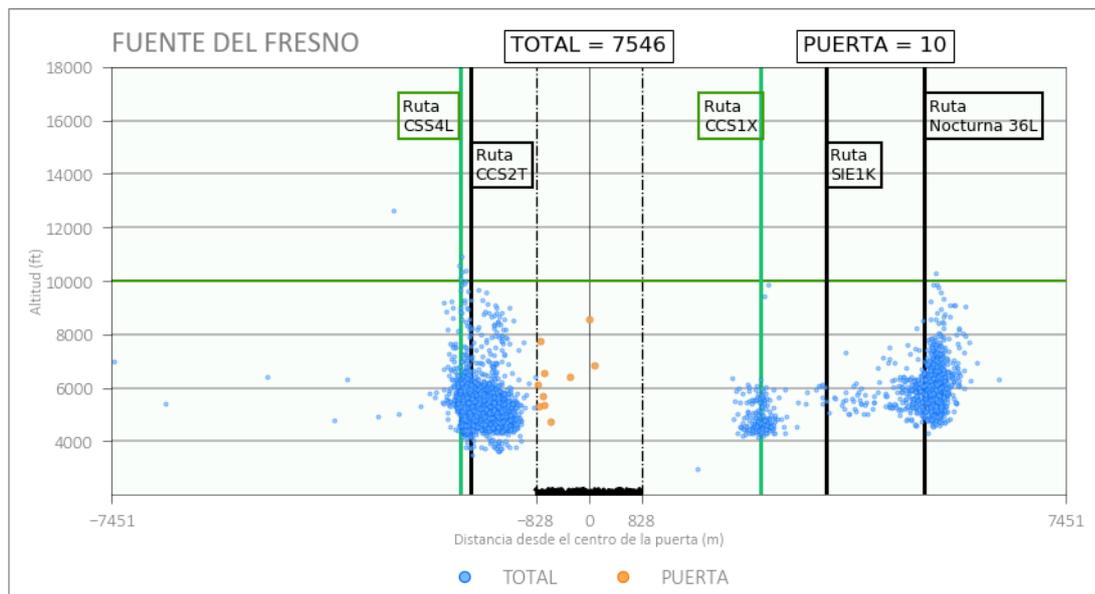


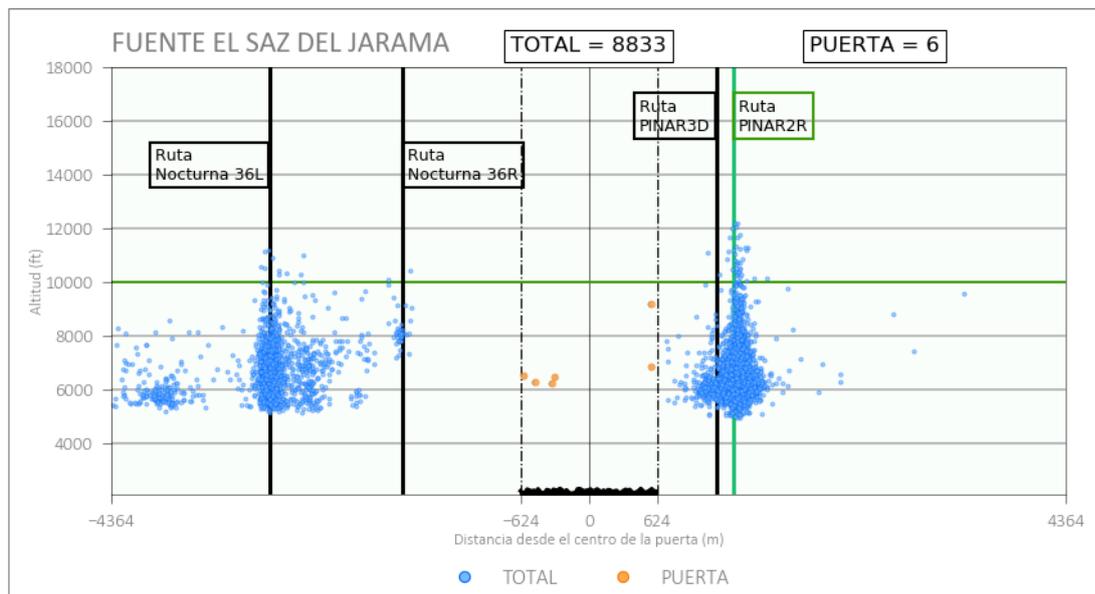


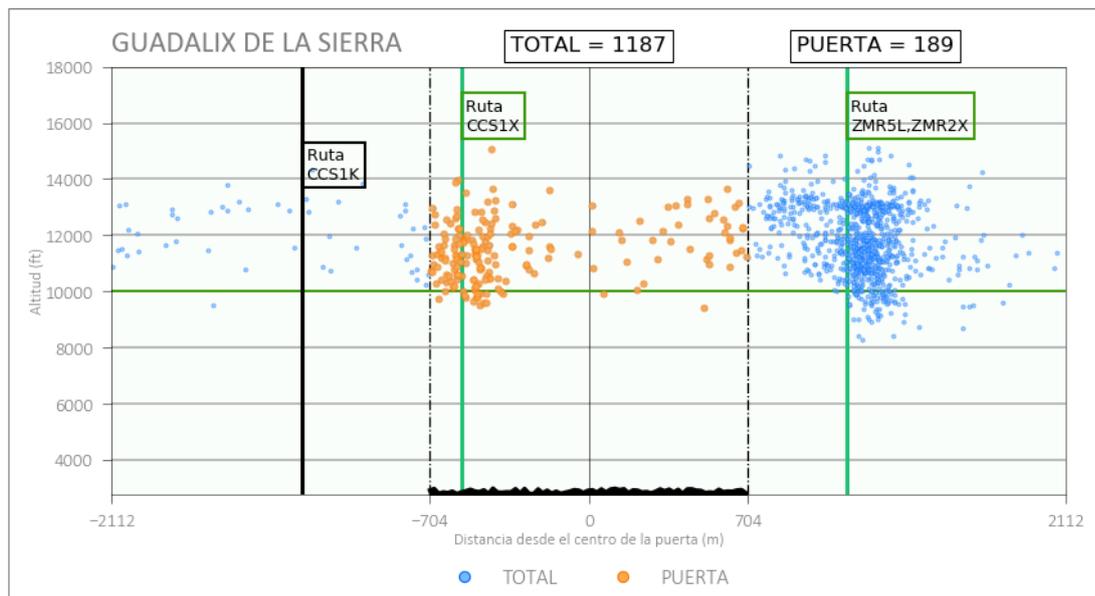


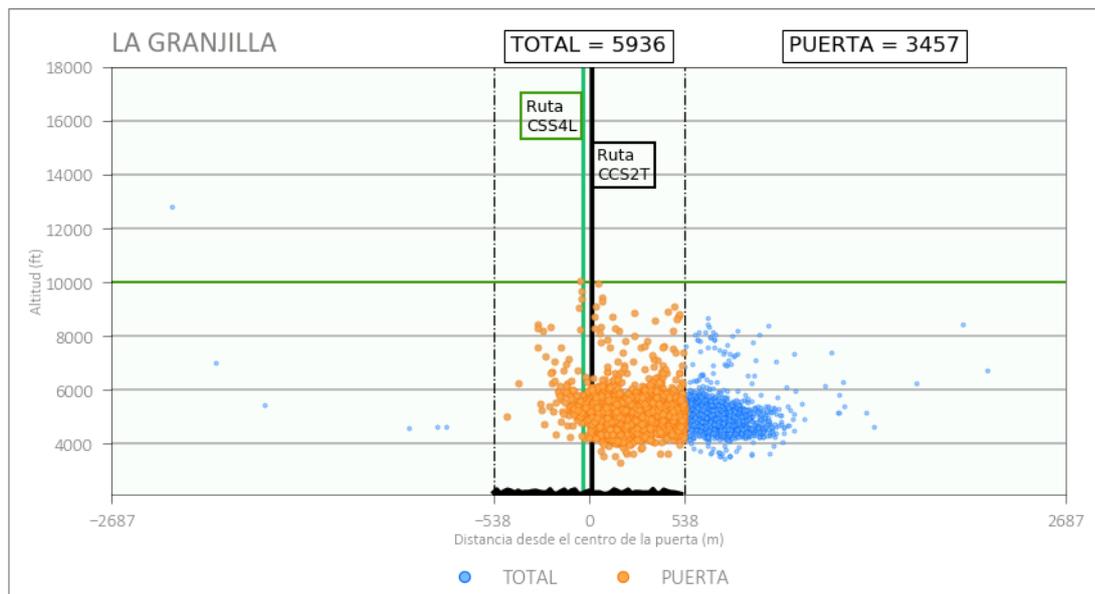


