



Capítulo 1

INVENTARIO

En el capítulo 1 (Inventario) del documento Mapas de Exposición al Ruido del Aeropuerto de Oxnard se describen las funciones y responsabilidades de cada nivel de gobierno en materia de ruido y planificación de la compatibilidad del uso del suelo en relación con este estudio. Se describen detalladamente los reglamentos específicos del Código de Reglamentos Federales (CFR por sus siglas en inglés) para las actuaciones de la Administración Federal de Aviación (FAA por sus siglas en inglés) en materia de ruido. Se resumen las normativas del Estado de California que otorgan autoridad y orientación a los niveles de condado y ciudad para la planificación del uso del suelo fuera del aeropuerto. Se incluyen en esta discusión las ordenanzas específicas de zonificación y los documentos del plan general de cada ciudad y condado con autoridad jurisdiccional sobre el área de estudio que rodea al aeropuerto de Oxnard. El análisis del uso existente del suelo y los mapas generalizados actualizados a la escala adecuada se incluyen como base de referencia para el estudio, junto con datos de seguimiento de vuelos de radar para ilustrar los patrones típicos de tráfico de sobrevuelo. También se proporciona información detallada sobre las instalaciones y el funcionamiento del aeropuerto para establecer las condiciones y limitaciones existentes en el aeropuerto de Oxnard. La información de referencia aquí contenida se utilizará a lo largo de los capítulos posteriores del análisis del Mapa de Exposición al Ruido, así como para informar sobre cualquier medida futura del Programa de Compatibilidad Acústica.

FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

Los gobiernos federal, estatal y local tienen cada uno papeles específicos en la reducción o limitación de los impactos del ruido de la aviación. Las siguientes secciones ofrecen una visión general del papel de cada nivel de gobierno en la planificación de la compatibilidad del uso del suelo en los aeropuertos. Se incluye información adicional sobre este tema en la Normativa Federal sobre Ruido de Aviación de la Biblioteca de Recursos, situada en el **Apéndice C**.



GOBIERNO FEDERAL

La Administración Federal de Aviación (FAA) es la agencia del gobierno federal dedicada a la seguridad de la aviación civil y encargada de proporcionar "el uso seguro y eficiente del espacio aéreo nacional". La FAA fue creada el 23 de agosto de 1958 en virtud de la Ley Federal de Aviación.

La FAA reconoce la inquietud que el ruido de la aviación puede causar en las comunidades; por ello, la FAA presta su apoyo a la reducción del ruido dentro de sus competencias, entre las que se incluyen las siguientes:

- **Aplicación y Cumplimiento de los Procedimientos Operativos de las Aeronaves** – Dónde y cómo se operan las aeronaves está bajo la completa autoridad de la FAA. Esto incluye las responsabilidades de los pilotos, el cumplimiento de las instrucciones del control del tráfico aéreo, las restricciones de vuelo, y la supervisión del cumplimiento de las operaciones de las aeronaves y el tratamiento de las operaciones descuidadas e imprudentes de las aeronaves.
- **Gestión del Sistema de Control del Tráfico Aéreo**– La FAA es responsable del control del espacio aéreo navegable y de la revisión de cualquier alteración propuesta en los procedimientos de vuelo para la reducción del ruido.
- **Concesión de Licencias de Piloto** – Las personas con licencia de piloto reciben capacitación bajo estrictas directrices que se concentran en procedimientos seguros y corteses de operación de aeronaves. Por ejemplo, en los últimos años la FAA Safety puso en marcha el curso ALC-500, un programa de capacitación para operadores de helicópteros denominado "Vuele con respeto al prójimo", con el objetivo de educar a los pilotos en soluciones para reducir el ruido y en una comunicación eficaz con la comunidad.¹ El curso se basa en un programa de pruebas de vuelo de la FAA y la NASA centrado en 2017.²
- **Certificación de Aeronaves** – La FAA exige la reducción del ruido de las aeronaves mediante la certificación, la modificación de los motores o la sustitución de la aeronave, tal y como se define en el 14 Código de Reglamentos Federales (CFR) Parte 36. Además, el 14 CFR Parte 91 describe la retirada progresiva de las aeronaves que no cumplan los requisitos de la Parte 36.
- **Planificación de la Compatibilidad Acústica Aeroportuaria** – La FAA colabora con los patrocinadores de aeronaves para financiar y evaluar los Estudios de Planificación de la Compatibilidad Acústica y las Actualizaciones de los Mapas de Exposición al Ruido de acuerdo con la normativa 14 CFR Parte 150.
- **Investigación y Tecnología** – Además de proporcionar financiación según el 14 CFR Parte 150, la FAA financia numerosos esfuerzos de investigación para investigar los impactos del ruido de la aviación en las comunidades y los individuos. La creación del Centro de Excelencia ASCENT y el Programa de Investigación Cooperativa Aeroportuaria son dos de estas iniciativas. El programa de Reducción Continua de la Energía, las Emisiones y el Ruido (CLEEN por sus siglas en inglés) también impulsa la colaboración de la FAA con el sector privado para incentivar mejoras en la tecnología de las aeronaves con el fin de reducir el ruido.³ El 13 de enero de 2021, la FAA hizo

¹ Catálogo de Curso FAA, Enero 2023 (https://www.faa.gov/gslac/ALC/course_catalog.aspx)

² Page, J. A., Rapoza, A.S., y Jacobs, E. W. (2021) *In Situ Development and Application of Fly Neighborly Noise Abatement Procedures for Helicopters* (<https://www.volpe.dot.gov>)

³ Programas FAA De Ruido & Investigación, Julio 2022 (https://www.faa.gov/noise/research_programs)



público un resumen de sus programas de investigación en el Registro Federal, volumen 86, número 8. En febrero de 2021, la FAA publicó un informe final de su Encuesta Ambiental de Vecindarios (NES por sus siglas en inglés), un análisis detallado de más de 10.000 respuestas a encuestas de vecindarios individuales que rodean una muestra de 20 aeropuertos de servicio comercial en todo el país para crear una curva de dosis-respuesta de molestia en respuesta a la exposición al ruido de los aviones.⁴

- **Participación en la Comunidad** – Además de supervisar los requisitos de participación de la comunidad de cada estudio de la Parte 150, la FAA se compromete directamente con las comunidades para abordar los problemas de ruido, alberga un Defensor del Ruido de la FAA designado en cada una de sus nueve oficinas regionales con el que los miembros de la comunidad pueden ponerse en contacto directamente, y alberga un Portal del Ruido de la FAA en línea donde se pueden presentar quejas. El programa de compromiso comunitario iFlyQuiet, publicado en 2021, es otro ejemplo de este esfuerzo.⁵

La FAA colabora con otras agencias federales como el Centro Volpe del Departamento de Transporte de EE.UU. y la Administración Nacional de la Aeronáutica y del Espacio (NASA por sus siglas en inglés) en apoyo a estos esfuerzos, además de contribuir al Comité Federal Interagencias sobre el Ruido (FICON por sus siglas en inglés). El gobierno federal también empezó a hacer un seguimiento de los cambios en el ruido del transporte en todas las modalidades, incluidas la carretera y el ferrocarril. Una versión simplificada de la modelización del ruido se utiliza en el Mapa Nacional del Ruido en el Transporte publicado para 2016 y 2018 por el Centro Nacional de Sistemas de Transporte Volpe. Los modelos de ruido de casi 750 aeropuertos son uno de los factores que se tienen en cuenta en el mapa de modelos de ruido del transporte multimodal del gobierno federal.⁶ Quedan excluidas las instalaciones con operaciones exclusivamente militares.

Las normativas específicas de la FAA relacionadas con el ruido de los aviones están codificadas en varios títulos del Código de Reglamentos Federales (CFR), entre los que se incluyen los siguientes:

14 CFR Parte 36, Normativa Federal sobre el Ruido de las Aeronaves

La FAA exige la reducción del ruido de las aeronaves con la normativa adoptada bajo el 14 CFR Parte 36. La Parte 36 prohíbe la escalada de los niveles de ruido de los aviones pequeños de pistón, turborreactores civiles y aviones de transporte. La Parte 36 también exige que los nuevos tipos de aviones sean notablemente más silenciosos que los modelos anteriores, limitando las emisiones de ruido permitidas por los aviones recién certificados. Para lograrlo, la Parte 36 cuenta con un proceso de certificación en cuatro etapas, cada una de ellas con un umbral de ruido progresivamente más estricto. Esta normativa sólo se aplica a las aeronaves civiles de ala fija y a los helicópteros, y no aborda el ruido generado por las aeronaves militares u otras aeronaves que no sean de etapa (por ejemplo, las antiguas aeronaves militares, como los aviones de guerra a reacción y otras aeronaves de la época de la Segunda Guerra Mundial).

⁴ Miller, N. P.; Czech, J.J.; Hellauer, K. M.; Nicholas, B. L.; Lohr, S.; Jodts, E.; Broene, P.; Morganstein, D.; Kali, J.; Zhu, X.; Cantor, D.; Hudnall, J.; Melia, K. *DOT/FAA/TC-21/4_Analysis of NES* (2021) (<https://www.airporttech.tc.faa.gov>)

⁵ iFlyQuiet Community Engagement Guide (2021) <https://rotor.org/wp-content/uploads/2021/07/iFlyQuiet-Community-Engagement-Guide.pdf>

⁶ Departamento de Transporte de los EE.UU., Bureau de Estadísticas de Transporte, *National Transportation Noise Map Documentation* (2020)



La enmienda de 1977 a la Parte 36 introdujo un sistema de clasificación en tres etapas para proporcionar una terminología que diferencie entre las normas originales y las revisadas. Las etapas se clasifican de la siguiente manera:

- Etapa 1: nunca se ha demostrado que las aeronaves cumplan ninguna norma sobre ruido, bien porque nunca se han sometido a pruebas, bien porque se han sometido a pruebas y han fracasado
- Etapa 2: las aeronaves cumplen los límites de ruido originales, establecidos en 1969
- Etapa 3: las aeronaves cumplen límites más estrictos, establecidos en 1977

Las enmiendas de 2005 crearon una cuarta etapa de certificación. Los límites de ruido de la Etapa 4 se definen como un nivel de ruido percibido aparente (EPNdB) 10 veces inferior a los de la Etapa 3. Además, la FAA publicó una Regla Final el 3 de noviembre de 2017, que creó las normas de ruido de la Etapa 5. Las normas de ruido de la Etapa 5 se aplican a los nuevos diseños de aeronaves con un peso máximo certificado al despegue igual o superior a 121.254 libras presentados a partir del 31 de diciembre de 2017, o con un peso máximo certificado al despegue inferior a 121.254 libras a partir del 21 de diciembre de 2020. Como se señala en la Regla Final, el cambio establece un límite de ruido inferior para estas aeronaves y no afecta ni al funcionamiento de la flota estadounidense actual ni a los nuevos diseños de tipo presentados antes de la fecha de cumplimiento aplicable para la Etapa 5.⁷

La ley federal exigía la eliminación progresiva de los aviones a reacción subsónicos civiles con un peso máximo de 75.000 libras o menos que no cumplieran las normas de la Etapa 3 antes del 31 de diciembre de 2015.⁸ No se han adoptado restricciones adicionales ni fechas de eliminación progresiva para las aeronaves de la Etapa 3, la Etapa 4 o la Etapa 5.

El ruido de los helicópteros también se aborda en la Parte 36; sin embargo, estas aeronaves sólo se clasifican como Etapa 1 y Etapa 2. La fecha de certificación de la Etapa 2 para helicópteros fue el 6 de marzo de 1986. A diferencia de las aeronaves de ala fija, los requisitos de ruido de la Parte 36 para helicópteros no se han reducido de forma semejante.

Las aeronaves pequeñas propulsadas por hélice (es decir, de menos de 12,500 libras) se añadieron como enmienda de 1974 a la Parte 36, es decir, antes de la creación de la clasificación de las Etapas 1-5 mencionadas anteriormente. Hasta la fecha, a estas pequeñas aeronaves, como una Cessna 172 o una PC 12, sólo se las denomina certificadas o no certificadas en lugar de asignarles una etapa de ruido. Las normas de ruido para las aeronaves pequeñas se evalúan en términos de límites de decibelios ponderados A (dBA por sus siglas en inglés) para el sobrevuelo a 1.000 pies sobre el nivel del suelo (AGL por sus siglas en inglés).

14 CFR Parte 91, Subparte I, Límites de ruido operativo

El 14 CFR Parte 91, Subparte I prescribe los límites de ruido de operación y los requisitos relacionados con la operación de aeronaves civiles en EE.UU. Esta sección del Código Federal se vincula con el 14 CFR Parte 36, discutido anteriormente, y se aplica específicamente a las aeronaves de reacción subsónicas

⁷ Federal Register Vol. 82, No. 191, octubre 4, 2017, Pág. 46123-46132 (<https://www.federalregister.gov/documents/2017/10/04/2017-21092/stage-5-airplane-noise-standards>); Octubre 2019.

⁸ 49 USC §47534, February 14, 2012



civiles (turborreactores) con un peso máximo de 75.000 libras que operan dentro de EE.UU. También conocida como la "Regla del Ruido de Flota", el 14 CFR Parte 91, Subparte I ordenaba que las aeronaves de la Etapa 1 debían ser retiradas, retroadaptadas con kits silenciadores o sustituidos sus motores por otros más silenciosos antes del 1 de enero de 1988.

Las modificaciones aprobadas en 1990 establecieron como fecha límite el 31 de diciembre de 1999, exigiendo que las aeronaves de la Etapa 2 que superasen las 75.000 libras fuesen retiradas del servicio. De acuerdo con la § 91.858 de la 14 CFR Parte 91,⁹ las aeronaves de la Etapa 2 que superen las 75.000 libras pueden continuar en servicio no remunerado en las siguientes circunstancias:

- Vender, arrendar o desguazar la aeronave;
- Modificar la aeronave para que cumpla los niveles de ruido de la Etapa 3, Etapa 4 o Etapa 5;
- Realizar un mantenimiento pesado programado o modificaciones significativas;
- Entregar la aeronave a un arrendatario o devolverla al vendedor
- Estacionar o guardar la aeronave;
- Preparar la aeronave para cualquiera de los eventos mencionados; y
- Operar bajo un certificado de aeronavegabilidad experimental.

En la *Ley de Modernización y Reforma de la FAA de 2012* se estableció una fecha de retirada progresiva, el 31 de diciembre de 2015, para las aeronaves de la fase 2 que pesen menos de 75.000 libras. No se han establecido restricciones adicionales ni fechas de eliminación progresiva para las aeronaves de la Etapa 3 o la Etapa 4.

