



COUNTY *of* **VENTURA**

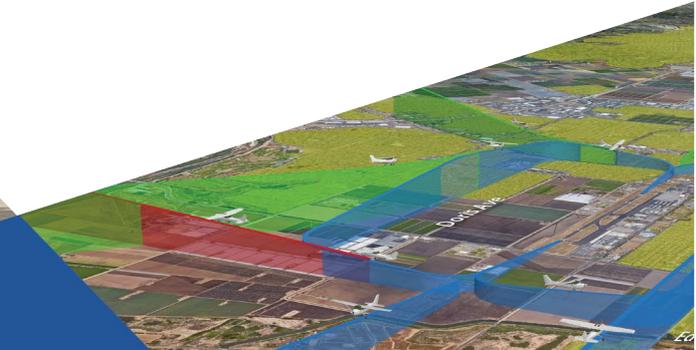
Department of Airports



COUNTY of VENTURA
Department of Airports

*Estudio de compatibilidad del
rudio del 14 CFR Parte 150*

AEROPUERTO DE OXNARD



Bienvenida y Introducciones



Orden del día

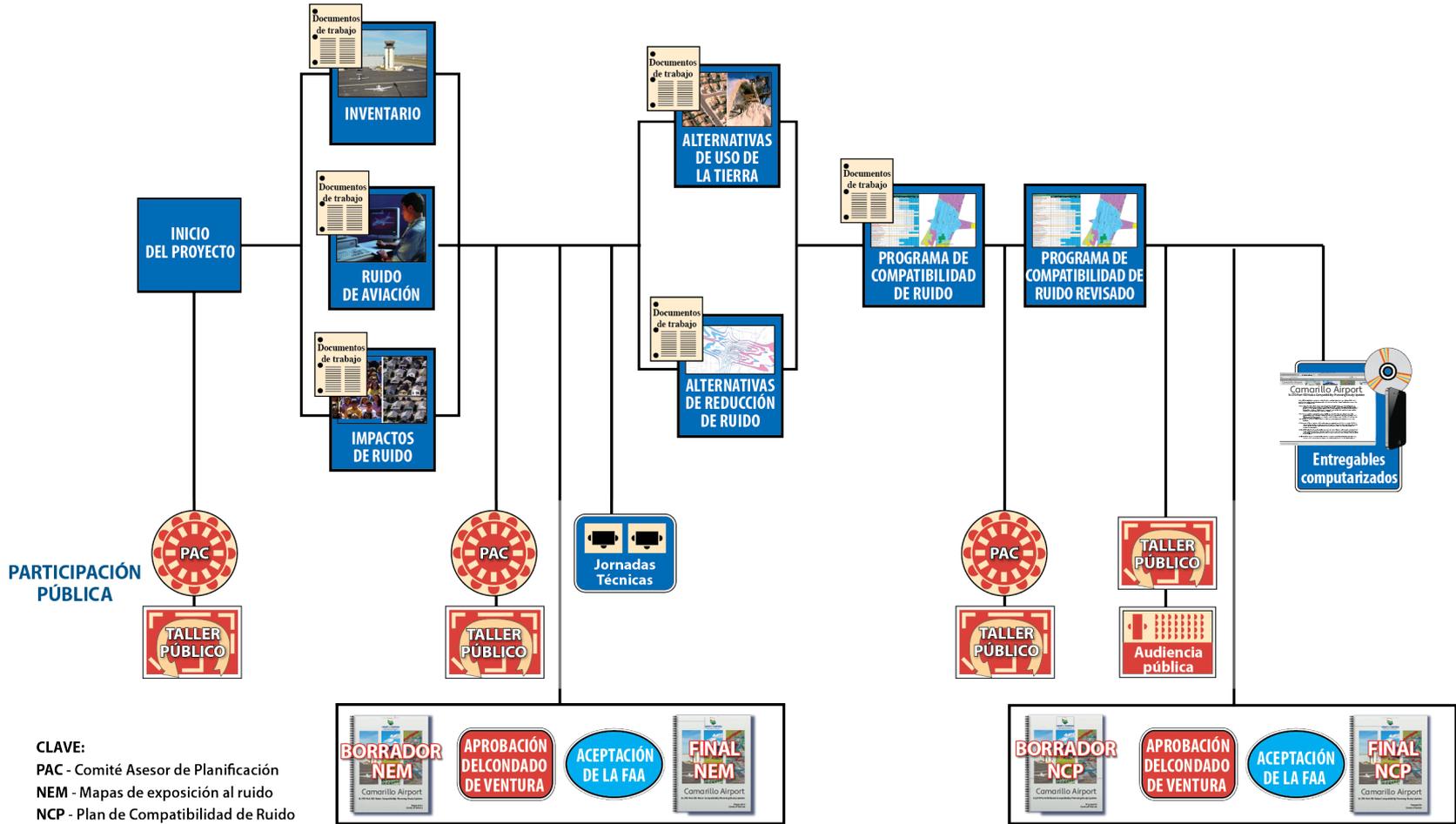
- 1. Bienvenida y Introducciones**
 - Keith Freitas, Ventura County Department of Airports
- 2. Proceso de estudio y Calendario de reuniones propuesto**
 - Dave Fitz, Coffman Associates
- 3. Funciones y Responsabilidades del PAC**
 - Dave Fitz, Coffman Associates
- 4. Descripción General de los Mapas de Exposición al Ruido**
 - Kory Lewis, Coffman Associates
- 5. Inventario de Mapas de Exposición al Ruido**
 - Madeline Holliman, Coffman Associates
- 6. Descripción General de Mapas de Exposición al Ruido**
 - Kory Lewis, Coffman Associates
- 7. Previsiones de Operaciones**
 - Matt Quick, Coffman Associates
- 8. ¿Cuáles son sus expectativas para el Estudio de la Parte 150 del Aeropuerto de Oxnard?**
 - Elsa Argomaniz, Arellano Associates
- 9. Aplazamiento**

- Los servicios de interpretación en español y mixteco están disponibles.
- ¿Cuáles son sus expectativas para el Estudio de la Parte 150 del Aeropuerto de Oxnard?



Aeropuerto De Oxnard

Estudio de compatibilidad del ruido del 14 CFR Parte 150



Línea de tiempo del proyecto

Aeropuerto de Oxnard

Estudio de la capacidad de ruido, parte 150



LEYENDA

- Aprobación de provisiones por parte de la FAA
- Mediciones de ruido
- Comité Asesor de Planificación
- Taller de información pública

- Conferencias técnicas sobre aviación y uso de terreno
- Audiencia pública y/o taller informativo
- Documento impreso/electrónico
- NEM - Mapas de exposición al ruido
- NCP - Plan de compatibilidad de ruido

Funciones y responsabilidades del PAC

- Caja de resonancia
- Vinculación a la comunidad
- Recurso
- Revisión crítica



Descripción general de los mapas de exposición al ruido



Actualización del mapa de exposición al ruido:

- ▶ Actualización del mapa de exposición al ruido:
- ▶ Determina los niveles anualizados de ruido de las aeronaves actuales y proyectados en el aeropuerto de Oxnard utilizando la métrica de ruido CNEL (nivel equivalente de ruido medio).
- ▶ Determina medidas para reducir los impactos acústicos dentro de los contornos de exposición al ruido de las aeronaves que operan en el aeropuerto de Oxnard y desde este por medio de cambios en las operaciones de las aeronaves o las instalaciones aeroportuarias.

Un mapa de exposición al ruido no:

- ▶ Evalúa las operaciones de aeronaves desde otros aeropuertos de la zona
- ▶ Considera otros tipos de impactos (calidad del aire, accidentes, etc.)
- ▶ Utiliza métricas de ruido distintas del CNEL para determinar los impactos del ruido
- ▶ Justifica la ampliación del aeropuerto

Un programa de compatibilidad sonora:

- ▶ Fomenta futuros usos del suelo compatibles con el ruido de los aviones, como el comercial o el industrial en zonas no urbanizadas.
- ▶ Determina métodos para reducir los impactos adversos del ruido por encima de los umbrales de la FAA en las áreas residenciales existentes.
- ▶ Establece un procedimiento para implantar, revisar y actualizar el programa.