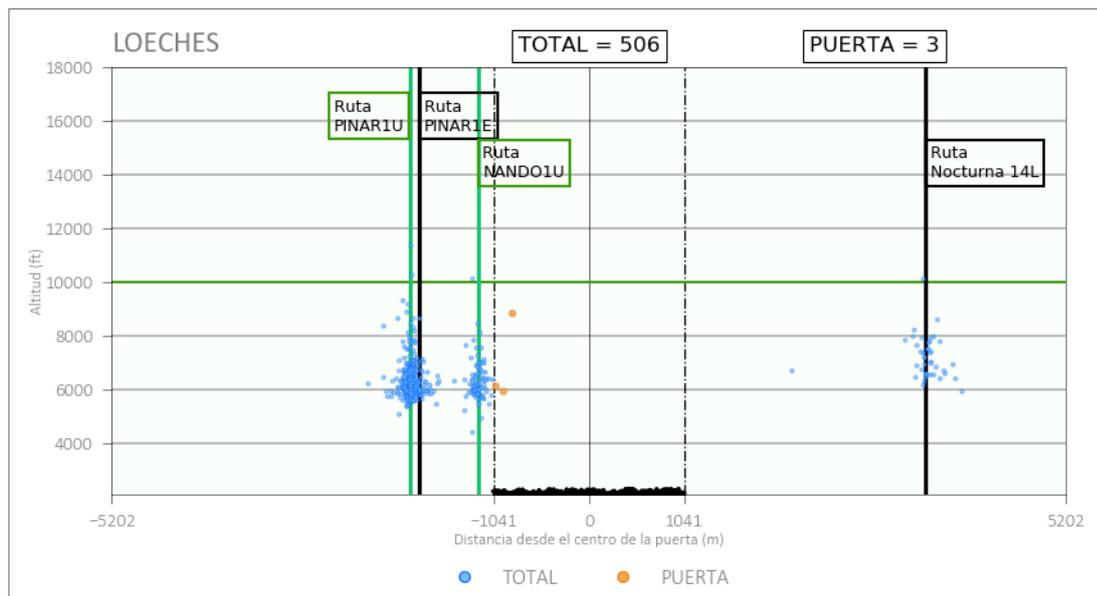


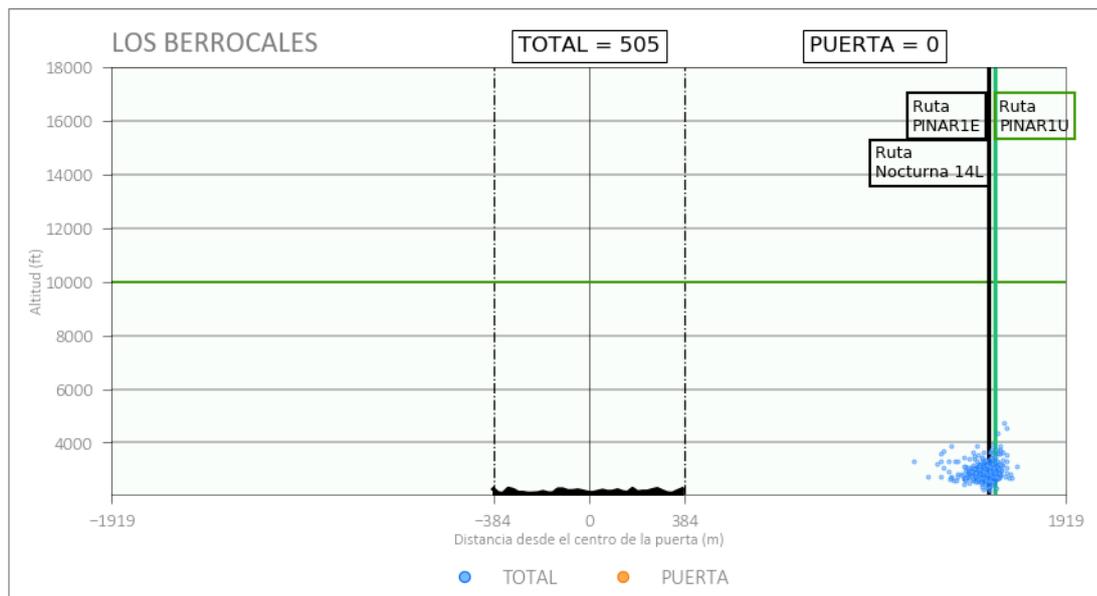




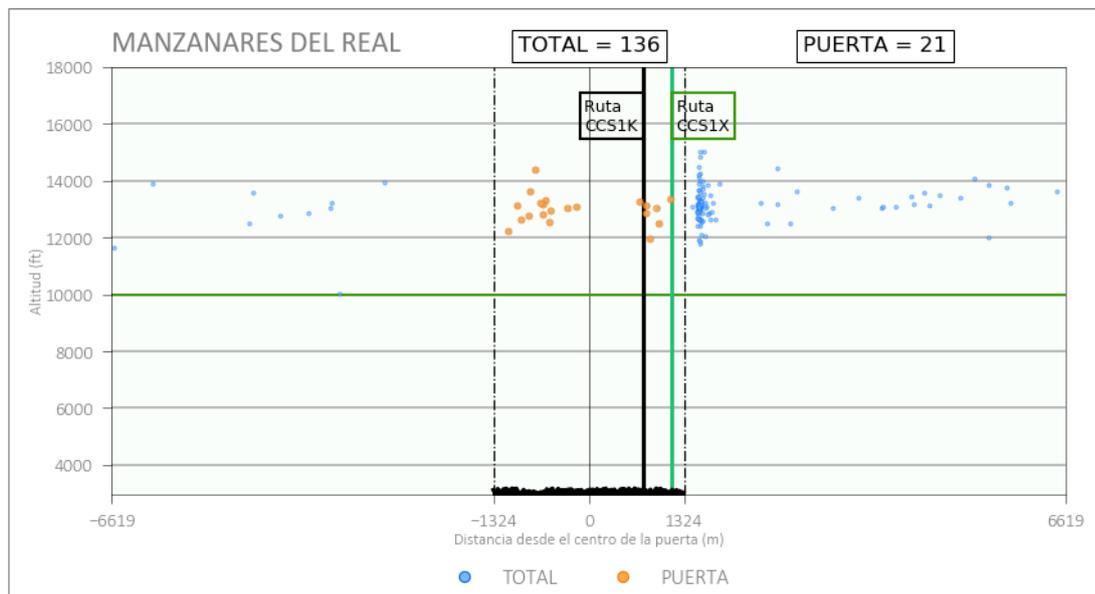


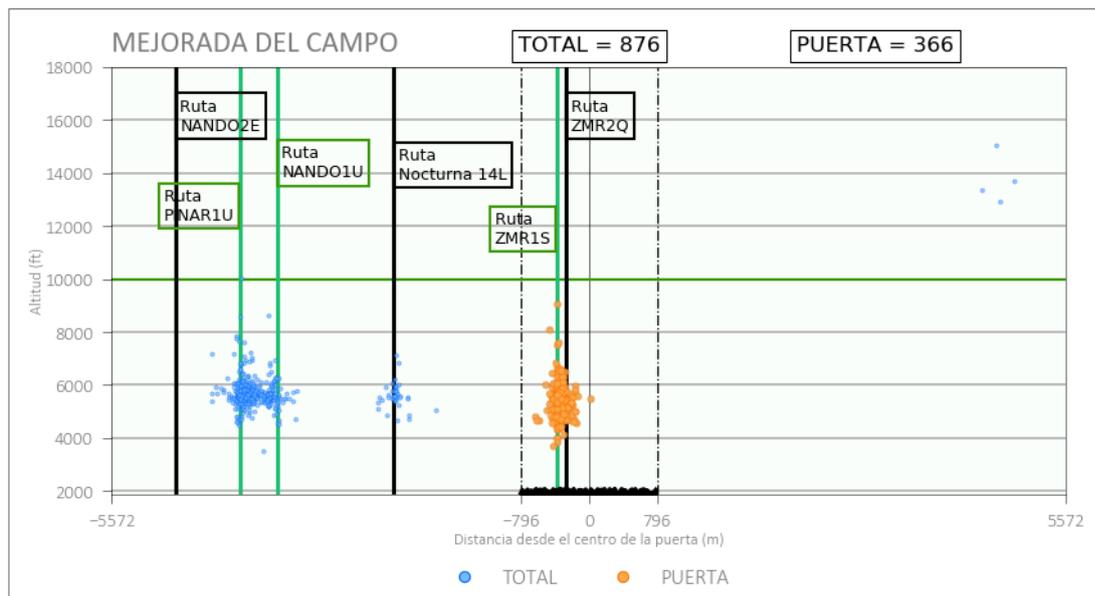