Los aviones supersónicos civiles deben cumplir los límites de ruido de la Etapa 2 después del 13 de octubre de 1977. Además, los vuelos supersónicos por encima de una velocidad de Mach 1 están prohibidos desde 1973 en virtud de la Sección 91.817, Aeronaves civiles Sonic Boom; sin embargo, debido a un mayor interés en el desarrollo de aeronaves supersónicas, en enero de 2021 una enmienda a la § 91.817 racionalizó y modernizó el procedimiento de la FAA para las autorizaciones especiales de vuelo.¹⁰

14 CFR Parte 161, Notificación y Aprobación de las Restricciones de Ruido y Acceso a los Aeropuertos

La Ley de Ruido y Capacidad Aeroportuaria de 1990 (ANCA por sus siglas en inglés) otorga a la FAA autoridad preferente para establecer restricciones acústicas en los aeropuertos. El Congreso aprobó la ley para abordar las inquietudes sobre el ruido a nivel federal y proporcionar un marco para abordar las inquietudes sobre el ruido en los aeropuertos de todo el país. Los aeropuertos no pueden adoptar restricciones acústicas que limiten las operaciones de las aeronaves de las Etapas 2 ó 3 sin seguir la normativa impuesta en 14 CFR Parte 161.

⁹ 14 CFR 91, Subparte I, § 91.858 *Special Flight Authorizations for Non-Revenue Stage 2 Operations* (July 15, 2002, amended October 4, 2017).

¹⁰ [Federal Register Volume 86, Number 10 \(2021\) Special Flight Authorizations for Supersonic Aircraft](#)



14 CFR Parte 150, Planificación de la Compatibilidad Acústica de los Aeropuertos

Un Estudio de Planificación de la Compatibilidad Acústica 14 CFR Parte 150 (Estudio Parte 150) es un proceso voluntario que tiene como resultado la preparación de dos documentos oficiales para los aeropuertos participantes: Mapas de Exposición al Ruido (NEM por sus siglas en inglés) y Programa de Compatibilidad Acústica (NCP por sus siglas en inglés). El documento NEM es el análisis de referencia de las condiciones acústicas del aeropuerto e incluye las curvas de nivel de exposición al ruido existentes y previstas. El NCP es la segunda fase de un estudio completo de la Parte 150 que proporciona un análisis de alternativas para reducir o eliminar los impactos acústicos del aeropuerto identificados en el NEM y concluye con un plan para mitigar eficazmente los impactos acústicos. Puede encontrar información adicional sobre el papel del operador aeroportuario y de los gobiernos local, estatal y federal para reducir los impactos aeroportuarios en la sección de Normativa Federal sobre Ruido Aéreo de la Biblioteca de Recursos, que se encuentra en el **Apéndice C**.

Mapas de Exposición al Ruido

Además de la información de referencia incluida en este capítulo, un Estudio Parte 150 detalla las condiciones de ruido existentes y previstas (es decir, los NEM) en función de las variables operativas analizadas en el Capítulo Dos. El ámbito del entorno acústico del aeropuerto se define como las zonas comprendidas en los mapas de exposición al ruido para la condición existente y una previsión de al menos cinco años. Estos contornos de ruido se superponen a los mapas de usos del suelo locales para identificar las zonas de usos del suelo incompatibles existentes o potenciales. Se proporciona información de apoyo dentro del documento para explicar los métodos utilizados para desarrollar los contornos de exposición al ruido y el análisis del uso del suelo.

El 14 CFR Parte 150 esboza la metodología y las métricas de ruido que deben utilizarse para analizar y describir el ruido aeroportuario. También establece directrices para identificar los usos del suelo que son incompatibles con niveles de ruido variables. Los propietarios de los aeropuertos están obligados a actualizar los contornos de exposición al ruido cuando los cambios en las operaciones del aeropuerto creen algún uso nuevo, sustancial e incompatible. La medida más utilizada para determinar este cambio es un aumento del nivel sonoro medio anual día-noche (DNL por sus siglas en inglés) de 1,5 decibelios (dB), sobre los usos incompatibles del suelo. En California, se utiliza la métrica del Nivel Equivalente de Ruido Comunitario (CNEL por sus siglas en inglés) en lugar del DNL. Las operaciones aeroportuarias en el aeropuerto de Oxnard, los avances en la tecnología aeronáutica y el desarrollo del terreno que rodea al aeropuerto son factores que han cambiado significativamente desde la publicación más reciente del NEM para el aeropuerto de Oxnard en 1998.

La elaboración de los NEM puede ofrecer un grado limitado de protección jurídica al propietario del aeropuerto. La *Ley de Seguridad Aérea y Reducción del Ruido de 1979* (ASNA por sus siglas en inglés) recodificada, establece que:

Una persona que adquiera un interés en una propiedad... en una zona circundante a un aeropuerto para el que se haya presentado un mapa de exposición al ruido... y que tenga conocimiento real o implícito de la existencia del mapa podrá reclamar daños y perjuicios por el ruido atribuible al aeropuerto sólo si, además de cualesquiera otros elementos para la reclamación de daños y perjuicios, la persona demuestra que:



(1) después de adquirir el interés, hubo un significativo

(A) cambio en el tipo o frecuencia de las operaciones de aeronaves en el aeropuerto;

(B) cambio en el trazado del aeropuerto

(C) cambio en los patrones de vuelo

(D) aumento de las operaciones nocturnas; y

(2) los daños resultaron del cambio o aumento.^{11, 12}

Además, la Parte 150 define un cambio en el funcionamiento de un aeropuerto como un aumento del DNL anual o de 1,5 dB (o, en California, de 1,5 CNEL) o superior, bien en una zona terrestre que antes era compatible pero que, por ello, se convierte en incompatible según la Tabla 1 del Apéndice de la Parte 150 del título 14 del CFR, o bien en una zona terrestre que antes se consideraba incompatible según dicha tabla y cuya incompatibilidad aumenta ahora de forma significativa.¹³

Una vez completado el documento NEM y aprobado por la administración local, se presenta a la FAA para su revisión. La revisión de la FAA concluye con la determinación de si los NEM se han elaborado de forma coherente con la normativa de la Parte 150. Los NEM elaborados con este estudio serán la segunda iteración para el aeropuerto de Oxnard. En 1998 se realizó un NEM anterior.¹⁴

De acuerdo con la normativa de la FAA, el documento NEM revisado está sujeto a revisión y comentarios públicos. Los comentarios públicos relativos a este estudio se encuentran en el **Apéndice B** y obran en los archivos del gerente de la Oficina del Distrito Aeroportuario de Los Ángeles de la FAA.

Programa de Compatibilidad Acústica

Un Programa de Compatibilidad Acústica incluye una evaluación de varias alternativas de reducción del ruido y de uso del suelo. El resultado de este esfuerzo de planificación puede incluir un plan con recomendaciones para la atenuación del ruido de los aviones que reduciría el ruido experimentado por los usos del suelo sensibles al ruido dentro de los 65 CNEL. Hay dos criterios de especial importancia a la hora de considerar las recomendaciones de reducción del ruido: el propietario del aeropuerto no puede tomar ninguna medida que suponga una carga indebida para el comercio interestatal o exterior; tampoco puede discriminar injustamente entre las distintas categorías de usuarios del aeropuerto. El plan puede incluir recomendaciones para la planificación de la compatibilidad del uso del suelo y acciones para mitigar el impacto del ruido en los usos incompatibles del suelo. Además, la normativa establece que el programa debe contener disposiciones sobre actualizaciones y revisiones periódicas.

En un proceso similar al de la revisión del documento NEM, el PNC se presenta a la FAA para su evaluación. La FAA responde con un Registro de Aprobación en el que se indica qué medidas del programa cumplen los criterios de la Parte 150. En algunos casos, un estudio de la Parte 150 no tendrá

¹¹ Se atribuirá “conocimiento constructivo” a cualquier persona si se le proporcionó una copia del mapa de exposición al ruido en el momento de la adquisición de la propiedad, o si se publicó tres veces el aviso de la existencia del mapa de exposición al ruido en un periódico de circulación general. circulación en la zona del aeropuerto.

¹² 49 USC §47506, la Ley de reducción del ruido y seguridad de la aviación recodificada de 1979 (ASNA)

¹³ 47 USC §47506

¹⁴ Coffman Associates, Inc. *Oxnard Airport F.A.R. Part 150 Airport Noise Compatibility Study: Noise Exposure Maps* (Mayo 1998).



componentes cualificados debido a la falta de impactos dentro de los umbrales de ruido prescritos por el gobierno federal, como ha ocurrido en el pasado en el aeropuerto de Oxnard. En estas situaciones, se puede recomendar la adopción de medidas en un PNC para garantizar que no se produzcan impactos en el futuro. La FAA puede aceptar o no las medidas recomendadas. Si los impactos se encuentran dentro de los umbrales de ruido prescritos a nivel federal, el propietario de un aeropuerto puede llegar a ser admisible para recibir financiación a través del Programa Federal de Mejora de Aeropuertos (AIP por sus siglas en inglés) para aplicar los componentes cualificados del programa.

La política de la FAA desaconseja el desarrollo de nuevos usos incompatibles del suelo en los alrededores del aeropuerto. La FAA no aprobará medidas del Programa de Compatibilidad Acústica que propongan acciones correctoras de mitigación del ruido para el desarrollo incompatible que pudiera producirse en las inmediaciones de los aeropuertos después del 1 de octubre de 1998. Además, no se dispondrá de financiación para estos proyectos con cargo al fondo de reserva contra el ruido del AIP.

AUTORIDADES ESTATALES Y LOCALES RESPONSABLES DEL USO DEL SUELO

El control del uso del suelo en las zonas de impacto acústico alrededor de los aeropuertos es una herramienta clave para limitar el número de usos del suelo expuestos al ruido. El gobierno federal no tiene autoridad legal directa para regular el uso del suelo. Esta responsabilidad recae exclusivamente en los gobiernos estatales y locales. Sin embargo, el patrocinador del aeropuerto sí tiene un papel en la reducción del ruido y en la planificación del uso del suelo, que consiste en "reducir el efecto del ruido sobre los residentes de la zona circundante". Tales acciones incluyen la ubicación óptima del emplazamiento, mejoras en el diseño del aeropuerto, procedimientos de reducción del ruido en tierra, adquisición de terrenos y restricciones en el uso del aeropuerto que no discriminen injustamente a ningún usuario, impidan el interés federal en la seguridad y la gestión del sistema de navegación aérea o interfieran injustificadamente en el comercio interestatal o exterior¹⁵ Además, al recibir la financiación de la subvención de la FAA, el patrocinador del aeropuerto se compromete a tomar las medidas oportunas, incluida la adopción de leyes de zonificación, en la medida en que sea razonable para restringir el uso de los terrenos próximos o cercanos al aeropuerto a usos que sean compatibles con las operaciones normales del aeropuerto, de acuerdo con la Garantía de subvención 21 de la FAA, *Uso compatible del suelo*.¹⁶

El Estado de California legisla la autoridad de la regulación del uso del suelo a los gobiernos locales. Esta regulación se lleva a cabo mediante ordenanzas de zonificación y Planes Generales. El estado también ha establecido normas de ruido aeroportuario, normas de aislamiento acústico y requisitos para la creación de Comisiones de Uso del Suelo Aeroportuario (ALUC).

¹⁵ Como se indica en la Orden 5190.6B de la FAA, Sección 13.2(2), las acciones de los patrocinadores están "sujetas a las prohibiciones constitucionales contra la creación de una carga indebida en el comercio interestatal y extranjero, y reglas discriminatorias irrazonables, arbitrarias e injustas que promueven el interés local, otros requisitos legales, y la interferencia con las responsabilidades regulatorias federales exclusivas sobre la seguridad y la gestión del espacio aéreo".

¹⁶ Garantías de subvención de la FAA (https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/airports/new_england/airport_compliance/assurances-airport-sponsors-2022-05.pdf); Mayo 2022.



Ordenanza de Zonificación

El estado de California otorga a las jurisdicciones locales, como ciudades y condados, la autoridad para regular el uso de edificios, estructuras y terrenos mediante la adopción y administración de una ordenanza o código de zonificación.¹⁷ Mientras que los planes de uso del suelo, como el Plan General, pretenden establecer políticas y objetivos para guiar el futuro desarrollo y uso del suelo, los municipios controlan el uso del suelo mediante ordenanzas de zonificación y códigos de desarrollo.

La zonificación ayuda a controlar el desarrollo en dos usos principales del suelo: residencial y no residencial. Las clasificaciones de zonificación residencial establecen el número y el tipo de unidades de vivienda que pueden construirse en un terreno. La densidad, o el número de unidades de vivienda por acre de terreno, es importante en la planificación del ruido aeroportuario y la compatibilidad del uso del suelo. Una mayor densidad puede aumentar la población de una zona. Si esa zona está expuesta a altos niveles de ruido aeroportuario, el impacto puede ser mayor. Limitar la densidad cerca de un aeropuerto puede ayudar a mejorar la compatibilidad y limitar el número de impactos sobre los usos del suelo circundantes. En el análisis se utilizan dos categorías residenciales: residencial unifamiliar y residencial multifamiliar. Como indica el nombre de la clasificación, cada zona limita el número de residencias permitidas en una parcela.

Las clasificaciones de uso del suelo no residencial, como el comercial y el industrial, suelen considerarse compatibles con las operaciones aeroportuarias debido a sus características acústicas inherentes. Las categorías comerciales e industriales incluyen áreas zonificadas para la fabricación, parques empresariales y servicios minoristas; sin embargo, algunos usos específicos del suelo no residenciales sensibles al ruido, como hospitales, bibliotecas y guarderías, pueden permitirse en distritos zonificados residenciales. Por otro lado, los usos de tipo residencial, como las residencias de ancianos y los centros de acogida de grupos, pueden permitirse por derecho o por uso condicional en distritos no residenciales.

Plan General

El Estado de California exige que cada jurisdicción local elabore un "*Plan General de largo alcance para el desarrollo de la ciudad o el condado*" el cual "*consistirá en una declaración de políticas de desarrollo e incluirá diagramas y texto que establezcan objetivos, principios, normas y propuestas de planes*". De los siete elementos obligatorios del Plan General, dos son especialmente importantes para el Estudio de la Parte 150: el uso del suelo y el ruido.¹⁸

El elemento de uso del suelo del Plan General suele designar la distribución general propuesta y la intensidad de los usos del suelo. Este elemento sirve de marco para el plan y pretende correlacionar todas las cuestiones relacionadas con el uso del suelo en un conjunto de políticas de desarrollo. El elemento de uso del suelo debe incluir normas de densidad de población e intensidad de edificación. El elemento del ruido identifica y evalúa la situación del ruido en la comunidad. Se calculan y cartografían los niveles de ruido proyectados para los aeropuertos y otras fuentes de ruido importantes, como las autopistas. Los niveles de ruido proyectados se utilizan como guía para establecer un patrón de usos del suelo en el elemento de uso del suelo que minimice la exposición de los residentes al ruido excesivo.