Piloto

- Responsable de las operaciones seguras de aeronaves en el aire y en tierra



COUNTY of VENTURA
Department of Airports

Condado de Ventura

- Sin control sobre las aeronaves en vuelo
- Puede establecer tiempos de preparación, procedimientos voluntarios de reducción de ruido y patrones de tráfico.



Reglamento de Uso de Suelo



Condado de Ventura

- Responsable de mantener un aeropuerto seguro
- Coordina con las comunidades vecinas y los desarrolladores para promover la compatibilidad del uso de la tierra



FAA

- Establece el espacio aéreo - donde pueden volar las aeronaves
- Establece estándares de ruido de aeronaves
- Certifica aeronaves y pilotos



Otros municipios

- Promover el uso compatible de la tierra a través de la zonificación
- Establecer ordenanzas de ruido, pero las aeronaves están exentas según City of Burbank v. Lockheed Air Terminal (411 U.S. 624 (1973))



Estados Unidos

- Establece el proceso de planificación de compatibilidad de uso de suelo de la Parte 150
- Sin autoridad de uso de la tierra



Estado de California

- Requiere divulgación de bienes raíces dentro del Área de Influencia del Aeropuerto (AIA)
- Requiere aislamiento acústico para nuevas construcciones residenciales dentro de los contornos de ruido de 60 CNEL
- Permite la planificación local del uso del suelo mediante la adopción de ordenanzas de zonificación y un Plan General
- Requiere preparación del Plan de Compatibilidad de Uso de Suelo del Aeropuerto (ALUCP)

Inventario de mapas de exposición al ruido



Capítulo 1 - Inventario

Funciones e Responsabilidades

- Federal
- Estado
- Local

Políticas y Normativas de Uso del Suelo

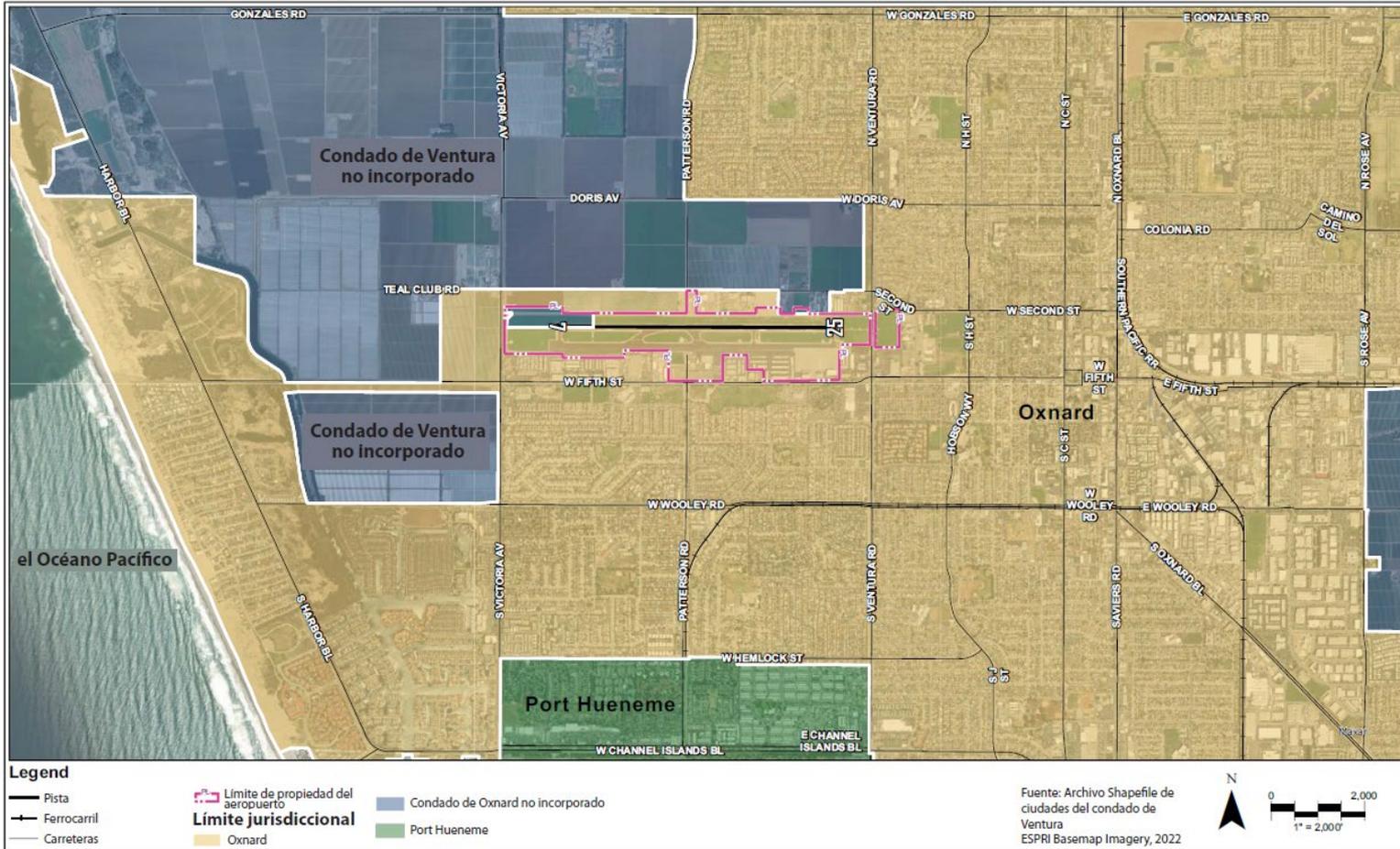
- Existente
- Zonificación
- Plan General

