



## SOLICITUD DEL AYUNTAMIENTO DE GAVÁ AL GTTR

El Ayuntamiento de Gavá a través de su Oficina para el seguimiento del ruido y ante el GTTR expone lo siguiente:

1 - Como tiene constancia el departamento de Navegación Aérea del Aeropuerto de Barcelona, previamente a la entrada funcionamiento del nuevo rol de pistas con fecha 26 de octubre de 2006, esta Oficina realizó con carácter urgente las gestiones para la publicación de un NOTAM que solucionarse la incorrecta redacción en el AIP del procedimiento de viraje inicial por la pista 25L, dado que el texto en vigor permite el inicio de dicha maniobra a alturas superiores a 500 ft. A pesar de la vigencia de dicho NOTAM, esta Oficina ha realizado un seguimiento permanente de la ejecución del mencionado viraje habiendo constatado que en porcentajes superiores al 50%, la maniobra comienza a realizarse a alturas comprendidas entre 800 y 1000 ft. El motivo principal de este hecho según hemos podido verificar, estriba en el hecho de que las empresas suministradoras del software que cargan los navegadores - FMC, FMS, GNC, ... - de las aeronaves que operan mayoritariamente en el Aeropuerto de Barcelona, han introducido, como por otra parte es lógico, los parámetros correspondientes al texto del AIP sin considerar la existencia del NOTAM referido.

De otro lado, no parece necesario insistir en el interés que esta Oficina ha puesto durante los trabajos realizados por el GTTR en este último año, en la correcta confección de la maniobra referida, pues de su adecuada ejecución depende una muy importante afección sonora en una de las áreas habitadas más sensibles a toda la problemática del ruido como es la zona norte del barrio de Gavá Mar.

2 - Por otra parte esta Oficina ha realizado un seguimiento estadístico del uso de la configuración Oeste frente a la configuración Este a lo largo del presente año, disponiendo de estadísticas tanto anteriores a la fecha del 26 de octubre de 2006 como de los últimos 20 días de utilización de la nueva operativa con el cambio de rol de pistas. Resumiendo los resultados de esta última, corresponde una utilización en horario diurno ( 07:00 LT a 23:00 LT ) del **68% de configuración Oeste frente al 32% de configuración Este**; y en horario nocturno ( 23:00 LT a 07:00 LT ) un **80% de configuración Oeste frente al 20% en configuración Este**. Dichas cifras proceden de los propios datos remitidos por el aeropuerto de Barcelona.

También parece a todas luces evidente que el modelo de cambio de rol de pistas resulta óptimo en la medida en que se aproxime a los porcentajes sobre los que se realizó el estudio de huellas sonoras que correspondía al 85% de configuración Oeste frente al 15% de configuración Este, porcentaje anterior a la aprobación por parte de la CSAAB de las nuevas tolerancias de viento de



hasta 10 kts en cola que supuestamente podrían contribuir a la reducción del uso de la configuración Este.

En base a tales hechos, este Ayuntamiento solicita al GTTR que adopte las siguientes medidas:

**1** - En lo concerniente al punto 1 de la exposición, se solicita que para solventar los incumplimientos referidos se proceda a:

**A** - Como medida provisional, redactar un escrito remitido a todos los operadores poniendo en su conocimiento que hasta la redacción de un nuevo texto corregido en el AIP, notifiquen a sus pilotos la existencia del NOTAM que contempla la altura de viraje exactamente a 500 ft. Así como la necesidad de volar dicha maniobra en modo "*navegación básica*" sin integrar los sistemas de navegación de precisión - FMC, FMS, GNC, ... - por no contemplar éstos la restricción a que el NOTAM hace referencia.

**B** - Proponer a la mayor brevedad el cambio del texto publicado en AIP, para lo que esta Oficina propone dos textos alternativos que son los siguientes:

- "*Subir en rumbo de pista y tan pronto como sea posible y no más tarde de 500 ft. virar a rumbo...*"

- "*Subir en rumbo de pista. A 420 ft. virar a rumbo...*"

El primer texto es transcripción exacta del publicado a propósito de un viraje semejante e idéntica altura en el aeropuerto de Madrid Barajas.