¹⁷ Código de Gobierno de California (GOV) Título 7, División 1, Capítulo 4 §65850

¹⁸ Código de Gobierno de California (GOV) Título 7, División 1, Capítulo 3, Artículo 5 §65302



Normas de Aislamiento Acústico

La Parte 2, Volumen 1, Capítulo 12, Sección 1206.4 del Código de Normas de Construcción de California (Cal. Code Regs., Título 24) establece que "los niveles de ruido interior atribuibles a fuentes exteriores no superarán los 45 dB en ninguna habitación habitable". El Código de Reglamentos de California utiliza un nivel sonoro medio día-noche (Ldn por sus siglas en inglés) o el Nivel Equivalente de Ruido en la Comunidad (CNEL) para ser coherente con el elemento de ruido del plan general local. Según el Manual de planificación del uso del suelo en aeropuertos de California (manual),¹⁹ el nivel de ruido interior resultante del ruido exterior es igual de importante que los niveles de ruido exterior como factor determinante de los niveles de ruido aceptables, lo cual es subjetivo por naturaleza. En circunstancias residenciales, el factor determinante es la interferencia del habla y la perturbación del sueño.

El manual afirma que, aunque existen métodos de aislamiento, no debería ser una medida de mitigación para las zonas muy afectadas por el ruido, y que el aislamiento acústico debería reservarse para los usos existentes del suelo. Para los nuevos desarrollos, la mejor forma de mitigación del ruido es una buena planificación del uso del suelo y las medidas de aislamiento deben utilizarse como último recurso.

Comisión de Uso del Suelo del Aeropuerto

El establecimiento de una Comisión de Uso del Suelo Aeroportuario (ALUC por sus siglas en inglés) es obligatorio para cualquier condado que contenga un aeropuerto de uso público servido por un servicio regular de aerolíneas comerciales. Las ALUC no tienen autoridad para regir las operaciones en un aeropuerto determinado. Una de las funciones de la ALUC es formular un plan integral que prevea el crecimiento ordenado en cada aeropuerto de uso público y en la zona que rodea al aeropuerto dentro de la jurisdicción de la comisión.²⁰ Estos planes suelen denominarse Planes Integrales de Uso del Suelo (CLUP por sus siglas en inglés) o Planes de Compatibilidad del Uso del Suelo en Aeropuertos (ALUCP por sus siglas en inglés). Una vez adoptados, los organismos locales deben modificar sus Planes Generales, ordenanzas de zonificación y otras normativas de uso del suelo para que sean coherentes con el ALUCP o el CLUP en un plazo de 180 días, tal y como establece el Código de Gobierno de California 65302.3. El ALUC también revisa y proporciona recomendaciones relativas a ciertos proyectos dentro del área de planificación del ALUC de acuerdo con las políticas esbozadas dentro del CLUP o el ALUCP. El contorno de ruido previsto a 20 años elaborado como parte de este estudio puede ser utilizado por el ALUC como material de apoyo durante su proceso de actualización del ALUCP.

POLÍTICAS Y NORMATIVAS DE USO DEL SUELO DE LA ZONA DE ESTUDIO

Es importante señalar la distinción entre los conceptos primarios de uso del suelo utilizados en la evaluación del desarrollo con el entorno del aeropuerto y el uso existente del suelo, el plan integral y el uso del suelo zonificado. El uso existente del suelo se refiere a las mejoras de la propiedad *tal y como existen en la actualidad*.

¹⁹ Manual de planificación del uso de la tierra del aeropuerto de California del Departamento de Transporte de California (<https://dot.ca.gov/programs/aeronautics/airport-land-use-planning>).

²⁰ Código de Servicios Públicos de California (PUC) §21675



La zonificación identifica el tipo de uso del suelo permitido en una propiedad determinada, según las ordenanzas y mapas de zonificación de la ciudad y el condado. Los gobiernos locales están obligados a regular la subdivisión de todas las tierras dentro de sus límites corporativos. Las ordenanzas de zonificación deben ser coherentes con el Plan General, cuando se haya elaborado uno. En algunos casos, el uso del suelo prescrito en la ordenanza de zonificación o representado en el plan general puede diferir del uso del suelo existente.

A efectos de este estudio, la zona de estudio abarca terrenos dentro de las siguientes jurisdicciones responsables: Ciudad de Oxnard, Ciudad de Port Hueneme y Condado de Ventura. Los límites jurisdiccionales de cada una de ellas se representan en el **Anexo 1A**. La ubicación del aeropuerto de Oxnard, en concreto, se muestra en el **Anexo 1B**.

El uso del suelo del Plan General identifica el uso del suelo proyectado o futuro, de acuerdo con los objetivos y políticas establecidos en el Plan General adoptado localmente. Este documento guía el desarrollo futuro dentro del área de planificación de la ciudad y el condado y proporciona la base para las designaciones de zonificación. En algunos casos, el uso del suelo permitido en la ordenanza de zonificación o representado en el Plan General puede diferir del uso del suelo existente.

Uso del Suelo Existente

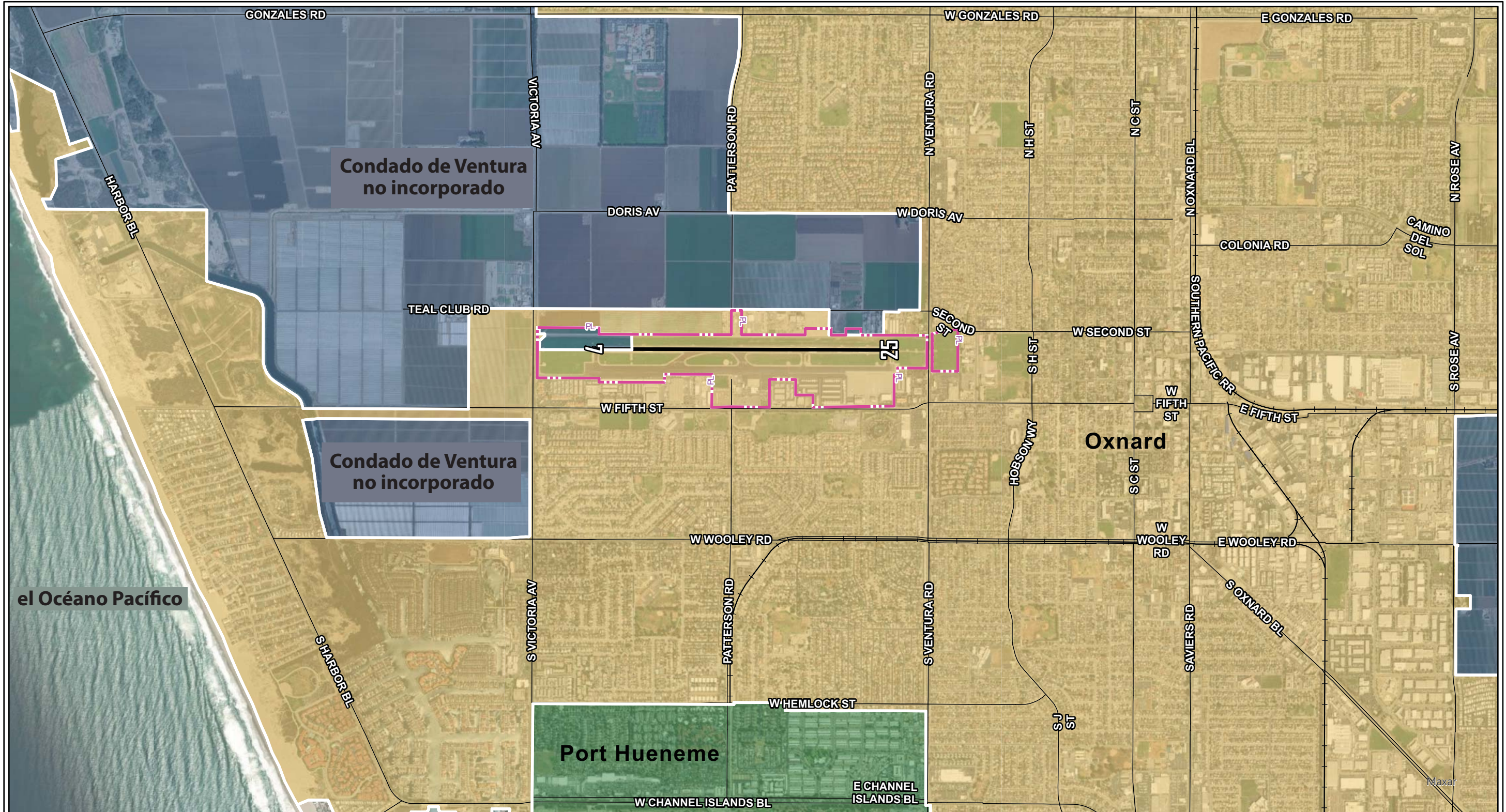
Es necesaria una evaluación de los usos del suelo existentes en los alrededores del aeropuerto para comprender si se producen impactos por exposición al ruido según las directrices de la Parte 150. El **Anexo 1C** ilustra los usos existentes del suelo dentro de la zona de estudio, incluidos los usos sensibles al ruido como escuelas, instalaciones religiosas y hospitales. La zona de estudio, o la propiedad cercana al aeropuerto en la que se ha obtenido información detallada sobre el uso del suelo, está formada por todos los terrenos que se muestran en el **Anexo 1C**. A efectos comparativos, la superficie total de cada categoría de uso del suelo se presenta en la **Tabla 1A**. Las superficies de cada categoría de uso del suelo se basan en las parcelas identificadas en el **Anexo 1C**.

El área de estudio, tal y como se identifica en la **Tabla 1A**, es de aproximadamente 10.536 acres, 214 acres de los cuales pertenecen al aeropuerto (2,0% del área de estudio). Los usos predominantes del suelo existentes son el agrícola (22,7 por ciento), el residencial unifamiliar (22,1 por ciento) y servidumbres/derechos de paso (20,9 por ciento). Las servidumbres/derechos de paso consisten en las carreteras arteriales, colectoras y locales, servidumbres de servicios públicos, el corredor ferroviario y el puerto de Channel Islands. Otras categorías predominantes de uso del suelo existentes en la zona de estudio son el comercial, industrial, transporte y servicios públicos (10,0 por ciento) y parques/espacios abiertos (8,0 por ciento). Los usos del suelo restantes se dividen entre residencial multifamiliar (4,1 por ciento), público/cuasipúblico (1,6 por ciento), casas prefabricadas (0,7 por ciento) y usos mixtos (0,1 por ciento). Hay 313 acres de parcelas no urbanizadas/vacías que comprenden el 3,0 por ciento del área de estudio. Una parte de la Estación Aérea Naval de Point Mugu también se encuentra dentro del área de estudio y está clasificada como militar - base naval (0,7 por ciento). El Océano Pacífico comprende 939 acres en la esquina suroeste del mapa y está excluido de esta discusión sobre el uso del suelo.

Aeropuerto De Oxnard

Estudio de compatibilidad del ruido del 14 CFR Parte 150

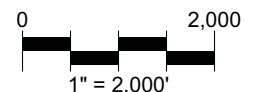


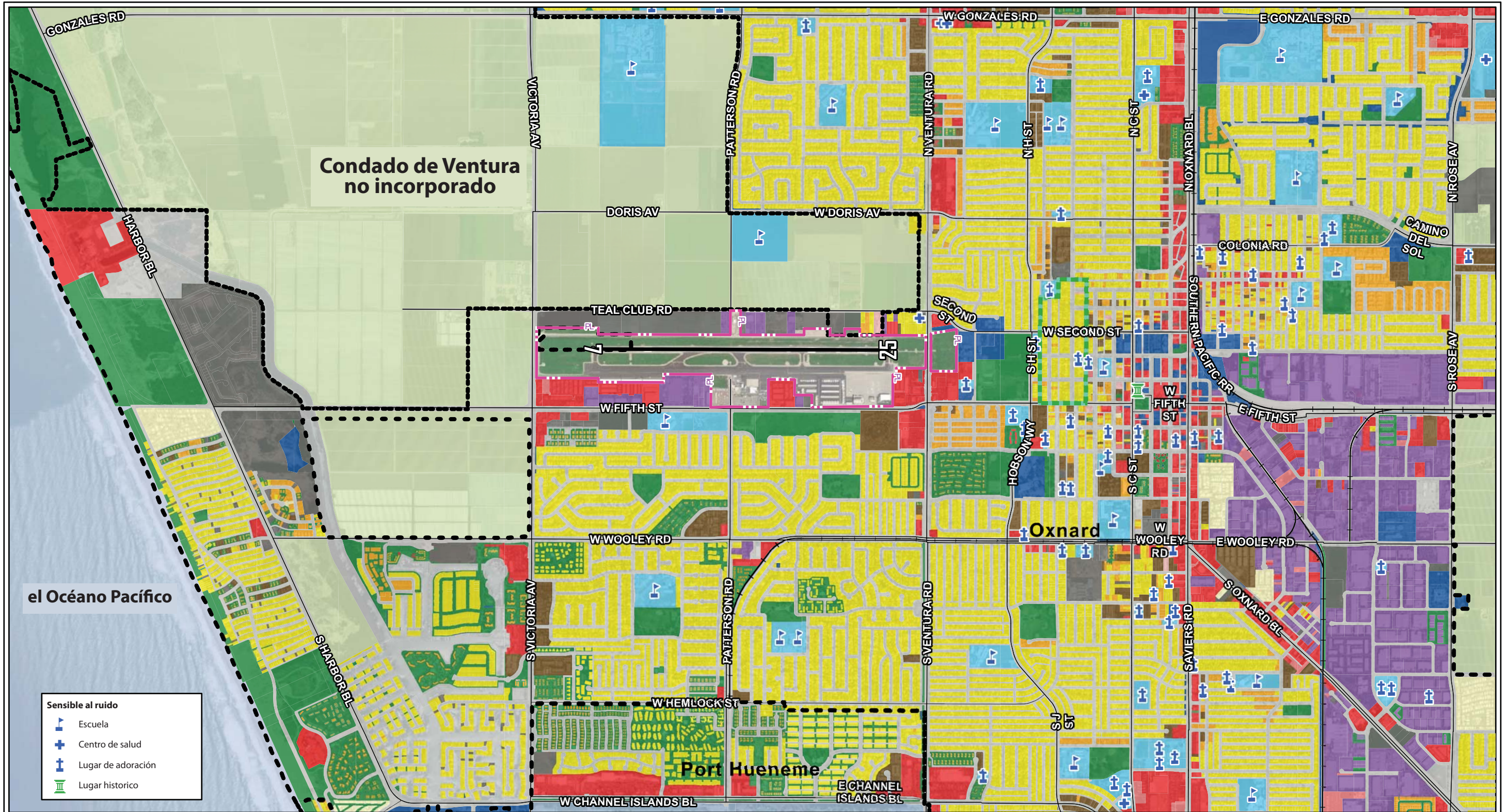


Legend

- Pista
- Ferrocarril
- Carreteras
- Límite de propiedad del aeropuerto
- Límite jurisdiccional**
- Oxnard
- Condado de Oxnard no incorporado
- Port Hueneme