Información de las Instalaciones del Aeropuerto

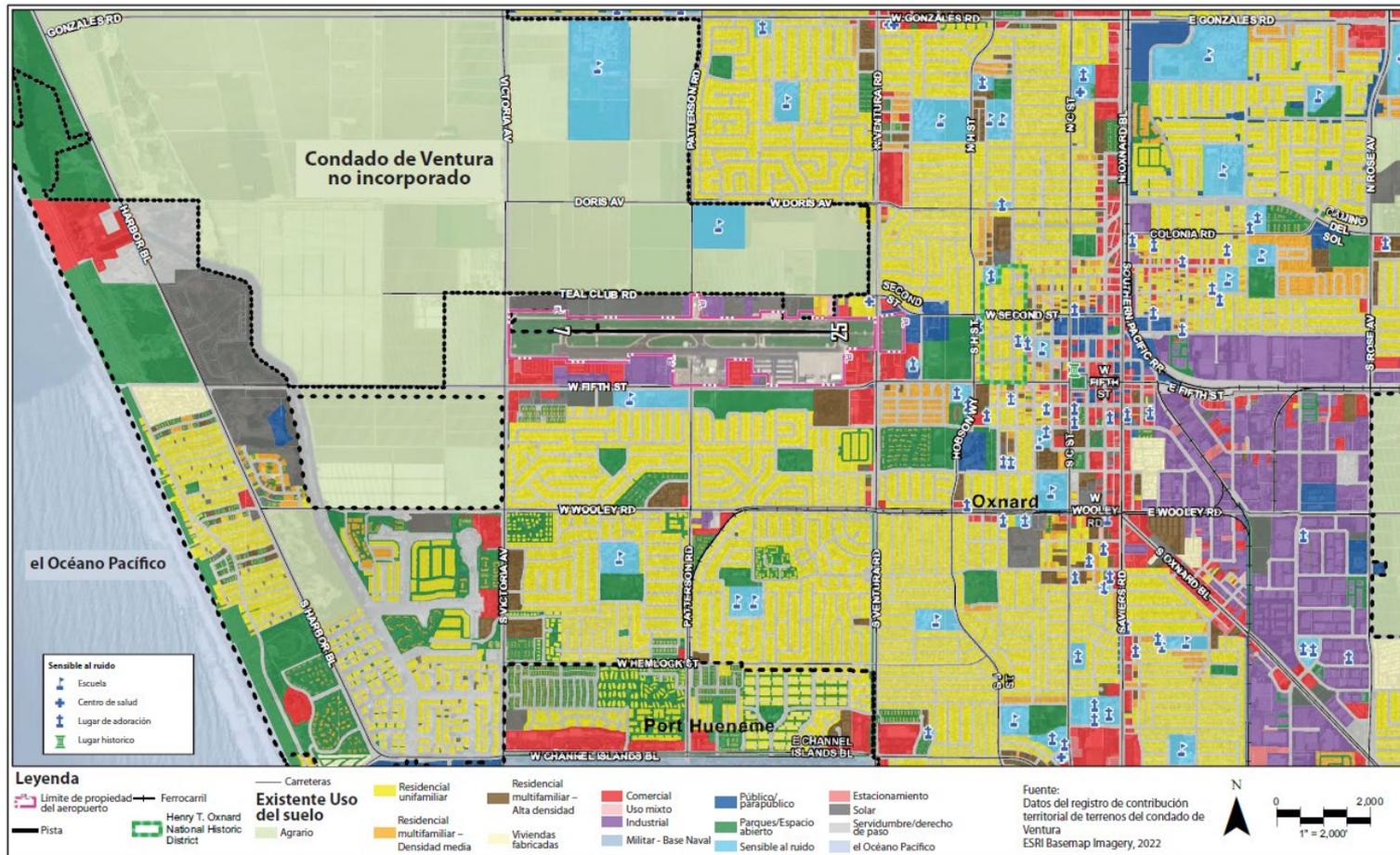
- Instalaciones de la Zona de Operaciones
- Instalaciones Terrestres
- Procedimientos Voluntarios de Reducción del Ruido



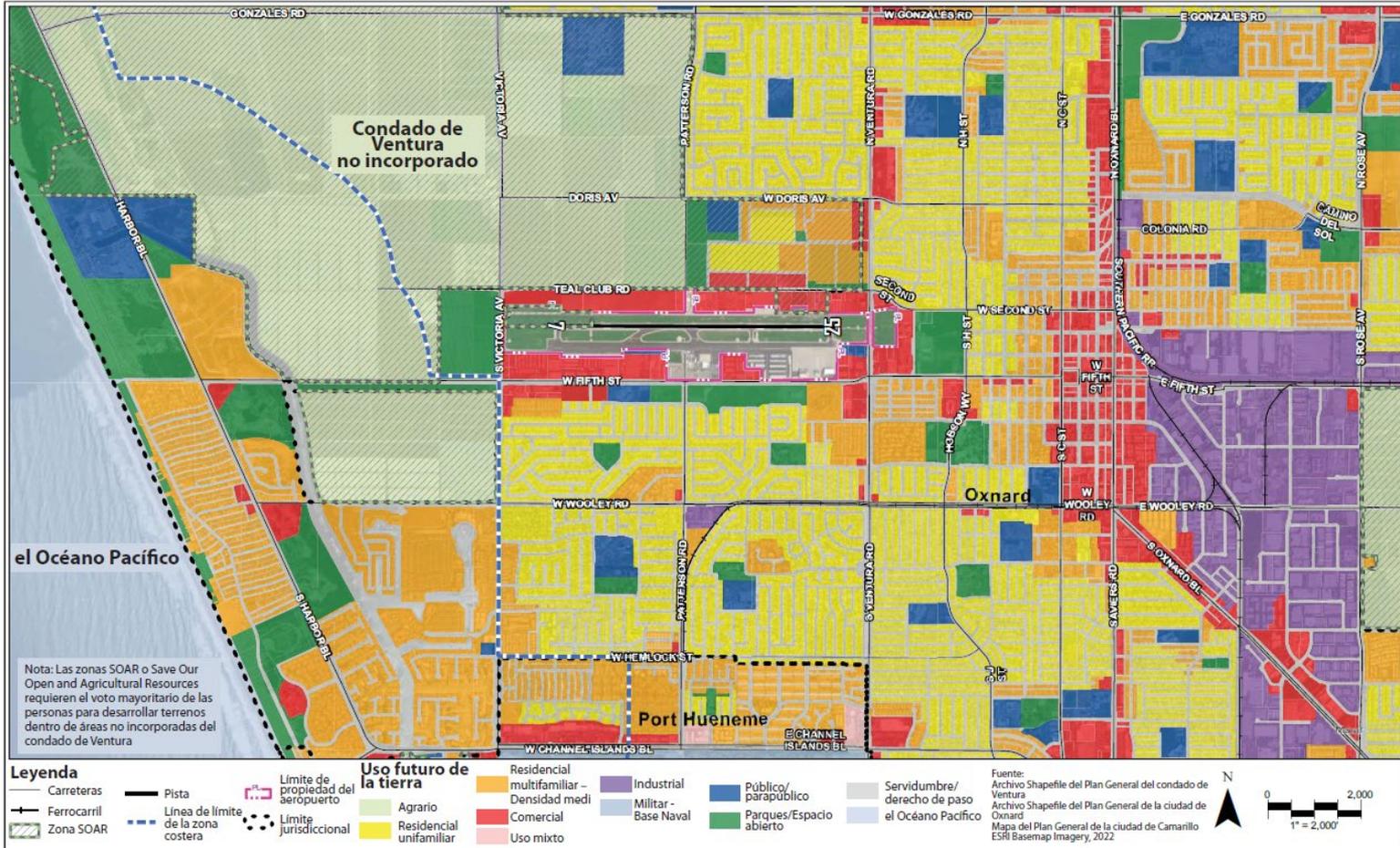
Límites jurisdiccionales and Área de estudio