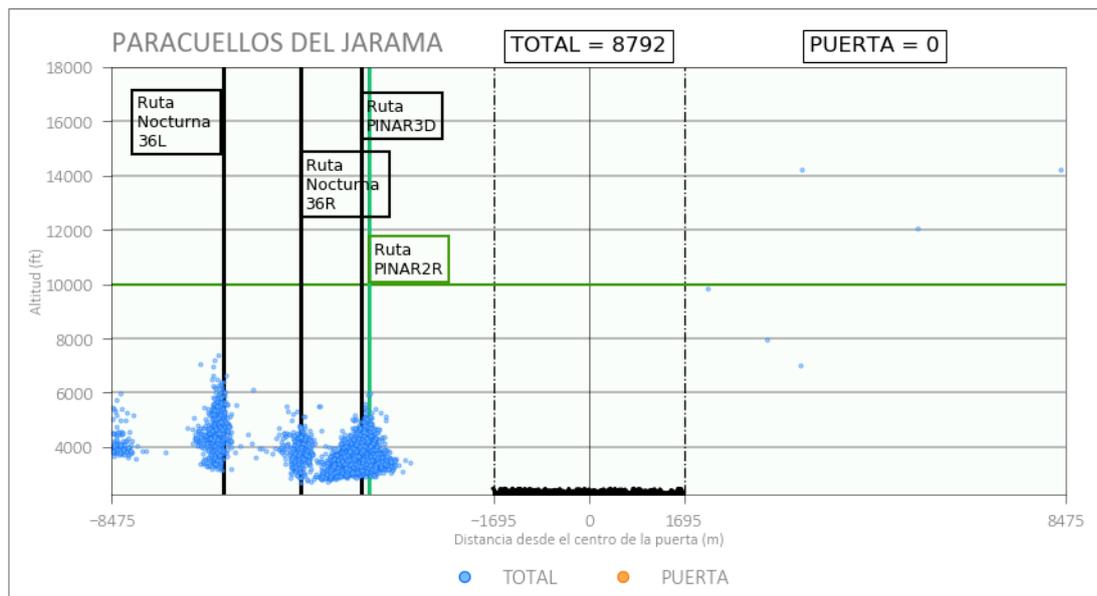


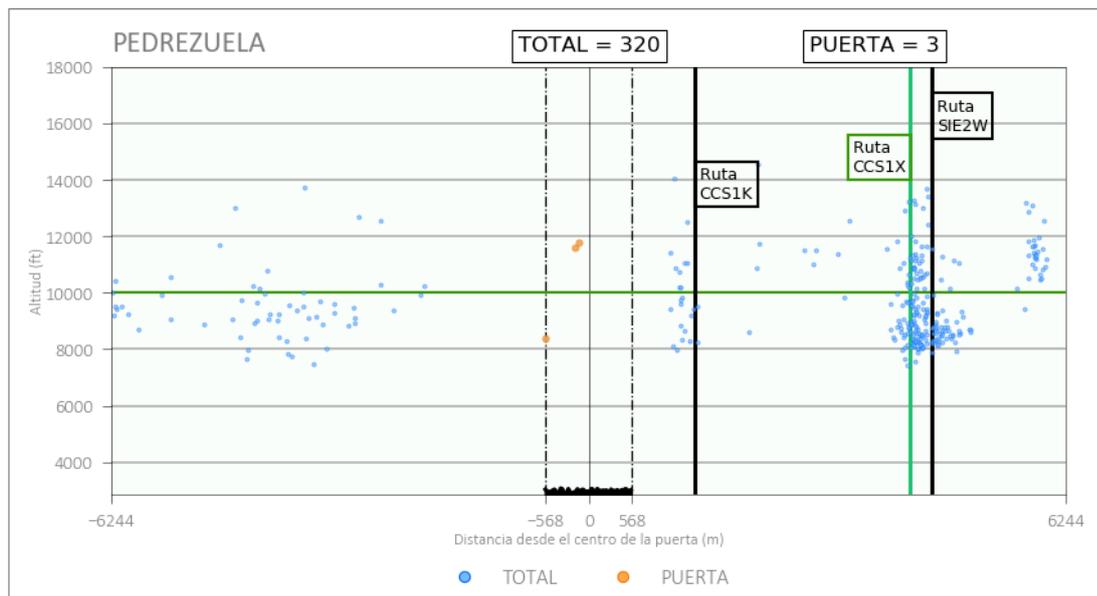


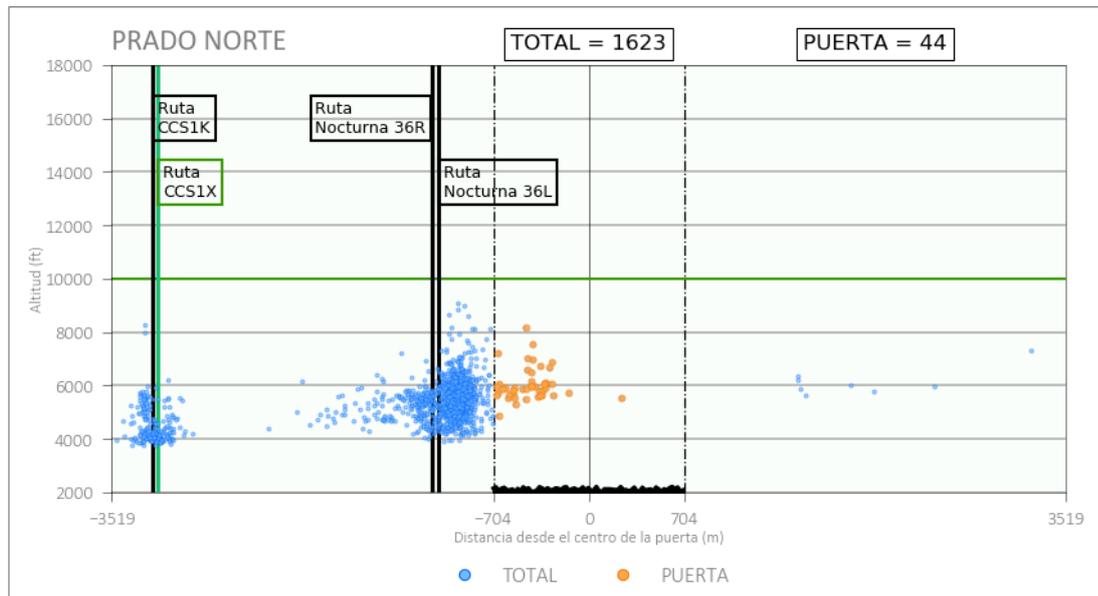


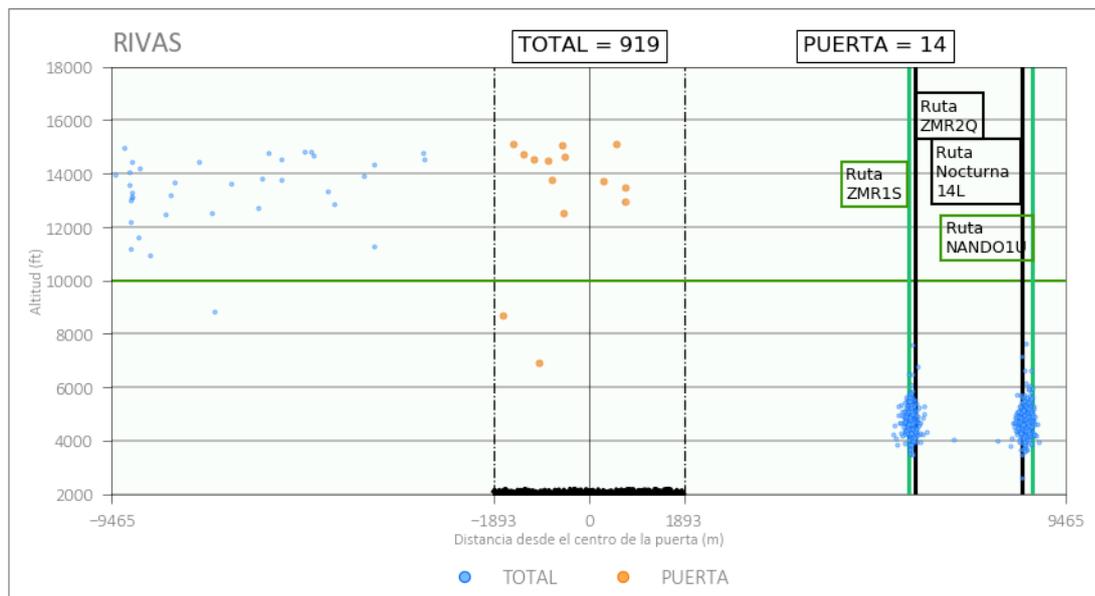