Fuente: Archivo Shapefile de ciudades del condado de Ventura
 ESPRI Basemap Imagery, 2022





Sensible al ruido

- Escuela
- Centro de salud
- Lugar de adoración
- Lugar histórico

Legenda

- Límite de propiedad del aeropuerto
- Pista
- Henry T. Oxnard National Historic District
- Ferrocarril

Existente Uso del suelo

- Agrario
- Residencial unifamiliar
- Residencial multifamiliar - Alta densidad
- Residencial multifamiliar - Densidad media
- Viviendas fabricadas
- Comercial
- Uso mixto
- Industrial
- Militar - Base Naval
- Público/parapúblico
- Parques/Espacio abierto
- Sensible al ruido
- Estacionamiento
- Solar
- Servidumbre/derecho de paso
- el Océano Pacífico

Fuente:
 Datos del registro de contribución territorial de terrenos del condado de Ventura
 ESRI Basemap Imagery, 2022

N

0 2,000
1" = 2,000'



Hay numerosos usos sensibles al ruido situados por toda la zona de estudio que tienen una superficie combinada de 438 acres y comprenden el 4,2 por ciento de la zona de estudio. No hay usos sensibles al ruido identificados al oeste del aeropuerto. Al norte del aeropuerto hay dos escuelas, un centro sanitario y un lugar de culto. Al sur del aeropuerto hay tres escuelas. El resto de usos sensibles al ruido se encuentran al este de S Ventura Road.

TABLA 1A | Uso de Suelos Existentes

Tipo de Uso del Suelo	Superficie (Acres)	Porcentaje del Área de Estudio
Propiedad aeroportuaria	214	2.0%
Agrícola	2,388	22.7%
Residencial unifamiliar	2,331	22.1%
Residencial multifamiliar	434	4.1%
Comercial, industrial, transporte y servicios	1,051	10.0%
Uso mixto	7	0.1%
Parques/Espacios abiertos	844	8.0%
Militar – Base naval	76	0.7%
Público/Cuasipúblico	169	1.6%
Casas prefabricadas	74	0.7%
Usos sensibles al ruido	438	4.2%
Parcelas no urbanizadas/vacías	313	3.0%
Servidumbres de paso	2,197	20.9%
Total	10,536	100.0%

Fuente: Base de datos del censo de impuestos locales de la Oficina del Asesor del Condado de Ventura (diciembre de 2022); ESRI Basemap Imagery (2022); análisis de Coffman Associates y encuesta observacional de enero de 2023.

Recursos históricos

Según la base de datos del Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP por sus siglas en inglés) del Servicio de Parques Nacionales, hay dos lugares incluidos en el NRHP dentro de la zona de estudio de la Parte 150, la antigua Biblioteca Pública de Oxnard en 424 South C Street y el Distrito Histórico Nacional Henry T. Oxnard situado en las calles F y G entre Palm y 5th Street en el centro de Oxnard.²¹ También se consultó la base de datos de la Oficina de Preservación Histórica de los Parques Estatales de California para determinar si hay algún Hito Histórico de California presente en la zona de estudio del Partido 150. No hay ningún lugar catalogado como Hito Histórico de California o Punto de Interés Histórico de California.

Zonificación

La ciudad de Oxnard y la ciudad de Port Hueneme, así como el condado de Ventura, tienen autoridad sobre los usos del suelo en el área de estudio alrededor del aeropuerto de Oxnard y han adoptado ordenanzas de zonificación que establecen una variedad de zonas para controlar el uso del suelo dentro de todas las áreas de sus respectivas jurisdicciones.

²¹ Registro Nacional de Lugares Históricos del Servicio de Parques Nacionales (<https://www.nps.gov/subjects/nationalregister/database-research.htm>); octubre de 2019).



A efectos de este Estudio de la Parte 150, los distritos de zonificación se han generalizado para proporcionar una visualización uniforme de los distritos de zonificación de las comunidades afectadas por el tráfico aéreo del Aeropuerto de Oxnard. La **Tabla 1B** representa la clasificación de los distritos de zonificación de cada jurisdicción y cómo encajan dichos distritos de zonificación en una categoría de uso del suelo de zonificación generalizada.

TABLA 1B | Clasificación de los Distritos de Zonificación

Categoría generalizada de zonificación	Ciudad de Oxnard	Ciudad de Port Hueneme	Condado de Ventura
Agrícola			AE, RA, TP, CA
Residencial unifamiliar (baja densidad)	R-1, R-B-1, R-W-1, MHP-C, R-BF	R-1	RE, RO, R1, RES CR, CRE, CR1, RB, RBH
Residencial multifamiliar (densidad media)	R-2, R-3, R-W-2, R-2-C, R-3-C	R-2	R2, CR2
Residencial multifamiliar – Residencial Apartamento)/Condominio (alta densidad)	R-4	R-3	RHD
Comercial (incluyendo Oficina y Profesional)	C-O, C-1, C-2, CBD CNC, CVC, HCI	C-1, C-S	CO, C1, CC
Uso mixto	CPC	R-4, R-5	R/MU, TC
Desarrollo planificado	MH-PD, P-D	PD, DR	RPD, CPD, CRPD
Industrial	C-M, BRP, M-L, M-1, M-2 CDI, EC, COD	M-1, M-PR	M1, M2, M3, IND, CI
Público/Cuasipúblico		P-R	
Parques/Espacios abiertos	C-R, RC, RP		COS

Fuentes: División de Planificación de la ciudad de Oxnard; Departamento de Desarrollo Comunitario de la ciudad de Port Hueneme; División de Planificación del condado de Ventura; análisis de Coffman Associates.

La **Tabla 1C** y el **Anexo 1D** presentan los distritos de zonificación generalizados en el área de estudio.

TABLA 1C | Zonificación generalizada en el área de estudio

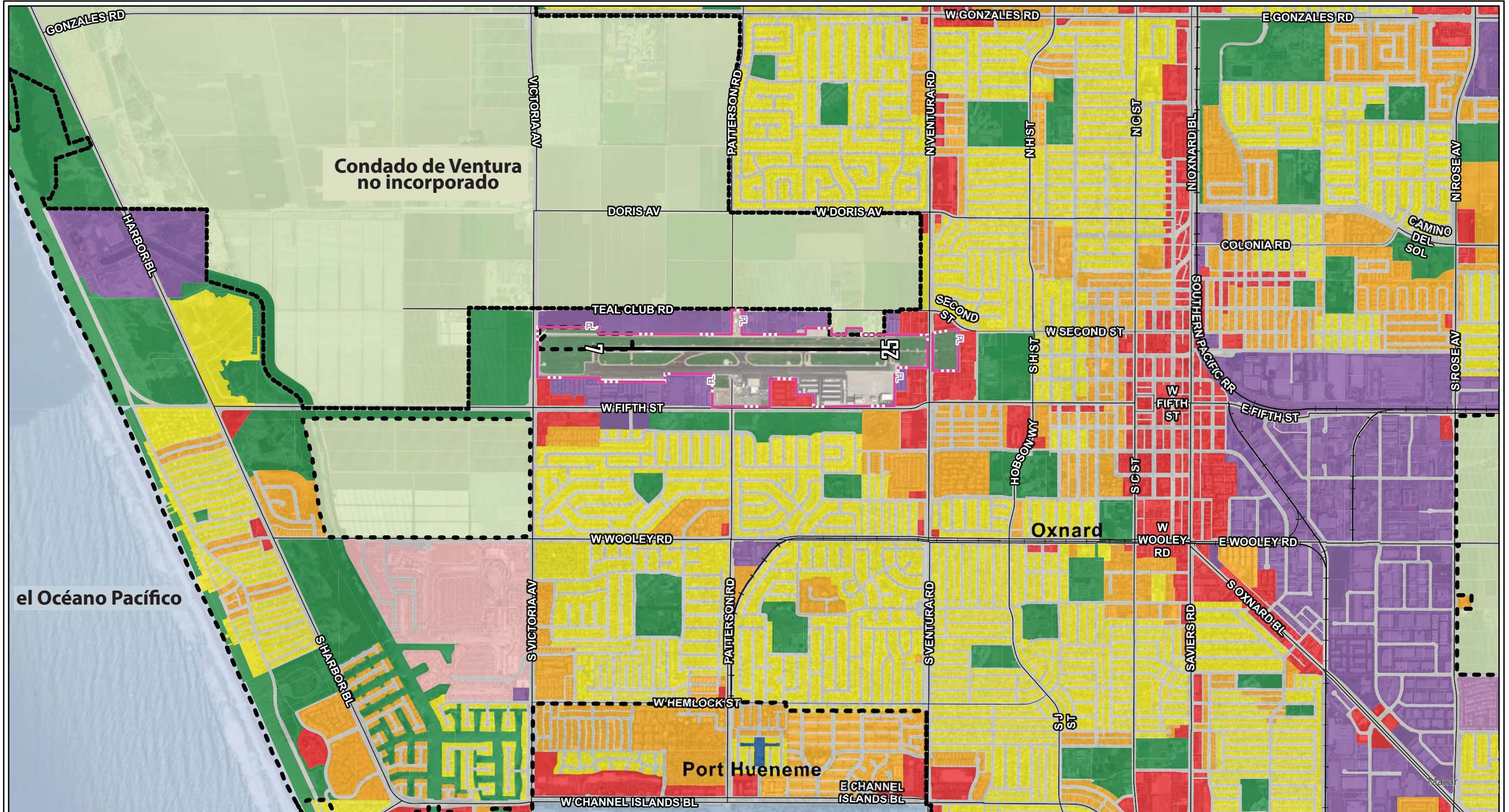
Tipo de Uso del Suelo	Superficie (Acres)	Porcentaje del Área de Estudio
Propiedad aeroportuaria	214	2.0%
Agrícola	2,359	22.4%
Residencial unifamiliar	2,136	20.3%
Residencial multifamiliar	1007	9.6%
Comercial	562	5.3%
Uso mixto	192	1.8%
Desarrollo planificado	21	0.2%
Industrial	921	8.7%
Militar – Base naval	76	0.7%
Público/Cuasipúblico	4	<0.1%
Parques/Espacios abiertos	1129	10.7%
Derecho de paso	1915	18.2%
Total	10,536	100%

Fuentes: Base de datos del censo de impuestos locales de la Oficina del Tasador del condado de Ventura (diciembre de 2022), División de Planificación de la ciudad de Oxnard; Departamento de Desarrollo Comunitario de la ciudad de Port Hueneme; División de Planificación del condado de Ventura; análisis de Coffman Associates.

La zonificación agrícola representa más del 20 por ciento del área de estudio (20,6 por ciento) y se encuentra exclusivamente dentro de la zona no incorporada del condado de Ventura. Otra parte significativa del área de estudio está zonificada como residencial unifamiliar (18,6 por ciento) dentro de las ciudades incorporadas de Oxnard y Port Hueneme. Los derechos de paso, formados por la red de carreteras arteriales, colectoras y locales, comprenden otro 18,2 por ciento del área de estudio. Otros

Aeropuerto De Oxnard

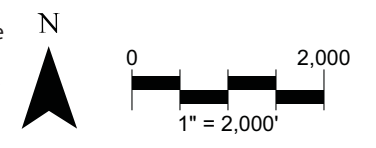
Estudio de compatibilidad del ruido del 14 CFR Parte 150



Leyenda

- Carreteras
 - Límite de propiedad del aeropuerto
 - Límite jurisdiccional
 - Pista
 - Ferrocarril
- Zonificación**
- Agrario
 - Residencial unifamiliar
 - Residencial multifamiliar - Densidad media
 - Comercial
 - Uso mixto
 - Desarrollo planificado
 - Industrial
 - Militar - Base Naval
 - Público/parapúblico
 - Parques/Espacio abierto
 - Servidumbre/derecho de paso
 - el Océano Pacífico

Fuente:
 Archivo Shapefile de zonificación del condado de Ventura
 Archivo Shapefile de zonificación de la ciudad de Oxnard
 Mapa de zonificación de la ciudad de Camarillo
 ESRI Basemap Imagery, 2022



Esta página se dejó en blanco intencionalmente



distritos de zonificación predominantes dentro del área de estudio incluyen parques/espacios abiertos (10,7 por ciento), residencial multifamiliar (9,6 por ciento), industrial (8,7 por ciento) y distritos de zonificación comercial (5,3 por ciento). El terreno destinado a propiedad aeroportuaria constituye el 2,0 por ciento del total del área de estudio. Otros distritos de zonificación incluyen los de uso mixto (1,8 por ciento), uso militar (0,7 por ciento), desarrollo planificado (0,2 por ciento) y público/cuasipúblico (<0,1 por ciento). Obsérvese que no hay áreas zonificadas como baldías.

Zona de Superposición de Riesgos Aeroportuarios de la Ciudad de Oxnard - Código de 1964, Sec. 36-5.13.1, Ord. N° 2132 Código de Ordenanzas de Oxnard

La Ordenanza de Zonificación de la ciudad de Oxnard establece una esfera de influencia conocida como Zona de Superposición de Riesgos Aeroportuarios en torno al aeropuerto de Oxnard delimitada al norte por Doris Avenue, al este por la calle "B", al sur por Wooley Road y al oeste por Edison Canal. La zona de superposición se aplica al nuevo desarrollo de propiedades vacantes y a las modificaciones del desarrollo comercial o institucional que impliquen un aumento de la altura del edificio superior a 25' o un aumento del 25% de la superficie construida.