Existente de Uso del Suelo

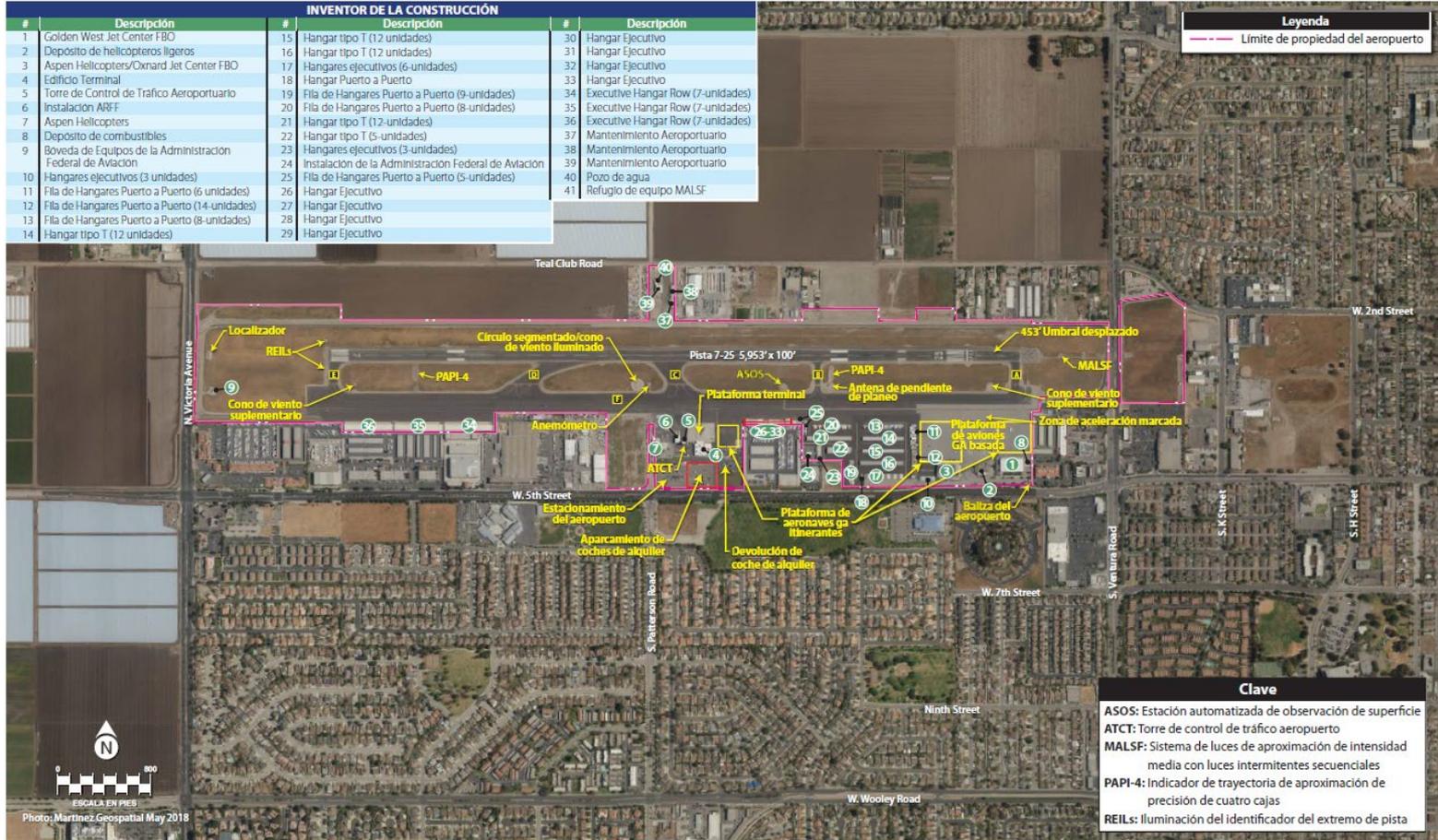


Plan General de Uso del Suelo



Instalaciones Existentes

INVENTOR DE LA CONSTRUCCIÓN			
#	Descripción	#	Descripción
1	Golden West Jet Center FBO	15	Hangar tipo T (12 unidades)
2	Deposito de helicopteros ligeros	16	Hangar tipo T (12 unidades)
3	Aspen Helicopters/Oxnard Jet Center FBO	17	Hangares ejecutivos (6-unidades)
4	Edificio Terminal	18	Hangar Puerto a Puerto
5	Torre de Control de Trafico Aeroportuario	19	Fila de Hangares Puerto a Puerto (9-unidades)
6	Instalación ARFF	20	Fila de Hangares Puerto a Puerto (8-unidades)
7	Aspen Helicopters	21	Hangar tipo T (12 unidades)
8	Deposito de combustibles	22	Hangar tipo T (5-unidades)
9	Boveda de Equipos de la Administracion Federal de Aviacion	23	Hangares ejecutivos (3-unidades)
10	Hangares ejecutivos (3 unidades)	24	Instalacion de la Administracion Federal de Aviacion
11	Fila de Hangares Puerto a Puerto (6 unidades)	25	Fila de Hangares Puerto a Puerto (5-unidades)
12	Fila de Hangares Puerto a Puerto (14-unidades)	26	Hangar Ejecutivo
13	Fila de Hangares Puerto a Puerto (8-unidades)	27	Hangar Ejecutivo
14	Hangar tipo T (12 unidades)	28	Hangar Ejecutivo
		29	Hangar Ejecutivo
		30	Hangar Ejecutivo
		31	Hangar Ejecutivo
		32	Hangar Ejecutivo
		33	Hangar Ejecutivo
		34	Executive Hangar Row (7-unidades)
		35	Executive Hangar Row (7-unidades)
		36	Executive Hangar Row (7-unidades)
		37	Mantenimiento Aeroportuario
		38	Mantenimiento Aeroportuario
		39	Mantenimiento Aeroportuario
		40	Pozo de agua
		41	Refugio de equipo MALSF



La guía del piloto - Fly Friendly VC

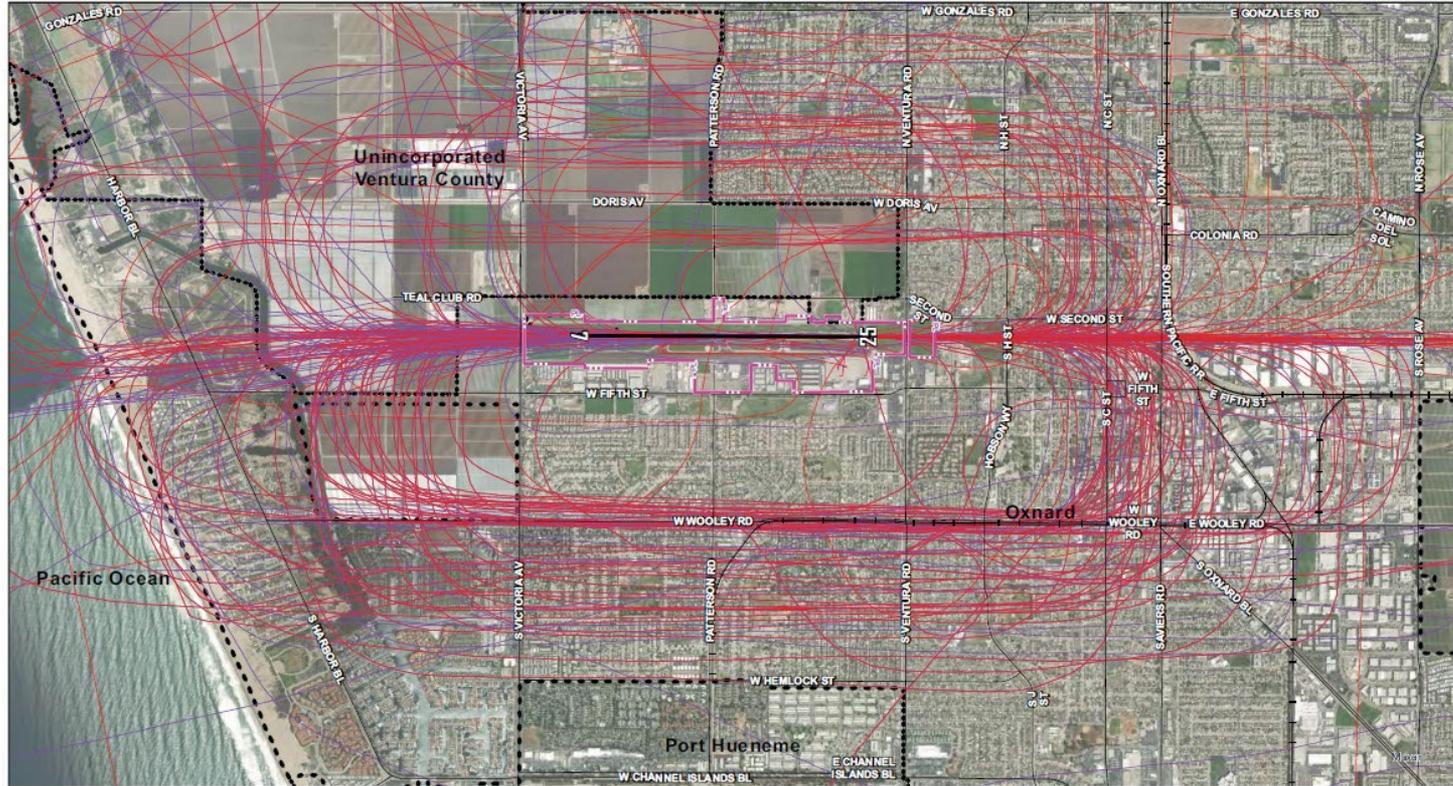


- La guía del piloto actualizada en 2022
- Distribuido a las partes interesadas de la aviación, pilotos y escuelas de vuelo locales
- Incluye procedimientos voluntarios de reducción de ruido
- Disponible en forma impresa y en el sitio web del condado