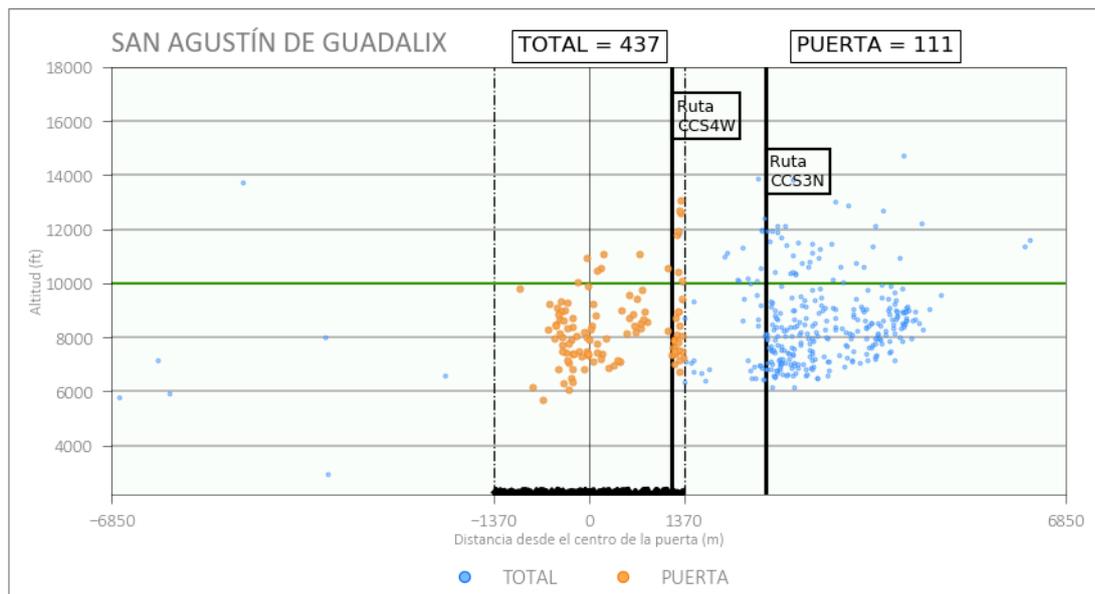


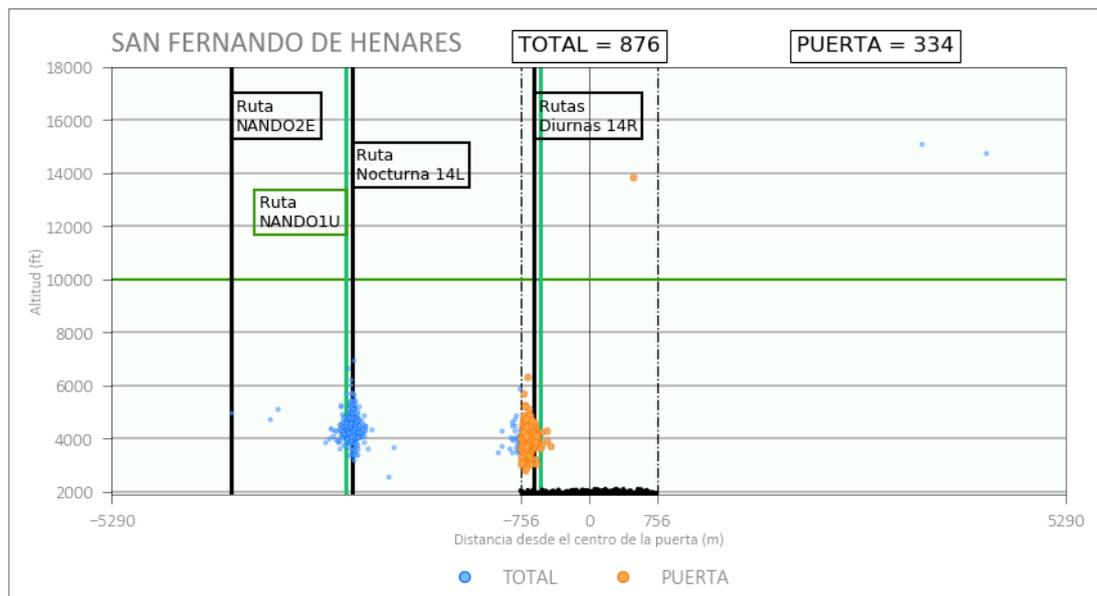


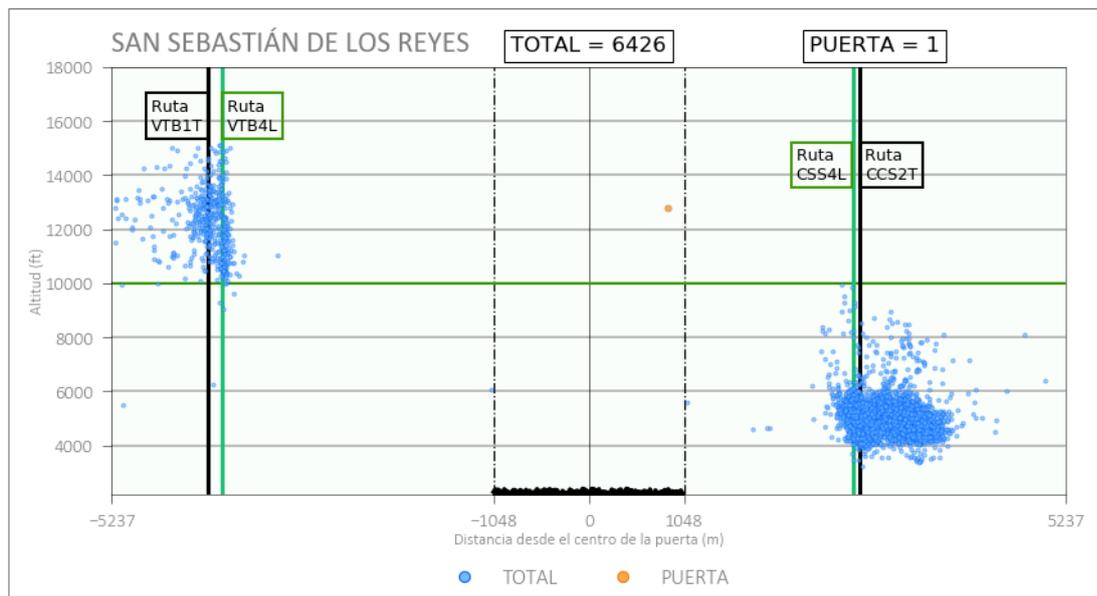


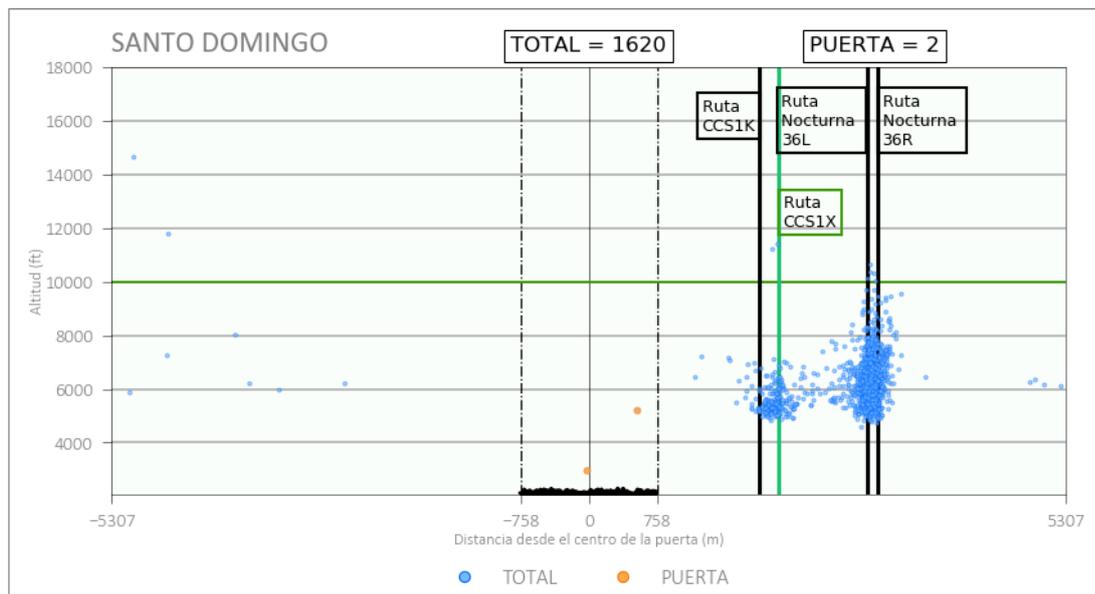