El segundo texto procede de la optimización de la altura mínima de viraje que de acuerdo con normativa JAAR puede ser aplicada incluso por debajo de 500 pies y corresponde a idéntica redacción y altitud QFE en aeropuertos como Montpelier (SID Rwy 31), Niza (SID Rwy 04), París Le Bourget (SID Rwy 07), París Orly (SID Rwy 20), Oulu (SID Rwy 12), Praga (SID Rwy 13), Malmo, (SID Rwy 17), etc.

**2** - En lo concerniente al punto 2 de la exposición, esta Oficina desde el conocimiento técnico que sobre la selección de la configuración de pistas en servicio posee, **comprende y defiende la independencia y discrecionalidad** que por parte del control aéreo debe existir a la hora de seleccionar la configuración en vigor en función del viento existente y los pronósticos de que se



disponga. No obstante a tenor de los datos estadísticos, parece razonable considerar que no se ha optimizado todavía la herramienta de utilización del margen de vientos de hasta 10 kts. aprobada por la CSSAB. y publicada en el actual AIP.

Es por ello que elevamos al GTTR la siguiente solicitud:

- Entendiendo la potestad incuestionable que el responsable de control aéreo correspondiente (Jefe de Sala de la Torre de Control) debe tener para la elección de la configuración de pistas y dada la casi-excepcionalidad que el funcionamiento de la configuración Este debe tener; sin menoscabo de su iniciativa y sólo a título informativo, incorporar a las tareas de dicho funcionario, la emisión de un informe escrito adjuntando METAR y TAFOR correspondientes, siempre que se inicie una operación en configuración Este, debiendo asimismo mientras dicha configuración permanezca en vigor, remitir con periodicidad horaria los mismos METAR y TAFOR actualizados en base a los que se adopta dicha operación.

Estos reportes serán remitidos al Departamento de Medio Ambiente del Aeropuerto de Barcelona que a su vez los enviará a los Ayuntamientos correspondientes o administraciones que lo soliciten.



## SOLICITUD DE NUEVA RED DE SONÓMETROS EN EL AEROPUERTO DE BARCELONA

Con motivo de la entrada en vigor el próximo 26 de octubre de 2006 de la nueva operativa con cambio de rol de pistas en el Aeropuerto de Barcelona, este Ayuntamiento expone lo siguiente:

1- Tal como contempla la Declaración de Impacto Ambiental, la red de sonómetros cumple la misión de comprobar y constatar el ajuste de la huella de ruido efectiva real con la huella de ruido calculada previamente mediante formulaciones teóricas. Es por este motivo por lo que la misma DIA establece la obligación de que dicha red debe estar en funcionamiento en el momento de la entrada en funcionamiento de la nueva pista.

2- El hecho de haber alterado sustancialmente las trayectorias de vuelo de las aeronaves con la implantación de la nueva configuración, supone en consecuencia una variación notable de la afección acústica, motivo por el que la actual red con denominación SIRBCN, que servía para la antigua operativa, no responde adecuadamente a la distribución de ruido del nuevo escenario.

3- Asimismo y como se desprende del acta de la 9ª reunión del GTTR de la CSAAB de fecha 26 de mayo del 2006, este Ayuntamiento ya solicitó la reubicación de determinados sonómetros en aras de obtener lecturas más precisas en áreas de interés, a lo que tanto el Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat como el del Aeropuerto contestaron en el sentido de que iniciaban estudios para el establecimiento de la nueva red a que el punto 2 hace mención.

4- En la última reunión de la CSAAB de fecha 10 de Octubre de 2006, al interesarse este Ayuntamiento por el estado de dicha cuestión, se recibió por parte del Departamento de Medio Ambiente del Aeropuerto una respuesta ambigua dando a entender que se está esperando a la puesta en funcionamiento de las nuevas operaciones para el establecimiento de la red de sonómetros definitiva.

Es por todo ello que se solicita de forma oficial y urgente por parte del Ayuntamiento de Gavà, que con la mayor prontitud posible - entendiendo que el mismo día 26 de octubre debería haber entrado ya en funcionamiento - se establezca y active una red de sonometría eficaz y acorde con las trayectorias aéreas que se inauguran. Más en particular, entendiendo que en lo que a nuestro territorio concierne, se precisa de un terminal sonométrico ubicado en el área habitada de la playa de Gavà más próxima a la cabecera de la pista 07 R, como ya se ha venido requiriendo a lo largo del último año.