Descripción general de mapas de exposición al ruido



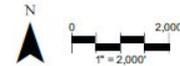
Derrotas de Cuelo con Radar



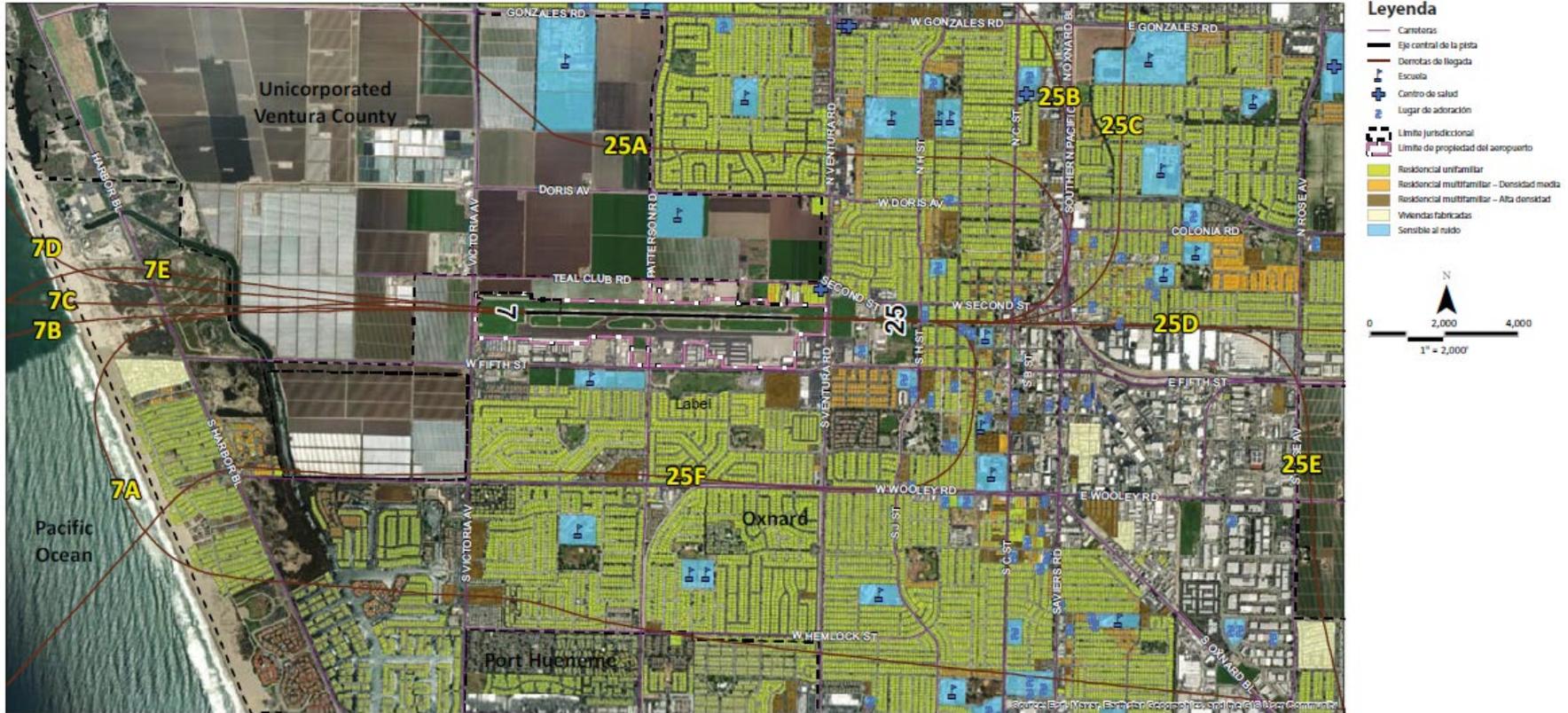
Leyenda

- Carreteras
- Ferrocarril
- Eje central de la pista
- Limite de propiedad del aeropuerto
- Limite jurisdiccional
- Derrotas de salida
- Derrotas de llegada

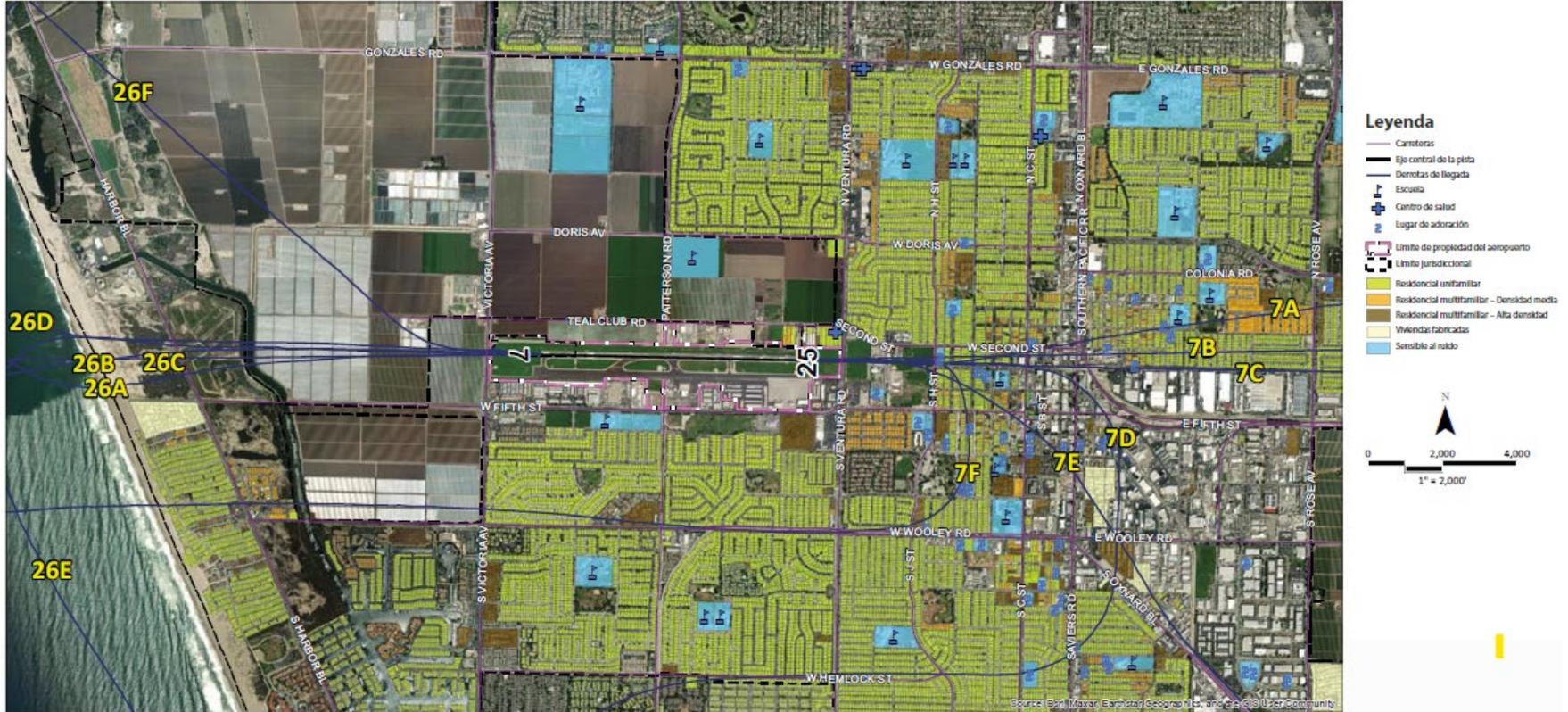
Source:
Vector Airport Systems - 11/05/2022
ESRI Basemap Imagery, 2022