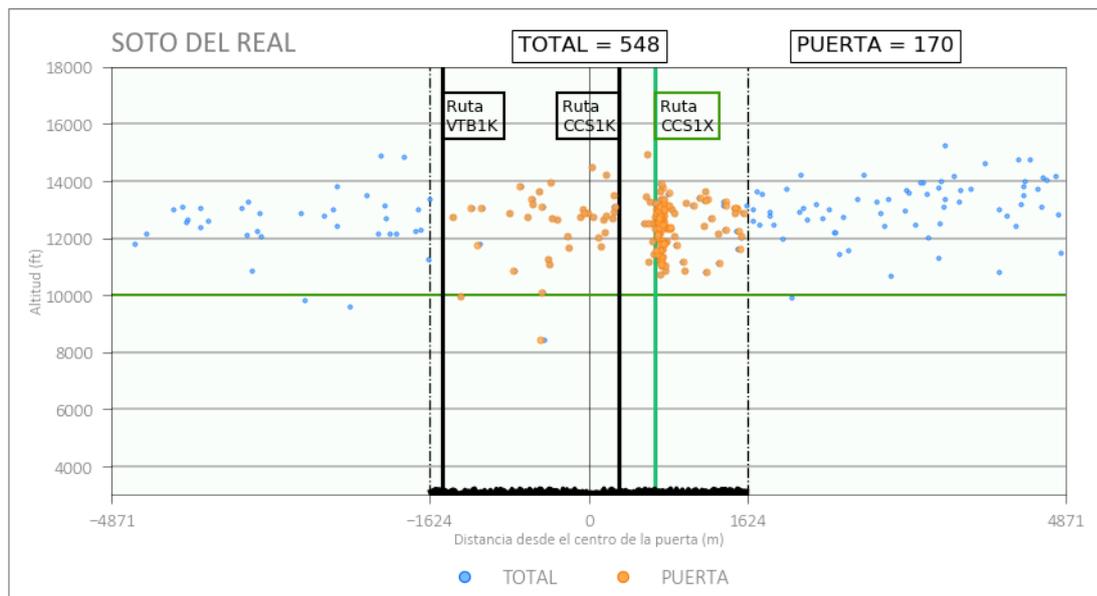


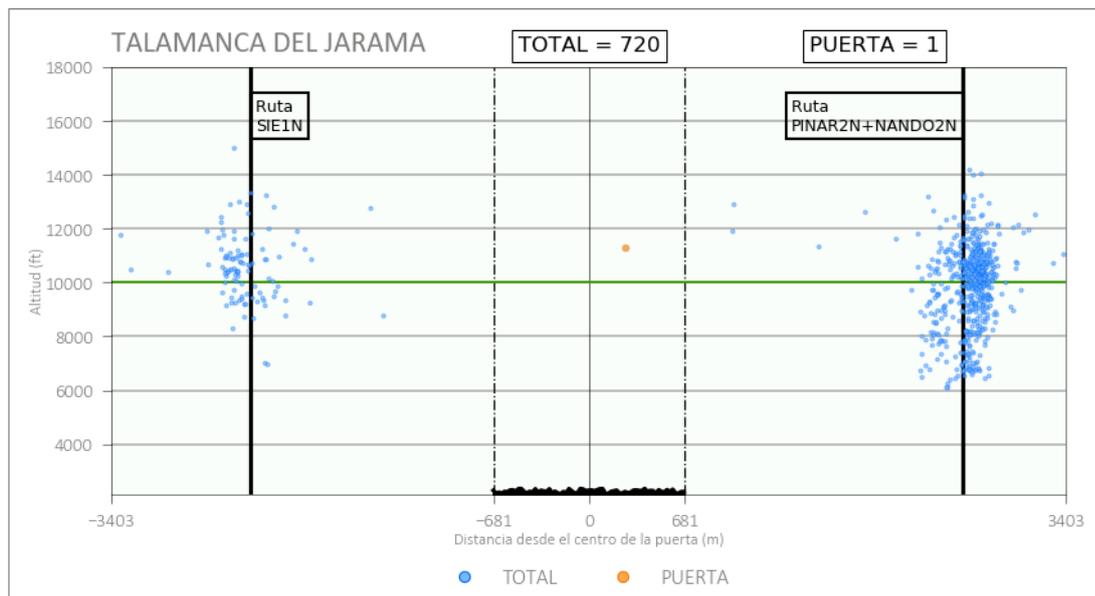


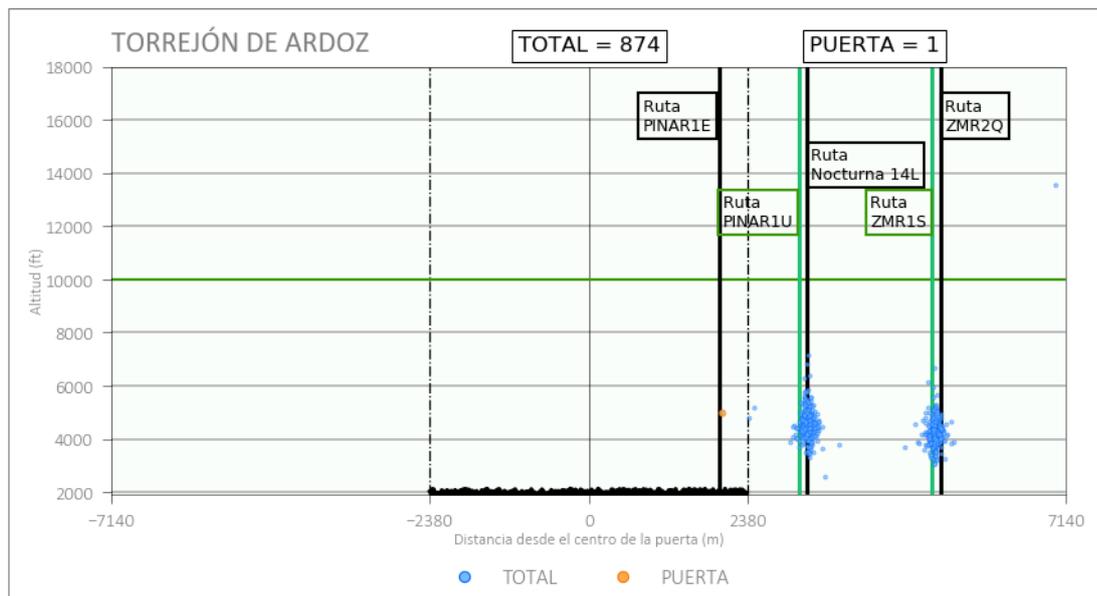


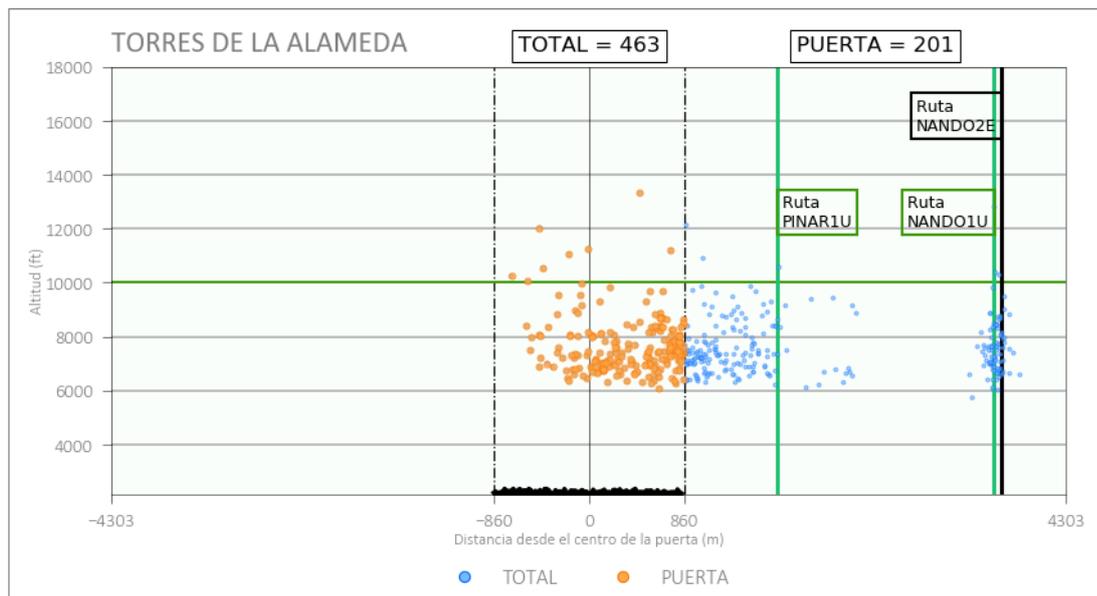