Se establecen los siguientes requisitos: Sec. 16-293 Revisión por parte de la Administración Federal de Aviación (FAA):

- Sec. 16-294 Evaluación del peligro para las aeronaves y del riesgo para el uso del suelo
- Sec. 16-296 Revisión por la Autoridad Aeroportuaria de Oxnard

Plan General

El elemento de uso del suelo de un Plan General designa la distribución e intensidad del uso general del suelo propuesto en una jurisdicción. El elemento de uso del suelo sirve de marco para el plan y pretende correlacionar todas las cuestiones de uso del suelo en un conjunto de políticas de desarrollo. El elemento de uso del suelo debe reflejar la visión de la comunidad sobre la distribución del uso del suelo y alinearse con otros elementos del plan general.²²

Las designaciones de uso del suelo del plan general procedentes de las siguientes fuentes se identifican en el **Anexo 1E** con la superficie total para cada categoría de uso del suelo presentada en la **Tabla 1D**.

- Ciudad de Oxnard - Plan General de la Ciudad de Oxnard 2030 (Publicado en octubre de 2011; modificado en diciembre de 2016)
- Port Hueneme - Plan General de Port Hueneme 2045 (Publicado en octubre de 2022)
- Condado de Ventura - Plan General del Condado de Ventura 2040 (Aprobado el 15 de septiembre de 2020; actualizado el 12 de octubre de 2021)

²² Pautas del Plan General del Estado de California 2017 (Rev 2020), Capítulo 4, Oficina de Planificación e Investigación del Gobernador del Estado de California (<http://www.opr.ca.gov/planning/general-plan/guidelines.html>).



TABLA 1D | Plan General de Uso del Suelo

Tipo de Uso del Suelo	Superficie en acres	Porcentaje de Área de Estudio
Propiedad aeroportuaria	214	2.0%
Agrícola	2,125	20.2%
Residencial unifamiliar	1,951	18.5%
Residencial multifamiliar	1,545	14.7%
Comercial	728	6.9%
Uso mixto	13	0.1%
Industrial	650	6.2%
Militar – Base naval	76	0.7%
Público/Cuasipúblico	433	4.1%
Parques/Espacios abiertos	740	7.0%
Derecho de paso	2,061	19.6%
Total	10,536	100.0%

Fuentes: Base de datos del censo de impuestos locales de la Oficina del Tasador del condado de Ventura (diciembre de 2022); División de Planificación de la ciudad de Oxnard; Departamento de Desarrollo Comunitario de la ciudad de Port Hueneme; División de Planificación del condado de Ventura; análisis de Coffman Associates

En las designaciones de uso del suelo del plan general de las jurisdicciones mencionadas, la distribución del uso del suelo se asemeja mucho a la de la zonificación actual. Los principales usos del suelo previstos son el agrícola (20,2%) y el residencial unifamiliar (18,5%). El derecho de paso representa un 19,6 por ciento adicional del uso previsto del suelo. Se prevén ligeros aumentos de los usos del suelo residencial multifamiliar (14,7 por ciento), comercial (6,9 por ciento) y público/cuasipúblico (4,1 por ciento) en los planes generales, mientras que otras categorías predominantes como parques/espacios abiertos (7,0 por ciento), industrial (6,2 por ciento) y usos mixtos (0,1 por ciento) disminuyen ligeramente. No se prevé que cambie la superficie de las propiedades aeroportuarias (2,0%) y de uso militar (0,7%) en las designaciones de uso del suelo del plan general. Nótese que no se prevé que ninguna zona quede vacante.

Planes Generales del Área de Estudio

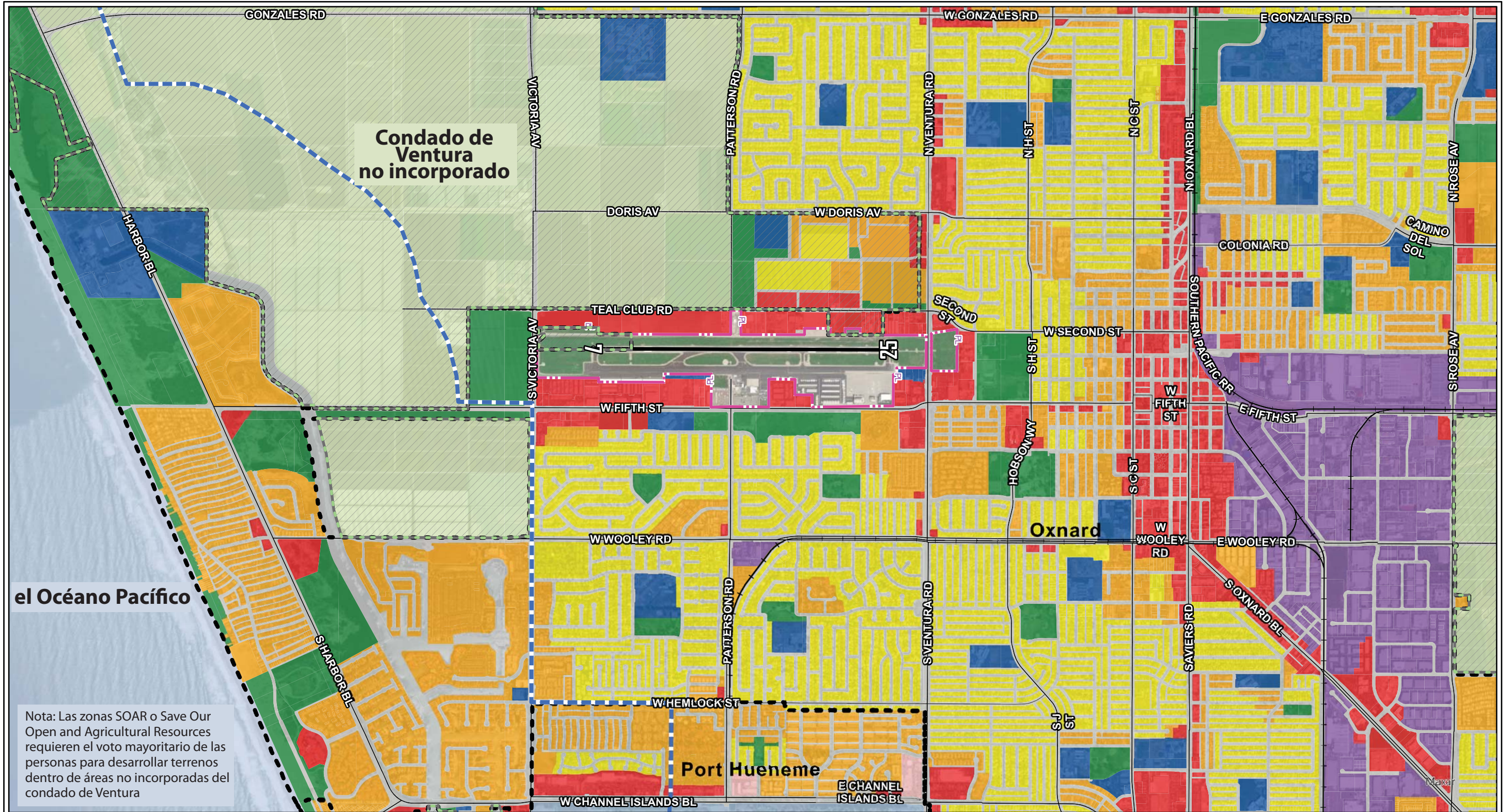
En 1976, el Estado de California exigió que se incorporara a los planes generales locales un elemento relativo al ruido que abordara directrices específicas. Estas directrices se esbozan en el Apéndice D de las *Directrices del Plan General del Estado de California*,²³ publicadas por la Oficina de Planificación e Investigación del Gobernador (OPR). Los objetivos esenciales del elemento de ruido esbozados en el Apéndice D de las *Directrices del Plan General* de la OPR son:

- Proporcionar información suficiente sobre el entorno acústico de la comunidad para que el ruido pueda tenerse en cuenta de forma eficaz en el proceso de planificación del uso del suelo y, por lo tanto, sentar las bases de una ordenanza comunitaria sobre el ruido que aborde las quejas por este motivo.
- Desarrollar estrategias para reducir la exposición excesiva al ruido mediante técnicas de mitigación rentables combinadas con ordenanzas de zonificación para evitar usos incompatibles del suelo.

²³ Directrices del Plan General del Estado de California 2017, Capítulo 4, Oficina de Planificación e Investigación del Gobernador del Estado de California (<http://www.opr.ca.gov/planning/general-plan/guidelines.html>); noviembre de 2019.

Aeropuerto De Oxnard

Estudio de compatibilidad del ruido del 14 CFR Parte 150



Nota: Las zonas SOAR o Save Our Open and Agricultural Resources requieren el voto mayoritario de las personas para desarrollar terrenos dentro de áreas no incorporadas del condado de Ventura

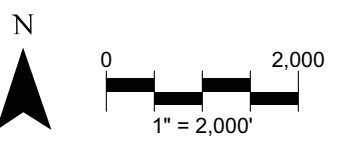
Legenda

- Carreteras
- Ferrocarril
- Zona SOAR
- Pista
- Línea de límite de la zona costera
- Límite de propiedad del aeropuerto
- Límite jurisdiccional

Uso futuro de la tierra

- Agrario
- Residencial unifamiliar
- Residencial multifamiliar – Densidad medi
- Comercial
- Uso mixto
- Industrial
- Militar - Base Naval
- Público/parapúblico
- Parques/Espacio abierto
- Servidumbre/ derecho de paso el Océano Pacífico

Fuente:
 Archivo Shapefile del Plan General del condado de Ventura
 Archivo Shapefile del Plan General de la ciudad de Oxnard
 Mapa del Plan General de la ciudad de Camarillo
 ESRI Basemap Imagery, 2022



Esta página se dejó en blanco intencionalmente



- Proteger las regiones existentes de un área de planificación en las que se determine que el entorno acústico es aceptable, al tiempo que se protegen aquellos lugares determinados como "sensibles al ruido".
- Utilizar la definición del contorno de ruido CNEL o Ldn para el cumplimiento local de las Normas Estatales de Aislamiento Acústico, que exigen niveles específicos de reducción del ruido exterior-interior para las nuevas construcciones residenciales multifamiliares en lugares donde la exposición al ruido exterior supere los 60 dB CNEL.²⁴

Según las *Directrices del Plan General de la OPR*, el elemento de ruido de un plan general debe aplicar la información más actualizada y detallada disponible para reflejar el entorno acústico de esa comunidad, incluidas las fuentes estacionarias, los niveles de ruido previstos y los impactos del ruido en los residentes locales. El Código Gubernamental de California (CGC) §65302(f)(1)²⁵ exige que un elemento de ruido "identifique y valore los problemas de ruido en la comunidad y deberá analizar y cuantificar, en la medida de lo posible, según determine el órgano legislativo, los niveles de ruido actuales y previstos..." para varias fuentes señaladas en el código, incluidas "las operaciones aeroportuarias comerciales, de aviación general, helipuertos, helisuperficies y militares, los sobrevuelos de aeronaves, las normas de pruebas de motores a reacción y todas las demás instalaciones en tierra y funciones de mantenimiento relacionadas con las operaciones aeroportuarias" (CGC §65302(f)(1)(F)).

En las secciones siguientes se ofrecen extractos de los documentos de planificación comentados anteriormente que ofrecen orientaciones sobre la planificación del uso del suelo en relación con el ruido para las zonas circundantes al aeropuerto.

Plan General de la Ciudad de Oxnard

Los objetivos y las políticas relevantes para este estudio de la Parte 150 del aeropuerto de Oxford están referenciados en los capítulos 3, 4 y 6 del Plan General de la ciudad de Oxnard publicado en octubre de 2011.²⁶

- *Objetivo CD-5 Desarrollo industrial apropiado*

CD-5.2 Uso compatible del suelo: Garantizar una separación adecuada entre los usos sensibles del suelo (residencial, educativo, espacios abiertos, atención médica) para minimizar la incompatibilidad del uso del suelo asociada al ruido, los olores y las emisiones contaminantes a la atmósfera.

²⁴ Título 24, Código de Regulaciones de California y Capítulo 35 del Código Uniforme de Construcción

²⁵ Código de Gobierno de California Título 7, División 1, Capítulo 3, Artículo 5 Autoridad y Alcance de los Planes Generales (<https://leginfo.ca.gov>); noviembre 2019.

²⁶ Ciudad de Oxnard, California 2030 Plan General, Metas y Políticas (<https://www.oxnard.org/wp-content/uploads/2017/06/Oxnard-2030-General-Plan-Amend-06.2017-SM.pdf>); octubre de 2011.



- *Objetivo CD-8 Gestión del Crecimiento*

CD-8.5 Mitigación de impactos: Garantizar que el nuevo desarrollo evite o mitigue en la mayor medida posible los impactos sobre la calidad del aire, la congestión del tráfico, el ruido y los recursos medioambientales.

- *Objetivo ICS-10 Transporte aéreo*

ICS-10.1 Apoyar el aeropuerto de Oxnard: Continuar apoyando el servicio aéreo comercial en el Aeropuerto de Oxnard, tal y como se indica en el Plan Maestro del Aeropuerto de Oxnard.

ICS-10.2 Uso del suelo compatible con el Aeropuerto de Oxnard: Seguir garantizando que el uso del suelo y la zonificación adyacentes al Aeropuerto de Oxnard sean compatibles para minimizar los posibles problemas de ruido y seguridad.

ICS 10.3 Supervisión de las operaciones aeroportuarias: Supervisar los impactos, como la congestión de vehículos, el ruido de sobrevuelo y la contaminación atmosférica, de las operaciones en el Aeropuerto de Oxnard y trabajar con el Departamento de Aeropuertos del Condado para reducir estos impactos si son excesivos.

- *Objetivo ER-6 Recursos estéticos, paisajísticos y escénicos*

ER-6.6 Nuevo Desarrollo Espacio Abierto Privado: Garantizar que los nuevos desarrollos incorporen zonas de espacio abierto que proporcionen identidad a la comunidad y al vecindario, espacio abierto privado exterior de calidad para cada unidad de vivienda y minimicen los usos del suelo conflictivos y los generadores de ruido.

- *Objetivo SH-5 Entornos Residenciales y Laborales Seguros Frente al Ruido*

SH-5.1 Programas de reducción del ruido: Promover la coordinación intergubernamental para la reducción del ruido y los programas de información pública.

SH-5.2 Normas estatales de aislamiento acústico: Seguir haciendo cumplir las Normas Estatales de Aislamiento Acústico para los proyectos en entornos muy ruidosos y exigir a los promotores que cumplan las medidas de atenuación del ruido diseñadas por un ingeniero acústico.