Derrotas de vuelo consolidadas - Llegadas



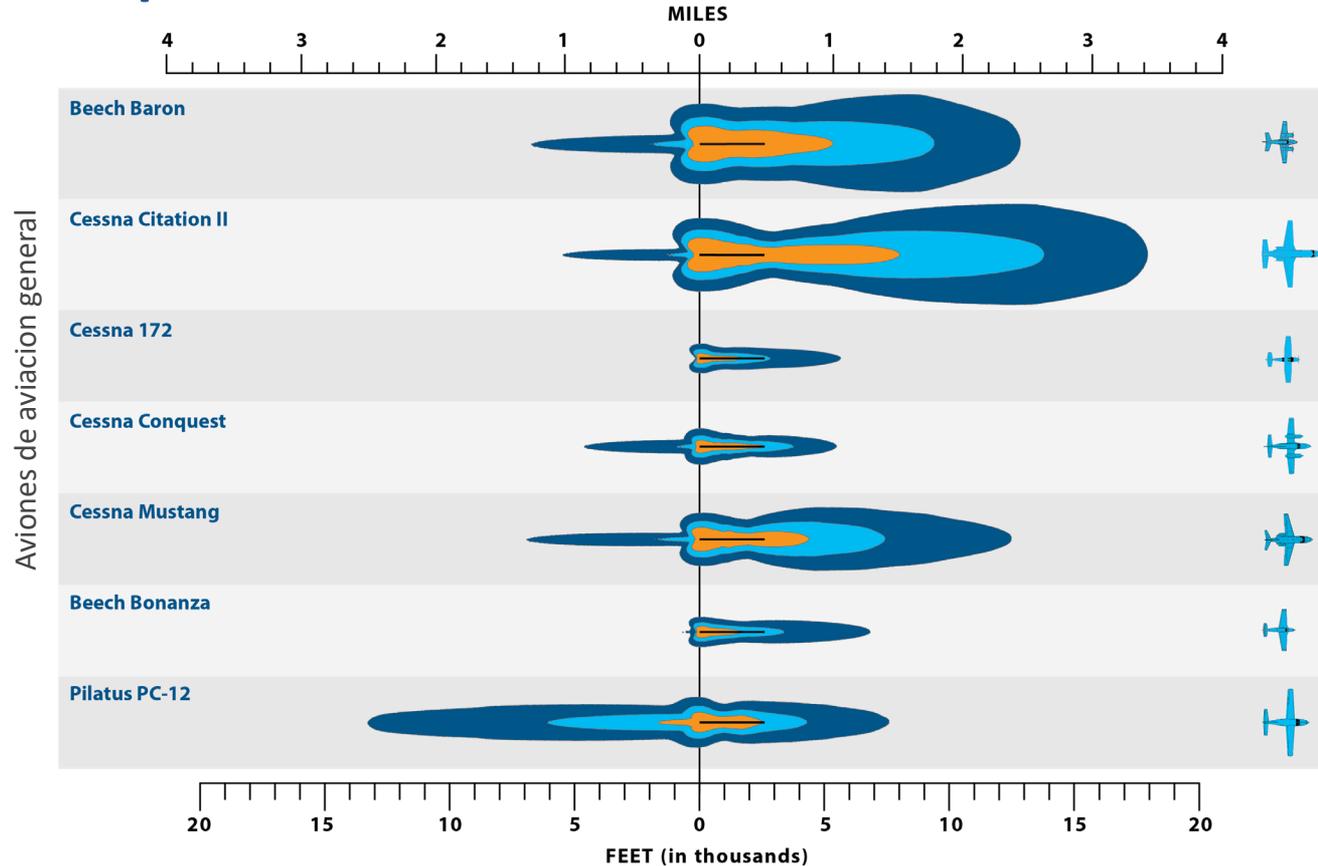
Derrotas de vuelo consolidadas - Salidas



Derrotas de vuelo consolidadas - Toque y despegue

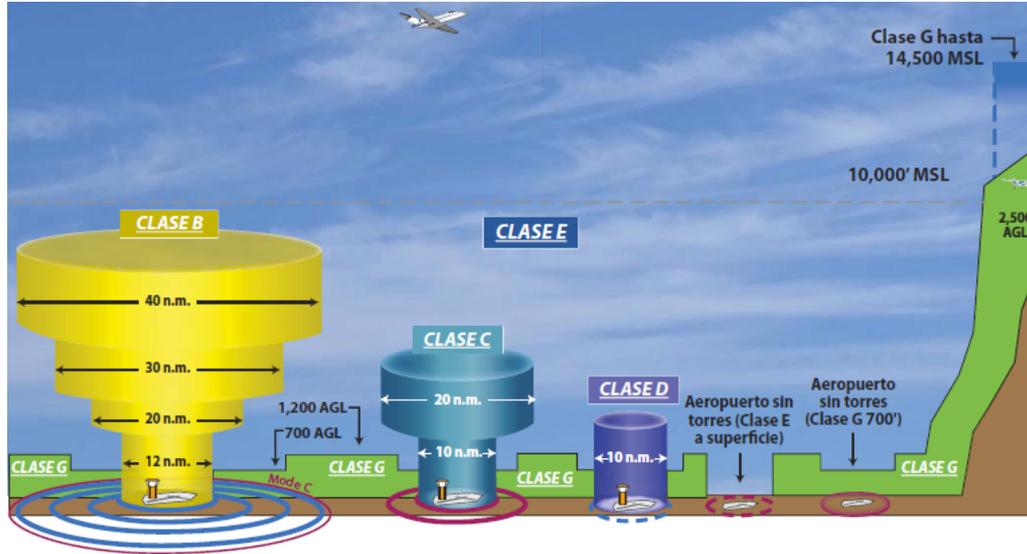


Comparación de la Huella de Ruido de los Aviones



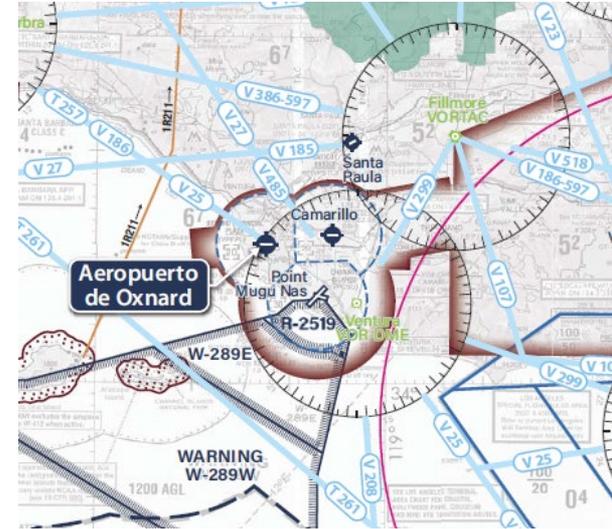
Los contornos representan los niveles de exposición al sonido (SEL) de 85,90, and 95 DB para una llegada y una salida de cada tipo de aeronave. El contorno exterior representa 85 DB SEL. El contorno interior representa 95 DB SEL.

Espacio Aéreo



DEFINICIONES DE CLASIFICACIONES DEL ESPACIO AÉREO

- CLASE A** Pensas A - Altitud. Espacio aéreo por encima de 18,000 pies MSL hasta FL 600 inclusive. Solo vuelos de Regla de Vuelo por Instrumentos (IFR), se requiere transpondedor ADS-B 1090 ES, se requiere autorización ATC.
- CLASE B** Pensas B - Ocupado. Espacio aéreo de múltiples capas desde la superficie hasta 10,000 pies MSL que rodea los aeropuertos más concurridos del país. Se requiere transpondedor ADS-B 1090 ES, se requiere autorización ATC.
- CLASE C** Pensas C - Modo C. Se requiere un transpondedor de modo C. Se requiere comunicación ATC. En general, el espacio aéreo desde la superficie hasta 4,000 pies AGL que rodea los aeropuertos con torres con servicio por control de aproximación por radar.
- CLASE D** Pensas D - Diálogo. El piloto debe establecer un diálogo con la torre. Generalmente espacio aéreo desde la superficie hasta un mínimo de 2,500 pies AGL alrededor de los aeropuertos con torres.