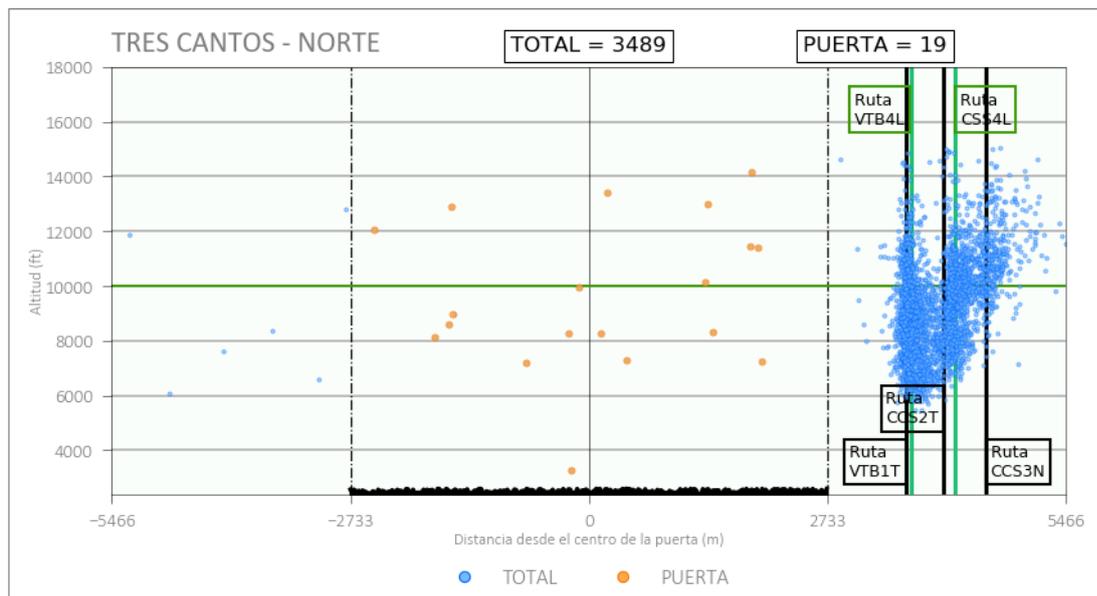


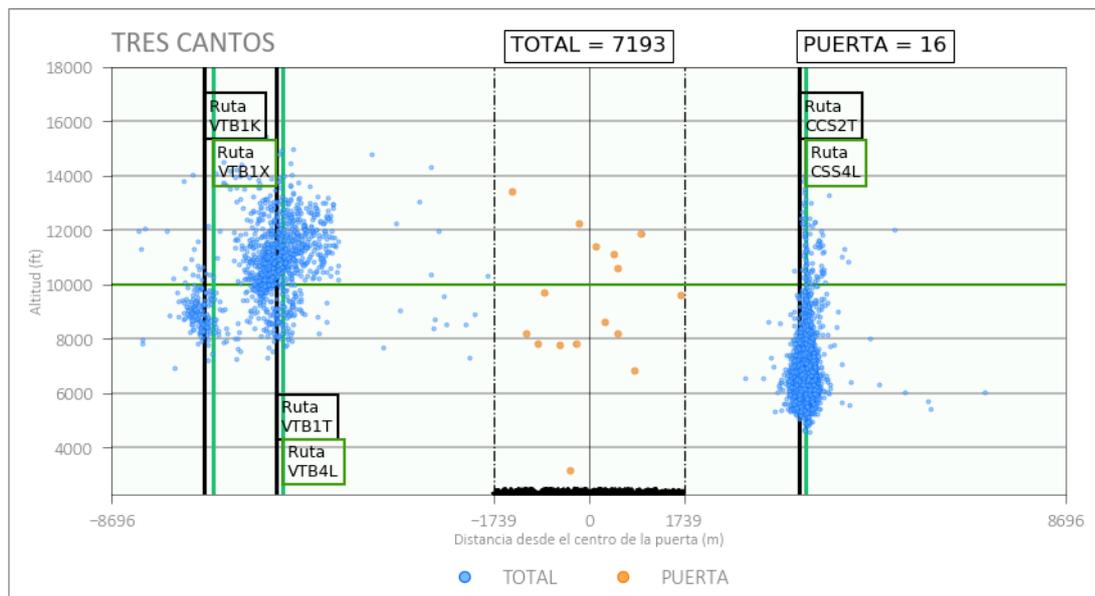


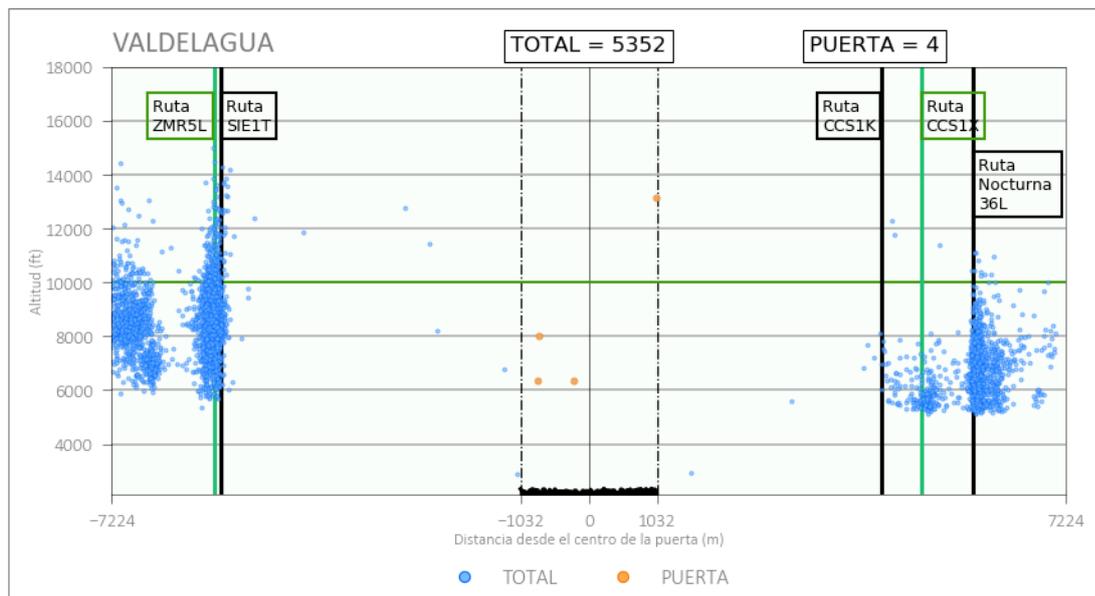


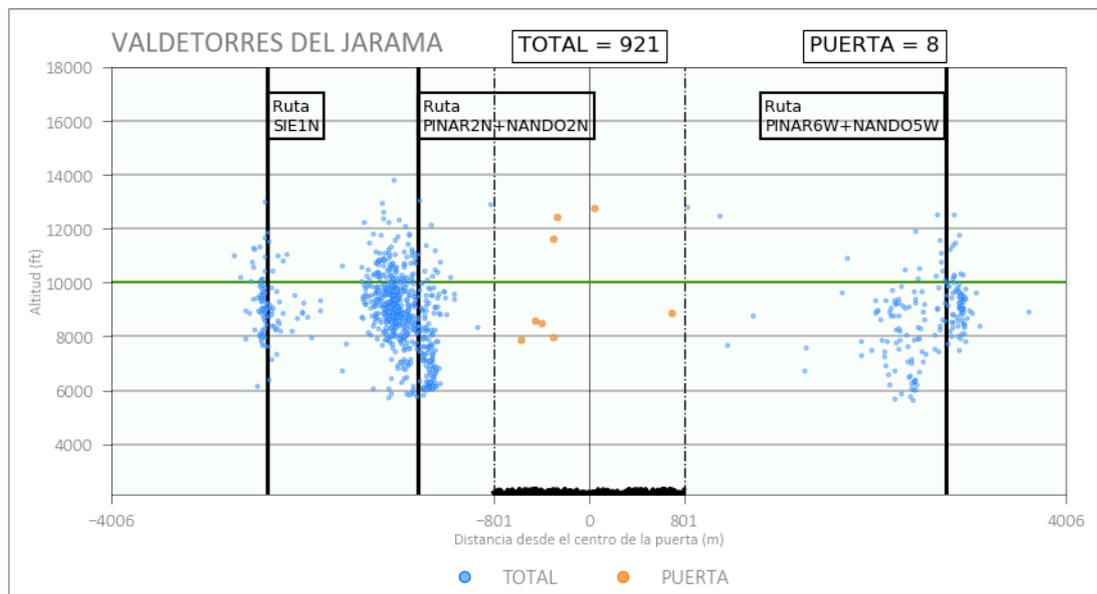