SH-5.3 Medidas de atenuación acústica: Promover, cuando sea factible, medidas alternativas de atenuación acústica como bermas, paisajismo pesado y repavimentación de muros acústicos para promover la absorción del ruido, así como la deflexión, las bermas y el paisajismo, o la ubicación de los edificios lejos de la vía y de otras fuentes de ruido.

SH-5.6 Compatibilidad con el aeropuerto de Oxnard: Colaborar con el aeropuerto de Oxnard en la revisión de las rutas de vuelo para minimizar los sobrevuelos de zonas residenciales, especialmente los vuelos en patrón "toque y despegue" a baja altitud y con una frecuencia relativamente alta.



- *Objetivo SH-6 Consideración del Ruido en la Revisión del Desarrollo*

SH-6.5 Compatibilidad del uso del suelo con el ruido: Fomentar que los usos del suelo no sensibles al ruido se ubiquen en áreas que estén permanentemente destinadas a usos del suelo que produzcan ruido, como los corredores de transporte y las zonas industriales.

SH-6.6 Ubicación de las instituciones educativas para evitar molestias por ruido: Localizar las instituciones educativas en zonas en las que los estudiantes y profesores puedan realizar actividades tanto en el interior como en el exterior sin una distracción excesiva por el ruido.

SH-6.8 Mapas de contorno del ruido: Utilizar, y actualizar periódicamente, los mapas de contorno de ruido como guía para las decisiones sobre el uso del suelo y utilizar los análisis de compatibilidad acústica preparados por el Departamento de Aeropuertos del Condado y la Marina de los EE.UU.

SH-6.9 Minimizar la exposición al ruido de los receptores sensibles: Prohibir el desarrollo de nuevos usos comerciales, industriales u otros usos del suelo generadores de ruido adyacentes a los usos residenciales existentes y a otros receptores de ruido sensibles como escuelas, guarderías y centros infantiles, centros de atención médica, bibliotecas e iglesias si se prevé que los niveles de ruido superarán los 70 dBA.

SH-6.12 Programas de reducción del ruido: Promover la coordinación intergubernamental para la reducción del ruido y los programas de información pública.

SH-6.13 Ruido aceptable para ventanas y patios abiertos: Seguir exigiendo el análisis del ruido de los proyectos de desarrollo propuestos como parte del proceso de revisión medioambiental y exigir a continuación medidas de mitigación para reducir los impactos acústicos a niveles aceptables dentro de las zonas de actividad exteriores y dentro de las estructuras residenciales sin recurrir a la ventilación mecánica, si es factible.

El Capítulo 3 del Plan General de Oxnard también describe el Límite de Restricción Urbana de la Ciudad de Oxnard (CURB por sus siglas en inglés), que restringe a la ciudad de Oxnard de permitir servicios urbanos y usos urbanizados de la tierra fuera de la línea del CURB para ayudar a prevenir la expansión urbana. El CURB se adoptó por primera vez en 1998, se amplió en 2016 y está en vigor hasta el 31 de diciembre de 2050.

Plan General 2045 de Port Hueneme

Los objetivos y políticas relevantes para este estudio se mencionan en el Capítulo 7 - Ruido del Plan General de Port Hueneme 2045 más reciente, que se adoptó en 2021.²⁷ El propósito del Capítulo 7 es minimizar la exposición a ruidos excesivos procedentes de todas las fuentes de ruido. Los sobrevuelos de aeronaves se consideran una fuente menor de ruido en Port Hueneme.

²⁷ 2045 Plan General de Puerto Hueneme (<https://www.ci.port-hueneme.ca.us/1272/2045-General-Plan>); septiembre 2021



- *Objetivo N1 – Minimizar la exposición al ruido excesivo procedente de todas las fuentes de ruido*

El Plan General 2045 de Port Hueneme identifica los usos del suelo sensibles al ruido y los niveles de ruido aceptables utilizando una Matriz de Compatibilidad con el Ruido adaptada del Apéndice D de las Directrices del Plan General de California.²⁸ Los usos del suelo identificados como sensibles al ruido son residenciales, residencias, centros de cuidado de niños/ancianos, escuelas, lugares de culto y hospitales.

Plan General del Condado de Ventura 2040

El primer Plan General del condado de Ventura se adoptó en 1988. Hace poco, por primera vez en 30 años, se completó una actualización exhaustiva del Plan General, y el 15 de septiembre de 2020 se adoptó el Plan General 2040 actualizado del condado de Ventura.²⁹

En el Plan General del Condado de Ventura 2040, el ruido se aborda dentro del Elemento de Peligros y Seguridad exigido por el estado en el Capítulo 7, Sección 7.9. Según la Sección 7.9, las aeronaves se consideran una de las fuentes predominantes de ruido en el condado, junto con el tráfico, el tránsito y los trenes de mercancías. La sección enumera los usos del suelo sensibles al ruido e incluye normas de compatibilidad acústica.

- *HAZ-9: Proteger la salud, la seguridad y el bienestar general de los residentes del condado esforzándose por eliminar o evitar los impactos acústicos adversos sobre los usos existentes y futuros sensibles al ruido.*

HAZ-9.1 Limitación del ruido no deseado: El condado prohibirá el desarrollo discrecional que pudiera verse afectado por el ruido o generar ruido relacionado con el proyecto que no pueda reducirse para cumplir las normas prescritas en la Política Haz-9.2. Esta política no se aplica al ruido generado durante la fase de construcción de un proyecto.

HAZ-9.2 Normas de compatibilidad acústica: El condado revisará el desarrollo discrecional para determinar la compatibilidad del ruido con los usos circundantes. El condado determinará el ruido basándose en las siguientes normas:

[...]3. Nuevos usos sensibles al ruido propuestos para ubicarse cerca de aeropuertos:

- a. Estarán prohibidos si se encuentran en un Nivel Equivalente de Ruido Comunitario (CNEL) 65 dB o superior, del contorno de ruido; o
- b. Se permitirán en la zona de contorno de ruido de Nivel Equivalente de Ruido Comunitario (CNEL) de 60 dB a CNEL 65 dB sólo si se tomarán medidas para garantizar niveles de ruido interior de CNEL 45 dB o inferiores.

²⁸ Directrices del Plan General del Estado de California 2017, Apéndice D, Oficina de Planificación e Investigación del Gobernador del Estado de California (https://opr.ca.gov/docs/OPR_Appendix_D_final.pdf); noviembre 2019

²⁹ Condado de Ventura 2040 Plan General (<https://vc2040.org/review/documents>); Septiembre 2020.



HAZ-9.6 Compatibilidad con el ruido de los aeropuertos: El condado utilizará el análisis del ruido de los aviones preparado para los aeropuertos locales o los contornos de ruido del estudio actual de las Zonas de Uso Compatible de las Instalaciones Aéreas (AICUZ por sus siglas en inglés) del NBVC-Point Mugu, según sea más apropiado para la ubicación de un proyecto, como mapa preciso del impacto a largo plazo del ruido de la actividad aérea del aeropuerto. El condado restringirá los nuevos usos discrecionales del suelo residencial a las zonas situadas fuera del contorno de ruido de aeronaves del Nivel de Equivalencia de Ruido Comunitario (CNEL) de 60 decibelios, a menos que los niveles de ruido interior puedan mitigarse para cumplir un máximo de 45 dB CNEL.

HAZ-9.7 Prioridades de control del ruido: Las prioridades de control del ruido para el desarrollo discrecional serán las siguientes:

1. Reducción de las emisiones de ruido en la fuente.
2. Atenuación de la transmisión del sonido a lo largo de su trayectoria, utilizando barreras, modificación de la forma del terreno, plantaciones densas, orientación y colocación de edificios y similares.
3. Rechazo del ruido en el punto de recepción mediante la construcción de edificios de control del ruido, protección auditiva u otros medios.

Salvamento de los Espacios Abiertos y los Recursos Agrícolas (SOAR) del condado de Ventura

SOAR es una iniciativa a nivel de condado organizada por los votantes del condado de Ventura, California, con el propósito de proteger los recursos naturales y agrícolas del condado haciendo frente a la presión urbanística y a la expansión urbana. La petición de medida electoral SOAR del condado de Ventura fue aprobada en noviembre de 1998 por el 63% de los votantes del público en general. En noviembre de 2016, una medida para ampliar la fecha de expiración original del SOAR en el condado de Ventura de 2020 a 2050 fue aprobada por el 59 por ciento de los votantes. La iniciativa establece líneas de Límites de Restricción Urbana de la Ciudad (CURB) alrededor de las ciudades del condado, protegiendo los terrenos no incorporados del condado de Ventura de la anexión por parte de las ciudades de Oxnard o Camarillo. La aprobación para el desarrollo de terrenos agrícolas fuera de la línea CURB requiere el voto mayoritario de los ciudadanos de todo el condado.³⁰ Una excepción notable es que 20 acres fuera del CURB pueden destinarse a viviendas asequibles cada año para cumplir el objetivo de la Evaluación Regional de Necesidades de Vivienda (RHNA) de la ciudad. El límite del SOAR se muestra en el mapa de uso futuro del suelo del **Anexo 1E**.

Plan de Uso Integral de los Aeropuertos del Condado de Ventura

La Comisión de Transporte del Condado de Ventura actúa como Comisión de Uso del Suelo en Aeropuertos (ALUC) autorizada y exigida por la ley estatal. Cal PUB, División 9, Aviación Parte 1, Capítulo 4, Artículo 3.5, Sección 21670 y siguientes. La ALUC es responsable de preparar un plan integral de uso del suelo aeroportuario para cada aeropuerto de uso público del condado. *El Plan integral* de uso del suelo aeroportuario del condado de Ventura para los aeropuertos de uso público del condado y un aeropuerto militar se adoptó en 1991 y se actualizó en 2000.³¹

³⁰ Ahorre espacio abierto y recursos agrícolas (2018) <https://www.soarvc.org/communities/ventura-county/>

³¹ Coffman Associates, Inc *Airport Comprehensive Land Use Plan for Ventura County* (July 2000)



Planes Específicos de Zona

Los Planes Específicos de Zona dentro del área de estudio se muestran en el **Anexo 1F**.

Plan de la Zona Costera del Condado de Ventura

Como parte de su Plan General, el condado de Ventura cuenta con varios Planes de Zona con programas y objetivos de uso del suelo más específicos. La zona de estudio de la Parte 150 incluye una parte del condado de Ventura no incorporado a lo largo de la costa que está incluida en el Plan de Zona Costera del Condado de Ventura. De acuerdo con la Ley de Costas de California de 1976, la Legislatura del Estado de California ordena la regulación del suelo para la gestión, conservación y desarrollo de los recursos costeros de California y transfiere la autoridad a los gobiernos locales para adoptar Programas Costeros Locales. El Plan de la Zona Costera del Condado de Ventura es la base del Programa Costero Local y del Plan de Uso del Suelo del Condado de Ventura, que incorporan políticas costeras alineadas con las políticas estatales ordenadas por la Ley Costera.³²

Ciudad de Oxnard - Plan específico del Teal Club (propuesto)

A partir de octubre de 2021, el Plan Específico del Teal Club se encuentra en fase de borrador administrativo con los Servicios de Desarrollo de la Ciudad de Oxnard. El área propuesta para el Teal Club es de 149,72 acres al norte de la propiedad del aeropuerto en Teal Club Road y dentro de la Esfera de Influencia de la Ciudad de Oxnard y dentro de los límites del CURB de Oxnard. El uso actual es agrícola. El desarrollo propuesto incluirá un cambio de uso a comercial para el desarrollo de un parque empresarial y una Villa Urbana, así como residencial con la adición de hasta 990 unidades residenciales unifamiliares y multifamiliares.

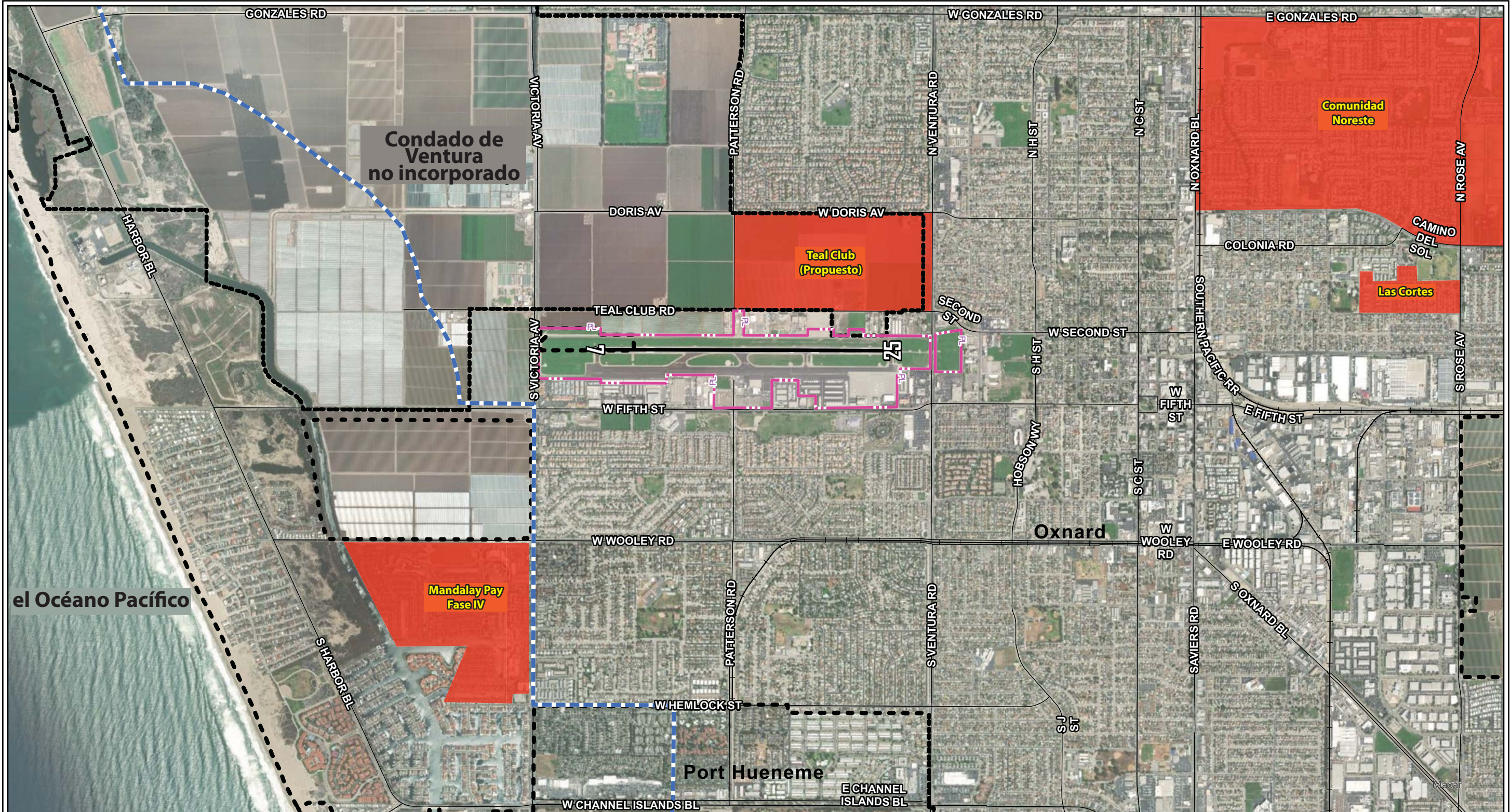
Planes específicos adicionales de la ciudad de Oxnard

Como se muestra en el **Anexo 1F**, existen tres Planes Específicos adicionales dentro de los límites del área de estudio del aeropuerto de Oxnard, entre los que se incluyen Northeast Community, Las Cortes y Mandalay Bay Fase IV.