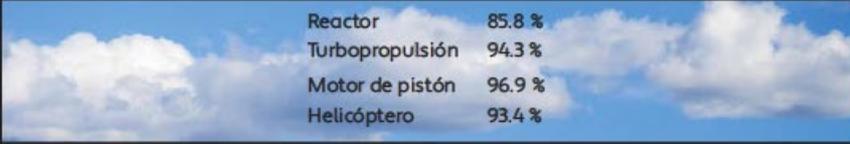
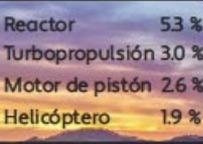
LEYENDA

- | | | | | | |
|--|--|--|--|--|-------|
| | Aeropuerto con pistas de superficie dura de 1,500' a 8,069' de longitud | | Áreas prohibidas, restringidas, de advertencia y alerta | | Norte |
| | Aeropuertos con pistas de superficie dura de más de 8,069' o algunas pistas múltiples de menos de 8,069' | | Zona Especial de Tráfico Aeroportuario (MODE C) | | |
| | Rosa de los vientos | | Espacio aéreo clase B | | |
| | VORTAC | | Espacio aéreo clase C | | |
| | VOR-DME | | Espacio aéreo clase D | | |
| | Diferencia los pisos del espacio aéreo Clase E a más de 700 pies sobre la superficie | | Espacio aéreo clase E | | |
| | ADIZ - Zona de Identificación de Defensa Aérea | | Espacio aéreo de superficie Clase E con piso a 700 pies sobre la superficie que colinda lateralmente con 12000 pies o un espacio aéreo de clase E superior | | |
| | Refugio de Vida Silvestre | | Vías aéreas de Victor | | |
| | Turbina eólica | | Rutas de entrenamiento militar | | |
- NO A ESCALA
- Fuente: Houston and San Antonio Sectional Chart, Department of Commerce, National Oceanic and Atmospheric Administration, May 19, 2022

Uso de pistas



Hora del día

Día (factor de ponderación 0 dB)														Noche (factor de ponderación 5 dB)			Noche (factor de ponderación 10 dB)																																	
 <table border="0"> <tr> <td>Reactor</td> <td>85.8 %</td> </tr> <tr> <td>Turbopropulsión</td> <td>94.3 %</td> </tr> <tr> <td>Motor de pistón</td> <td>96.9 %</td> </tr> <tr> <td>Helicóptero</td> <td>93.4 %</td> </tr> </table>														Reactor	85.8 %	Turbopropulsión	94.3 %	Motor de pistón	96.9 %	Helicóptero	93.4 %	 <table border="0"> <tr> <td>Reactor</td> <td>53 %</td> </tr> <tr> <td>Turbopropulsión</td> <td>3.0 %</td> </tr> <tr> <td>Motor de pistón</td> <td>2.6 %</td> </tr> <tr> <td>Helicóptero</td> <td>1.9 %</td> </tr> </table>			Reactor	53 %	Turbopropulsión	3.0 %	Motor de pistón	2.6 %	Helicóptero	1.9 %	 <table border="0"> <tr> <td>Reactor</td> <td>8.8 %</td> </tr> <tr> <td>Turbopropulsión</td> <td>2.6 %</td> </tr> <tr> <td>Motor de pistón</td> <td>0.4 %</td> </tr> <tr> <td>Helicóptero</td> <td>4.6 %</td> </tr> </table>										Reactor	8.8 %	Turbopropulsión	2.6 %	Motor de pistón	0.4 %	Helicóptero	4.6 %
Reactor	85.8 %																																																	
Turbopropulsión	94.3 %																																																	
Motor de pistón	96.9 %																																																	
Helicóptero	93.4 %																																																	
Reactor	53 %																																																	
Turbopropulsión	3.0 %																																																	
Motor de pistón	2.6 %																																																	
Helicóptero	1.9 %																																																	
Reactor	8.8 %																																																	
Turbopropulsión	2.6 %																																																	
Motor de pistón	0.4 %																																																	
Helicóptero	4.6 %																																																	
7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6																											

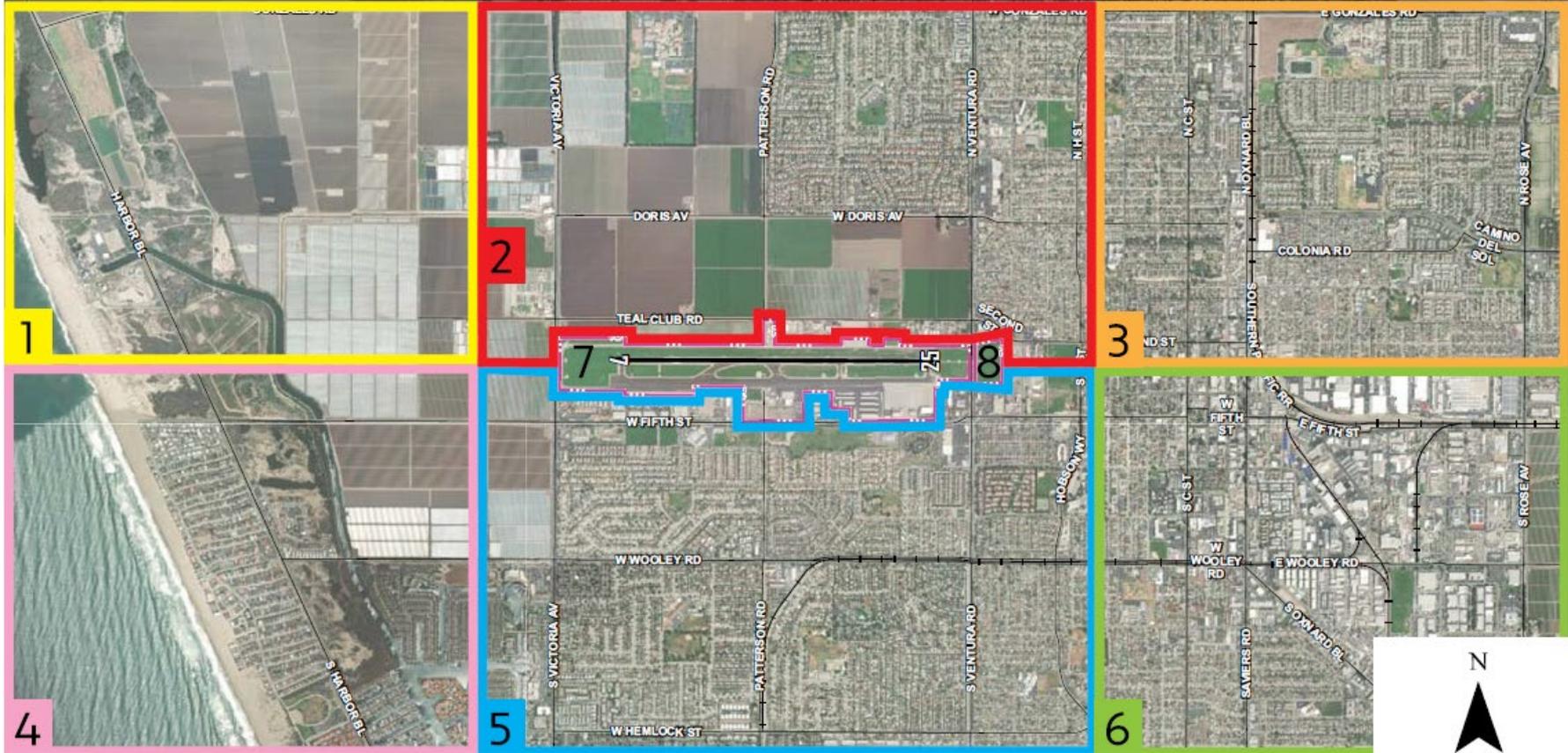
¿Qué hace que un sitio de medición del ruido sea bueno?