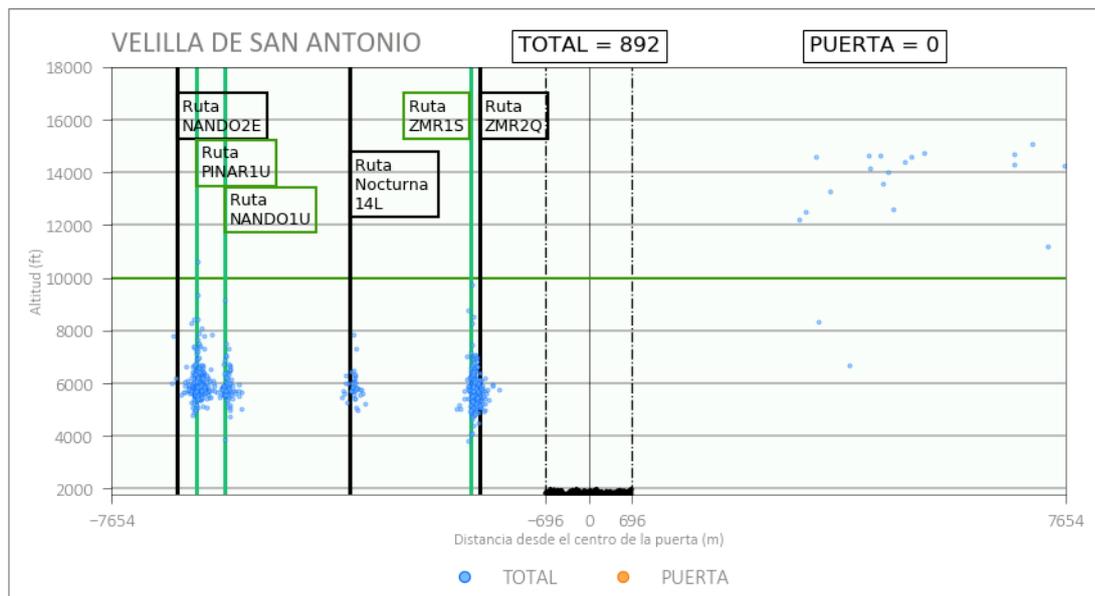












La reproducción total o parcial de este documento no está permitida en ningún formato, físico o electrónico, sin la autorización previa y por escrito del Laboratorio de Monitorado de EMS Brüel & Kjær Ibérica, S. A.

San Sebastián de los Reyes, 01 de junio del 2020