INVENTARIO DE LAS INSTALACIONES AEROPORTUARIAS

Las instalaciones aeroportuarias pueden clasificarse en dos categorías distintas: instalaciones en la zona de operaciones e instalaciones en la zona de tierra. Las instalaciones de la zona de operaciones están directamente asociadas a las operaciones de las aeronaves. Estas instalaciones pueden incluir, entre otras, pistas, calles de rodaje, iluminación del aeropuerto y ayudas a la navegación. Las instalaciones en tierra corresponden a las instalaciones necesarias para proporcionar una transición segura y eficiente

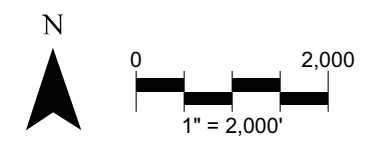
³² Condado de Ventura Plan General, Plan Área Costera (<https://vcrma.org/en/local-coastal-program>); Octubre 2021



Leyenda

- Carreteras
- Ferrocarril
- Pista
- Límite de propiedad del aeropuerto
- Límite jurisdiccional
- Línea fronteriza de la zona costera
- Plan específico

Fuentes:
 Plan General de la Ciudad de Oxnard
 ESPRI Basemap Imagery, 2022



Esta página se dejó en blanco intencionalmente



del transporte de superficie al transporte aéreo, así como para apoyar el servicio, almacenamiento, mantenimiento y operaciones seguras de las aeronaves. Las instalaciones existentes en la zona de operaciones y en la zona de tierra se presentan en el **Anexo 1G**.

INSTALACIONES DE LA ZONA DE OPERACIONES

El OXR está servido por una configuración de pista única (7-25) orientada de este a oeste. La pista 7-25 tiene 5.953 pies de largo por 100 pies de ancho. La pista 25 está marcada como pista instrumental de precisión, mientras que la pista 7 está marcada como pista instrumental de no precisión. Las marcas instrumentales de precisión incluyen la designación de aterrizaje, la línea central, las marcas de umbral, el punto de puntería, la zona de toma de contacto y las marcas de borde. Las marcas de no precisión incluyen la designación de la pista, el umbral y el punto de puntería. Es importante señalar que en la pista 25 existe un umbral de aterrizaje desplazado de 453 pies. La pista 7-25 tiene una pendiente del 0,2 por ciento, ascendente de oeste a este. La pista 7-25 está equipada con iluminación de pista de intensidad media (MIRL por sus siglas en inglés), las luces identificadoras de final de pista (REIL por sus siglas en inglés) dan servicio a la pista 7, un sistema de iluminación de aproximación de intensidad media con luces intermitentes secuenciadas (MALSF por sus siglas en inglés) da servicio a la pista 25, y los sistemas indicadores de trayectoria de aproximación de precisión de cuatro casillas (PAPI-4 por sus siglas en inglés) dan servicio a ambos extremos de la pista. Además, la calificación de resistencia del pavimento para la pista 7-25 está publicada como 91.000 libras de carga de rueda simple (S), 117.000 libras de carga de rueda doble (D) y 174.000 libras de carga de rueda doble en tándem (2D). La pista 7-25 está servida por una calle de rodaje paralela de 75 pies de ancho y longitud total (calle de rodaje F), con una separación de 365 pies desde la línea central de la pista a la línea central de la calle de rodaje. Además, hay cinco calles de rodaje que conectan la pista 7-25 y la calle de rodaje paralela F, que incluyen las calles de rodaje A, B, C, D y E desplazándose de este a oeste. Todas las calles de rodaje están equipadas con iluminación de pista de rodaje de intensidad media (MITL).

La Tabla 1E resume los datos de las instalaciones del área de operaciones disponibles en OXR. Las ayudas a la navegación (NAVAIDS) incluyen un indicador de viento iluminado, anemómetros suplementarios, un círculo segmentado y una baliza giratoria que permanece en funcionamiento desde la puesta hasta la salida del sol.

El aeropuerto cuenta con una amplia mezcla de hangares para aeronaves, entre los que se incluyen grandes hangares convencionales, hangares tipo caja y hangares en T. En este momento, OXR cuenta con aproximadamente 256.200 pies cuadrados de espacio para hangares en el aeródromo. En el aeropuerto hay una amplia gama de operadores de base fija (FBO por sus siglas en inglés) y operadores de servicios de aviación especializados (SASO por sus siglas en inglés) que prestan servicios de aviación, como repostaje de combustible, servicios de línea, mantenimiento de aeronaves, alquiler de automóviles, espacio/alquiler de hangares, piezas de aeronaves, instrucción de vuelo, alquiler de aeronaves y servicios chárter, entre otros. Estas empresas y organizaciones incluyen: Aspen Helicopters/Oxnard Jet Center, Golden West Jet Center, Light Helicopter Depot, Universidad Aeronáutica de California: Ventura County Flight Training Center, Ventura County Airporter, AeroComputers, Executive Hangars West, Dollar Car Rental, Enterprise, Avis/Budget, Hertz, Ventura County Credit Union y STC Group. Las instalaciones de almacenamiento y suministro de combustible son propiedad del Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura y están gestionadas por Aspen Helicopters/Oxnard Jet Center y Golden West Jet Center.



TABLA 1E | Datos sobre las Instalaciones en el Área de Operaciones – Aeropuerto de Oxnard

Pista 7-25	
Longitud de la pista (pies)	5,953'
Desplazamiento del umbral de la pista 25 (pies)	453'
Ancho de la pista (pies)	100'
Material de la superficie de la pista	Asfalto
Condición	Buena
Marcas en el pavimento	De Precisión – De No Precisión
Capacidad de carga de la pista	
Capacidad de carga de una sola rueda	91.000 lbs
Capacidad de carga de dos ruedas	117.000 lbs
Capacidad de carga de dos ruedas en tándem	174,.00 lbs
Iluminación y navegación	
Iluminación de la pista	MIRL
Luces identificadoras de final de la pista (REIL)	Sí (7)
Sistema de iluminación de aproximación	MALSF (25)
Iluminación de la pista de rodaje	MITL
Ayudas de aproximación	PAPI-4 (Ambos extremos)
Procedimientos de aproximación por instrumentos	ILS, VOR, RNAV (GPS)
Control de tráfico aéreo	ATCT (7:00 a.m. – 9:00 p.m.)
Ayudas meteorológicas o de Navegación	<ul style="list-style-type: none"> • ASOS • Anemómetro • CTAF/UNICOM • Torre Oxnard/Control en tierra • Círculo segmentado • Indicador luminoso de viento • Tornavientos suplementarios • Baliza giratoria
<ul style="list-style-type: none"> • ASOS: Sistema Automatizado de Observación en Superficie • CTAF: Frecuencia Común de Aviso de Tráfico • GPS: Sistema de Posicionamiento Global • MALSF: Sistema de iluminación de aproximación de intensidad media con Luces intermitentes secuenciadas • MIRL: Alumbrado de pista de intensidad media • MITL: Alumbrado de pista de rodaje de intensidad media • PAPI: Indicador de Trayectoria de Aproximación de Precisión • REIL: Luces identificadoras de final de pista • RNAV: Navegación de área • UNICOM: Frecuencia Universal de Comunicación • VOR: Muy Alta Frecuencia Omnidireccional y de Alcance 	

Fuente: Registro maestro de aeropuertos de la FAA (formulario 5010-1); plano de trazado del aeropuerto de Oxnard (2021); actualización publicada de resistencia y peso de la pista 7-25 del aeropuerto de Oxnard de Aviation (2022); comunicación del aeropuerto.

Actualmente se proponen dos proyectos de desarrollo relacionados con la aviación en la propiedad del aeropuerto. Uno de ellos apoyará la ampliación de las actuales instalaciones de Aspen Helicopters, y el segundo es una propuesta de reurbanización de un terreno de siete acres por parte de MS Construction.

INSTALACIONES TERRESTRES

Las instalaciones terrestres incluyen todos los elementos aeroportuarios distintos del sistema pista/pista de rodaje y las ayudas a la navegación a los que no pueden acceder las aeronaves, entre ellos: terminales, hangares de almacenamiento, plataformas, estacionamientos de vehículos y parques de combustible.

Las instalaciones terrestres de Oxnard incluyen el edificio terminal, el estacionamiento del aeropuerto, el estacionamiento de automóviles de alquiler y los lotes de devolución de automóviles de alquiler. La segunda planta del edificio terminal existente tiene espacio de oficinas vacantes disponibles para alquiler. El aeropuerto busca proactivamente un contrato de arrendamiento a largo plazo con una Empresa de nueva creación del sector de la aviación para que ocupe este espacio. Además del ATCT situado en la propiedad del aeropuerto, la FAA tiene una instalación de oficinas y una cámara acorazada para equipos en el aeropuerto de Oxnard. El FBO, el depósito de helicópteros y otras instalaciones son accesibles desde la calle W 5th.



INVENTOR DE LA CONSTRUCCIÓN			
#	Descripción	#	Descripción
1	Golden West Jet Center FBO	15	Hangar tipo T (12 unidades)
2	Depósito de helicópteros 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 Tráfico 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	Depósito de combustibles	22	Hangar tipo T (5-unidades)
9	Bóveda de Equipos de la Administración Federal de Aviación	23	Hangares ejecutivos (3-unidades)
10	Hangares ejecutivos (3 unidades)	24	Instalación de la Administración Federal de Aviación
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

Leyenda
--- Límite de propiedad del aeropuerto



Clave

- ASOS:** Estación automatizada de observación de superficie
- ATCT:** Torre de control de tráfico aeropuerto
- MALSF:** Sistema de luces de aproximación de intensidad media con luces intermitentes secuenciales
- PAPI-4:** Indicador de trayectoria de aproximación de precisión de cuatro cajas
- REILs:** Iluminación del identificador del extremo de pista



Photo: Martínez Geospatial May 2018

Esta página se dejó en blanco intencionalmente



COMPLEJO DEL CAMPO DE PRUEBAS PAN-PACIFIC UAS

En noviembre de 2022, el Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura firmó un Acuerdo Marco con la Universidad de Alaska Fairbanks para que el centro de pruebas de UAS del Aeropuerto de Oxnard se convirtiera en miembro del Centro de Alaska para la Integración de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas (ACUASI por sus siglas en inglés), también conocido como Complejo del Campo de Pruebas de UAS Pan-Pacific. La asociación permitirá que el emplazamiento de UAS del Aeropuerto de Oxnard sea utilizado por terceros para pruebas, investigación y fines educativos, con la coordinación y cooperación de la Universidad. La asociación contribuirá a los esfuerzos del aeropuerto para apoyar mejor a los clientes, como Swarm Aero, con operaciones basadas en UAS.

OPERACIONES AEROPORTUARIAS

El aeropuerto de Oxnard está situado a 44,8 pies MSL. La altitud del patrón de tráfico para todas las aeronaves monomotor es de 1.000 pies AGL (1.045 pies MSL) y de 1.400 pies AGL (1.445 pies MSL) para las aeronaves multimotor y de turbina. El aeropuerto utiliza un patrón de tráfico a la izquierda no estándar para la pista 7 previa solicitud y un patrón de tráfico a la izquierda estándar para la pista 25. El patrón de tráfico no estándar derecha-izquierda para la Pista 7 tiene por objeto evitar la congestión del patrón de tráfico sobre la ciudad de Oxnard al sur.

El uso de la pista viene dictado por las condiciones de viento predominantes. Lo ideal es que los aviones aterricen directamente contra el viento. Las condiciones de viento predominantes favorecen la pista 25 la mayor parte del tiempo. La pista 7 se ve favorecida durante los vientos de Santa Ana.

PROCEDIMIENTOS DE REDUCCIÓN DEL RUIDO

Debido a la proximidad de usos del suelo sensibles al ruido al Aeropuerto de Oxnard, se han adoptado Procedimientos Voluntarios de Reducción del Ruido que proporcionan varias medidas recomendadas de reducción del ruido.

Para todas las aeronaves que llegan y salen, dichas medidas incluyen:

- Toque de queda voluntario entre las 10:00 PM y las 7:00 AM
- Mantenerse lo más alto posible sobre las zonas residenciales durante los sobrevuelos, aproximaciones y salidas.
- Cuando pueda, volar a favor del viento al norte de Wooley Road.
- Utilizar el mejor régimen ascenso al salir de las pistas.
- No realizar despegues ni aterrizajes en formación sin permiso previo del Director del Aeropuerto.
- El Toque y Despegue, y la Parada y Despegue están prohibidos en
 - Días laborables de 8:00 PM a 7:00 AM.
 - Fines de semana de 8:00 PM a 8:00 AM.



Para el patrón de toque y despegue de la Pista 25:

- Pida a la torre que utilice el patrón de giro a la derecha
- Altitud del patrón de tráfico publicado:
 - Aviones monomotor - 1.043' MSL
 - Aviones multimotor y de turbina - 1.443' MSL
- Utilice el mejor régimen de ascenso, si las condiciones lo permiten, gire con viento cruzado cuando se alcancen los 700' AGL.
- Gire con viento cruzado antes del Canal Edison o gire con viento cruzado al menos ½ milla después de la costa
- Mantenga la altitud del patrón hasta virar el tramo base.
- El tramo a favor del viento debe volarse al norte de Wooley Road

Para el patrón de toque y despegue extendido de la pista 25:

- Cuando la torre le pida que se extienda hasta la costa para trabajar en el patrón, extiéndase ½ milla o más pasada la costa.
- Gire con viento cruzado sobre el océano.
- Gire a favor del viento sobre el océano y vuele al norte de Wooley Road.