- Ubicado dentro del área de estudio indicada por la FAA del aeropuerto
- Patio o azotea protegido desocupado
- Accesible para los investigadores 24 horas y 36 horas después de la instalación
- Alejado de fuentes de ruido distintas de aeronaves (es decir, obras de construcción, cortadoras de césped, trenes, sirenas, mascotas)



La configuración del equipo consiste en una caja del tamaño de un maletín y un trípode de cámara con micrófono.

Zonas de Monitoreo de Ruido



Previsión



Previsiones de Demanda de Aviación

- Desarrollado utilizando metodologías aprobadas por la FAA para identificar medidas de actividad aeronáutica con el fin de preparar los niveles de demanda previstos que podría experimentar el aeropuerto en los próximos años.
- Las fuentes incluyen los pronósticos aeroespaciales de la FAA: años fiscales 2022-2024, el pronóstico del área terminal de la FAA, el recuento del sistema de gestión de flujo de tráfico de la FAA, los registros de la torre de control de tráfico del aeropuerto (ATCT) y los registros del aeropuerto para aeronaves basadas.
- Los segmentos de demanda de aviación incluyen:
 - Aeronave con basó en el aeropuerto
 - Operaciones anuales
 - Aviones Críticos
- Estos segmentos de demanda ayudan a identificar entradas para modelar el ruido de las aeronaves (operaciones de aeronaves y mezcla de flota de aeronaves).

Resumen de Previsiones

	2022	2027	2032	2042
OPERACIONES ANUALES				
Itinerante				
Taxi aéreo	4,659	4,770	5,343	6,618
Aviación general	27,385	29,667	32,177	38,111
Militar	192	221	221	221
Total de operaciones itinerantes	32,236	34,658	37,741	44,950
Local				
Aviación general	55,579	57,838	60,189	65,181
Militar	56	42	42	42
Total de operaciones locales	55,635	57,880	60,231	65,223
Total de operaciones anuales	87,871	92,538	97,972	110,173
Aproximaciones por instrumentos anuales	4,835	5,199	5,661	6,743
AERONAVE CON BASE EN EL AEROPUERTO				
Motorreactor	87	88	89	96
Multimotor de pistón	15	15	14	14
Turbopropulsión	8	10	13	18
Reactor	2	7	13	22
Helicóptero	8	10	12	17
Total de aeronaves con base en el aeropuerto	120	130	141	167

La FAA tiene la responsabilidad de supervisar para revisar y aprobar los pronósticos de aviación desarrollados junto con el Estudio de compatibilidad de ruido de la Parte 150.

Codigos de Referencia de Aeronaves

A-I	Aircraft	TDG
	• Beech Baron 55	1A
	• Beech Bonanza	1A
	• Cessna 150, 172	1A
	• Eclipse 500	1A
	• Piper Archer, Seneca	1A

B-I	Aircraft	TDG
	• Beech Baron 58	1A
	• Beech King Air 90	1A
	• Cessna 421	1A
	• Cessna Citation CJ1 (525)	1A
	• Cessna Citation 1(500)	2A
	• Embraer Phenom 100	1B

A/B-II <i>12,500 lbs. or less</i>	Aircraft	TDG
	• Beech Super King Air 200	2A
	• Cessna 441 Conquest	1A
	• Cessna Citation CJ2 (525A)	2A
	• Pilatus PC-12	1A

B-II <i>over 12,500 lbs.</i>	Aircraft	TDG
	• Beech Super King Air 350	2A
	• Cessna Citation CJ3(525B), V (560)	2A
	• Cessna Citation Bravo (550)	1A
	• Cessna Citation CJ4 (525C)	1B
	• Cessna Citation Latitude/Longitude	1B
	• Embraer Phenom 300	1B
	• Falcon 10, 20, 50	1B
	• Falcon 900, 2000	2A
	• Hawker 800, 800XP, 850XP, 4000	1B
	• Pilatus PC-24	1B

A/B-III	Aircraft	TDG
	• Bombardier Dash 8	3
	• Bombardier Global 5000, 6000, 7000, 8000	2B
	• Falcon 6X, 7X, 8X	2B

C/D-I	Aircraft	TDG
	• Lear 25, 31, 45, 55, 60	1B
	• Learjet 35, 36 (D-I)	1B

C/D-II	Aircraft	TDG
	• Challenger 600/604/800/850	1B
	• Cessna Citation VII, X+	1B
	• Embraer Legacy 450/500	1B
	• Gulfstream IV, 350, 450 (D-II)	2A
	• Gulfstream G200/G280	1B
	• Lear 70, 75	1B
	• CRJ 700	2B
• ERJ 175, 195	3	
• CRJ 900	2B	

C/D-III <i>less than 150,000 lbs.*</i>	Aircraft	TDG
	• Gulfstream V	2A
	• Gulfstream G500, 550, 600, 650 (D-III)	2B

C/D-III <i>over 150,000 lbs.</i>	Aircraft	TDG
	• Airbus A319-100, 200	3
	• Boeing 737 -800, 900, BBJ2 (D-II)	3
	• MD-83, 88 (D-II)	4

C/D-IV	Aircraft	TDG
	• Airbus A300-100, 200, 600	5
	• Boeing 757-200	4
	• Boeing 717-300, 400	5
	• MD-71	6

D-V	Aircraft	TDG
	• Airbus A330-200, 300	5
	• Airbus A340-500, 600	6
	• Boeing 747-100 - 400	5
	• Boeing 747-300	6
	• Boeing 787-8, 9	5

Note: Aircraft pictured is identified in bold type.

¿Preguntas?



¿Cuáles son sus expectativas para el Estudio de la Parte 150 del Aeropuerto de Oxnard?



Orden del día

- 1. Bienvenida y Introducciones**
 - Keith Freitas, Ventura County Department of Airports
- 2. Proceso de estudio y Calendario de reuniones propuesto**
 - Dave Fitz, Coffman Associates
- 3. Funciones y Responsabilidades del PAC**
 - Dave Fitz, Coffman Associates
- 4. Descripción General de los Mapas de Exposición al Ruido**
 - Kory Lewis, Coffman Associates
- 5. Inventario de Mapas de Exposición al Ruido**
 - Madeline Holliman, Coffman Associates
- 6. Descripción General de Mapas de Exposición al Ruido**
 - Kory Lewis, Coffman Associates
- 7. Previsiones de Operaciones**
 - Matt Quick, Coffman Associates
- 8. ¿Cuáles son sus expectativas para el Estudio de la Parte 150 del Aeropuerto de Oxnard?**
 - Elsa Argomaniz, Arellano Associates
- 9. Aplazamiento**

Condado de Ventura Departamento de Aeropuertos Lanza Tres Estudios

- Plan de desarrollo del aeropuerto (ALP) actualización para el aeropuerto de Camarillo
- Parte 150 estudio de ruido para el aeropuerto de Camarillo
- Parte 150 estudio de ruido para el aeropuerto de Oxnard



¡Marque sus calendarios!

Las primeras reuniones comunitarias de información para los estudios de ruido de la Parte 150, se han programado.

- Aeropuerto de Camarillo:
20 de marzo 2023
- Aeropuerto de Oxnard:
21 de marzo 2023



* La hora y el lugar se anunciarán pronto. Tenga en cuenta que las reuniones comunitarias incluirán interpretación en español y mixteco.

¡FECHA PENDIENTE EXTENDIDO!

Ahora estamos aceptando solicitudes para los Comités asesores de planificación (PAC) para los estudios de ruido de la Parte 150 hasta el 28 de febrero.

Para obtener más información o para presentar una solicitud, visite vcairports.org.





COUNTY *of* VENTURA

Department of Airports