Para salidas con viento cruzado a la derecha/izquierda por la pista 25

- Utilice el mejor régimen de ascenso.
- Permanezca en el rumbo de la pista hasta más allá del extremo de salida de la pista y 700' AGL antes de proseguir el rumbo.

Para salidas en línea recta de la pista 25

- Cuando salga de la zona de tráfico del aeropuerto utilice el mejor régimen de ascenso, permanezca en el rumbo de la pista hasta más allá del extremo de salida de la pista y 700' AGL antes de proceder en rumbo.

Para llegadas por la pista 25 en línea recta:

- Cruce el aeropuerto de Camarillo a 2000' o más y permanezca lo más alto posible sobre la ciudad hasta iniciar el descenso final.
- Extreme las precauciones debido al tráfico de Camarillo y a las aproximaciones por instrumentos que se están realizando a la Pista 25 de Oxnard.

Para el patrón de toque y despegue de la pista 7:

- Altitud del Patrón de Tráfico Publicado:
 - Aviones monomotor - 1.043' MSL
 - Aviones multimotor y de turbina - 1.443' MSL
- Utilice el mejor régimen de ascenso, si las condiciones lo permiten, gire con viento cruzado cuando esté dentro de los 300' de la altitud del patrón.
- Mantenga la altitud de patrón hasta girar el tramo base.



Para la salida de la pista 7:

- Están prohibidas las salidas desde la intersección del centro del campo (Pista de rodaje C).
- Al salir de la zona de tráfico del aeropuerto utilice el mejor régimen de ascenso y permanezca en el rumbo de la pista hasta alcanzar el límite del aeropuerto (Ventura Rd) antes de proseguir el rumbo.
- Extreme las precauciones debido al tráfico de aproximación por instrumentos en sentido contrario.

El aeropuerto proporciona información adicional sobre los patrones de vuelo en una guía del piloto disponible en versión impresa y en línea (**Anexo 1H**). La guía del piloto también resume los procedimientos de reducción del ruido enumerados anteriormente. El aeropuerto solicita a todos los pilotos que se adhieran al programa de reducción del ruido descrito anteriormente. Las escuelas de vuelo del aeropuerto aplican un programa de vuelos para garantizar que ningún vuelo temprano o tardío afecte a los usos vecinos sensibles al ruido. Los procedimientos voluntarios de reducción del ruido se publican tanto en formato impreso como en el sitio web de la ciudad, y los pilotos son dirigidos rutinariamente a ambos y se les pide que los acaten siempre que sea posible en consonancia con la seguridad. El programa de reducción del ruido del aeropuerto de Oxnard es voluntario, no obligatorio, debido a las implicaciones de la ANCA, que establece el precedente de las políticas nacionales sobre el ruido de la aviación sobre las políticas locales en virtud del 14 CFR Parte 161.

El Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura también ha establecido un formulario de quejas sobre ruido en su página web, donde se pueden presentar, registrar y seguir las quejas en línea en <https://vcairports.org>.

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS

Los procedimientos de aproximación por instrumentos son una serie de maniobras predeterminadas establecidas por la FAA que utilizan ayudas electrónicas a la navegación para ayudar a los pilotos a localizar y aterrizar en un aeropuerto. La capacidad de una aproximación por instrumentos viene definida por los mínimos de visibilidad y techo de nubes asociados a la aproximación. Los mínimos de visibilidad definen la distancia horizontal que el piloto debe poder ver para iniciar la aproximación. Los techos de nubes, en algunos casos, definen el nivel más bajo al que puede situarse una capa de nubes (definida en pies sobre el suelo) para que un piloto inicie la aproximación.

Existen procedimientos de aproximación por instrumentos a las pistas 25 y 7, cuyos detalles se muestran en la **Tabla 1G**. Los procedimientos de aproximación por instrumentos más sofisticados en OXR están asociados con el ILS a la Pista 25. Las aproximaciones ILS o con localizador (LOC) a la Pista 25 proporcionan mínimos de visibilidad de hasta 1 milla y techos de nubes de 250 pies AGL. Además, cada extremo de pista en OXR está servido por aproximaciones GPS con mínimos asociados. Actualmente, las aproximaciones GPS a cada pista incluyen un componente LPV. La pista 25 también cuenta con una aproximación instrumental VOR que proporciona aproximaciones rectas y en círculos.



TABLA 1G | Datos de Aproximación por Instrumentos – Aeropuerto de Oxnard

	Tiempo mínimo por categoría de aproximación de la aeronave					
	Categoría A y B		Categoría C		Categoría D	
	Altura de nubes	Visibilidad	Altura de nubes	Visibilidad	Altura de nubes	Visibilidad
RNAV (GPS) PISTA 25						
LPV DA	294'	1.0 mi	294'	1.0 mi	294'	1.0 mi
LNAV/VNAV DA	333'	1.0 mi	333'	1.0 mi	333'	1.0 mi
LNAV MDA	520'	1.0 mi	520'	1.375 mi	520'	1.375 mi
Círculos	520'	1.0 mi	700'	1.75 mi	760'	2.25 mi
RNAV (GPS) PISTA 7						
LPV DA	287'	1.0 mi	287'	1.0 mi	287'	1.0 mi
LNAV/VNAV DA	319'	1.0 mi	319'	1.0 mi	319'	1.0 mi
LNAV MDA	480'	1.0 mi	480'	1.375 mi	480'	1.375 mi
Círculos	520'	1.0 mi	700'	1.75 mi	760'	2.25 mi
ILS O LOC PISTA 25						
ILS en línea recta	294'	1.0 mi	580'	1.5 mi	580'	1.5 mi
LOC en línea recta	580'	1.0 mi	580'	1.5 mi	580'	1.5 mi
Círculos	580'	1.0 mi	700'	1.75 mi	760'	2.25 mi
VOR PISTA 25						
En línea recta	540'	1.0 mi	540'	1.375 mi	540'	1.375 m
Círculos	540'	1.0 mi	700'	1.75 mi	715'	2.25 mi

Fuente: Procedimientos de las terminales estadounidenses en vigor desde el 1 de diciembre de 2022 hasta el 29 de diciembre de 2022

ESPACIO AÉREO Y CONTROL DEL TRÁFICO AÉREO

La Ley de la Administración Federal de Aviación de 1958 estableció la FAA como la agencia responsable del control y uso del espacio aéreo navegable dentro de los Estados Unidos. La FAA ha establecido el Sistema Nacional de Espacio Aéreo (NAS) para proteger a las personas y los bienes en tierra y establecer un entorno de espacio aéreo seguro y eficaz para la aviación civil, comercial y militar. El NAS abarca la red común del espacio aéreo estadounidense, incluidas las instalaciones de navegación aérea; los aeropuertos y las zonas de aterrizaje; las cartas aeronáuticas; las normas, reglamentos y procedimientos asociados; la información técnica; y el personal y el material. El aeropuerto de Oxnard no tiene control directo sobre la gestión del espacio aéreo ni sobre el ATCT de las aeronaves que operan en el aeropuerto. De estas funciones se encargan la FAA y el personal del ATCT local.

El ATCT de Oxnard está situado al sur de la pista 7-25, cerca del centro de operaciones. La torre está abierta 14 horas diarias, de 7:00 a 21:00. Las condiciones operativas de las aeronaves en el aeropuerto de Oxnard también se ven influidas por las aeronaves de otros aeropuertos cercanos, sobre todo el aeropuerto de Camarillo y la Estación Aérea Naval de Point Mugu. El **Anexo 1J** muestra los datos de seguimiento de vuelos por radar recogidos por Vector para las llegadas (se muestran en rojo) y las salidas (se muestran en azul) durante un periodo de 24 horas en el aeropuerto de Camarillo. La actividad de llegadas desde el norte de la pista 7 es extensa durante el periodo de 24 horas representado, aunque también son frecuentes las llegadas desde el este. Las pistas de llegada se concentran generalmente al sur de E Gonzales Road. La actividad de salidas en esta muestra varía pero parece más concentrada al oeste de la pista 25.



PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO VOLUNTARIOS RECOMENDADOS

Las inmediaciones del aeropuerto son sensibles al ruido en todos los cuadrantes. e pide a los operadores de aeronaves que practiquen procedimientos silenciosos de atenuación del ruido siempre que sea posible y compatible con la seguridad.

- Limite las operaciones consecutivas de toma y despegue a un máximo de tres. El trabajo de patrones adicionales en el mismo vuelo debe llevar a cabo aterrizajes completos-rodaje de vuelta.
- Toque de queda voluntario - TODAS las operaciones - de 11:00 p.m. a 6:00 a.m.
- Se requiere que los aviones de turboreactor más antiguos/ruidosos eviten utilizar el aeropuerto.
- Permanezca tan alto como sea posible sobre las áreas residenciales durante el sobrevuelo, las aproximaciones y las salidas.
- Utilice el mejor régimen de ascenso al salir de cualquier pista.
- No practique la toma y despegue ni el aterrizaje y despegue entre las 8:00 p.m. y las 7:00 a.m. (8:00 a.m. los fines de semana).

- No se realizarán despegues ni aterrizajes sin el permiso previo del Director del Aeropuerto.
- No se utilizarán motores de alta potencia para mantenimiento entre 7:00 p.m. y 7:00 a.m.
- Las llegadas nocturnas usan la aproximación en la Pista 7 por GPS cuando el viento, el clima y la seguridad lo permiten.
- Tenga extrema precaución al salir de la Pista 7 debido al tráfico de aproximación por instrumentos en dirección opuesta.
- Salidas hacia el sur desde la Pista 25 con aeronaves propulsadas por pistón (menos de 12.500 libras), después de alcanzar 700', gire a la izquierda después del final de la pista y antes del Canal de Edison, o siga ascendiendo AL MENOS 1/2 MILLA MÁS ALLÁ DE la costa.
- Extremar la precaución en la Pista 25 debido al tráfico de Camarillo y las aproximaciones instrumentales realizadas a la Pista 25 de Oxnard.

- Llegadas directas a la Pista 25: cruce el Aeropuerto de Camarillo a o por encima de 2000' y manténgase lo más alto posible sobre la ciudad hasta iniciar el descenso final.
- No hay salidas en la Pista 7 desde la intersección en mitad de la pista (Calle de rodaje C).
- Patrón de Pista 25: solicitar que el tráfico a la derecha reduzca el sobrevuelo de las zonas sensibles al ruido. Siga todas las instrucciones del control de tráfico aéreo.

Se aconseja el cumplimiento de los procedimientos de atenuación del ruido recomendados No debe permitirse ningún procedimiento que ponga en peligro la seguridad del vuelo.

UBICACIÓN:

Identificación FAA: OXR
 Latitud / Longitud: 34-12-02.9050N 119-12-26.0150W
 Proximidad a Oxnard: 1 milla al oeste de la ciudad
 Elevación del campo: 44.8'
 Runway 07-25: 5,953' x 100'
 (Pista 15 umbral desplazado 453')

ALTITUDES DEL PATRÓN DE TRÁFICO::

Aviones ligeros - 1,000'
 Avión multimotor/jet - 1,400'

COMUNICACIONES:

CTAF: 134.95 (Iluminación controlada por piloto)
 ATIS: 118.05
 Control terrestre de Oxnard: 121.9
 Torre de Oxnard: 134.95 (7:00 a.m. - 9:00 p.m.)
 Point Mugu App/Dep Control: 124.7
 Los Angeles Center: 135.5
 Santa Barbara RCAG: 327.1
 ASOS: Phone (805) 382-0592
 NAVAID más cercano: CMA VOR 115.8, 067°/5.2 DME
 ILS-Runway 25: 108.7

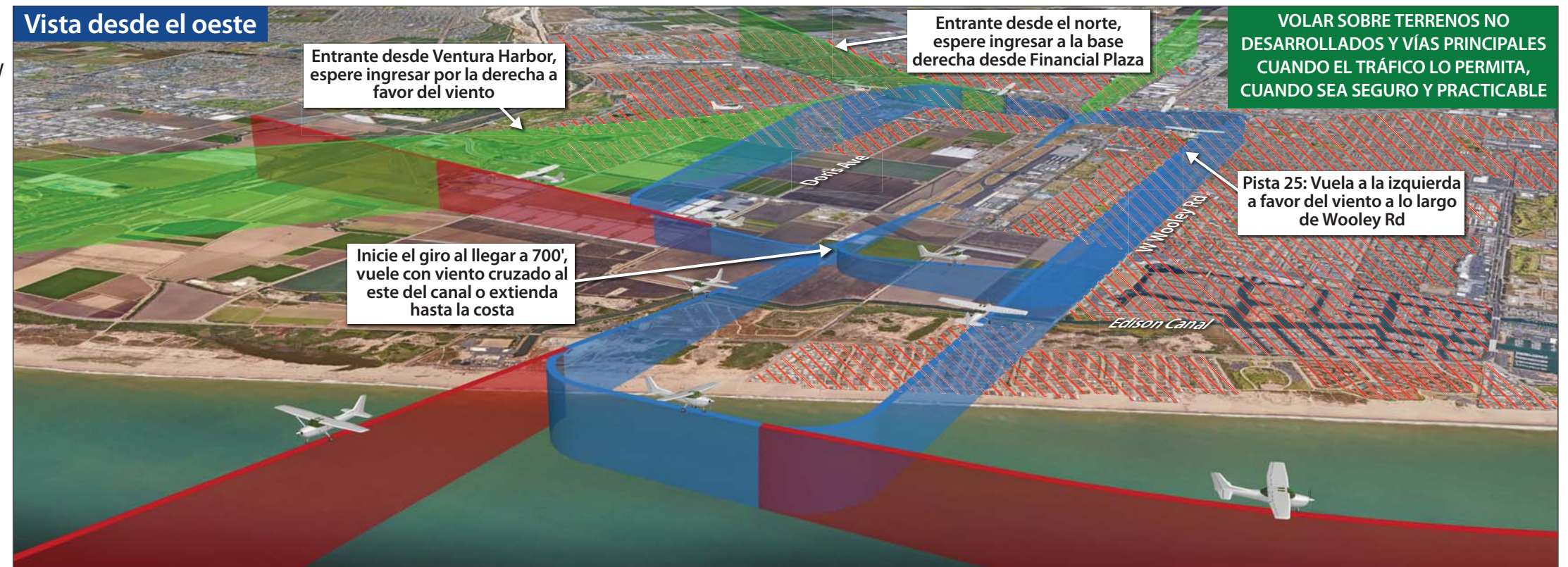
TARIFA DE ATERRIJAJE:

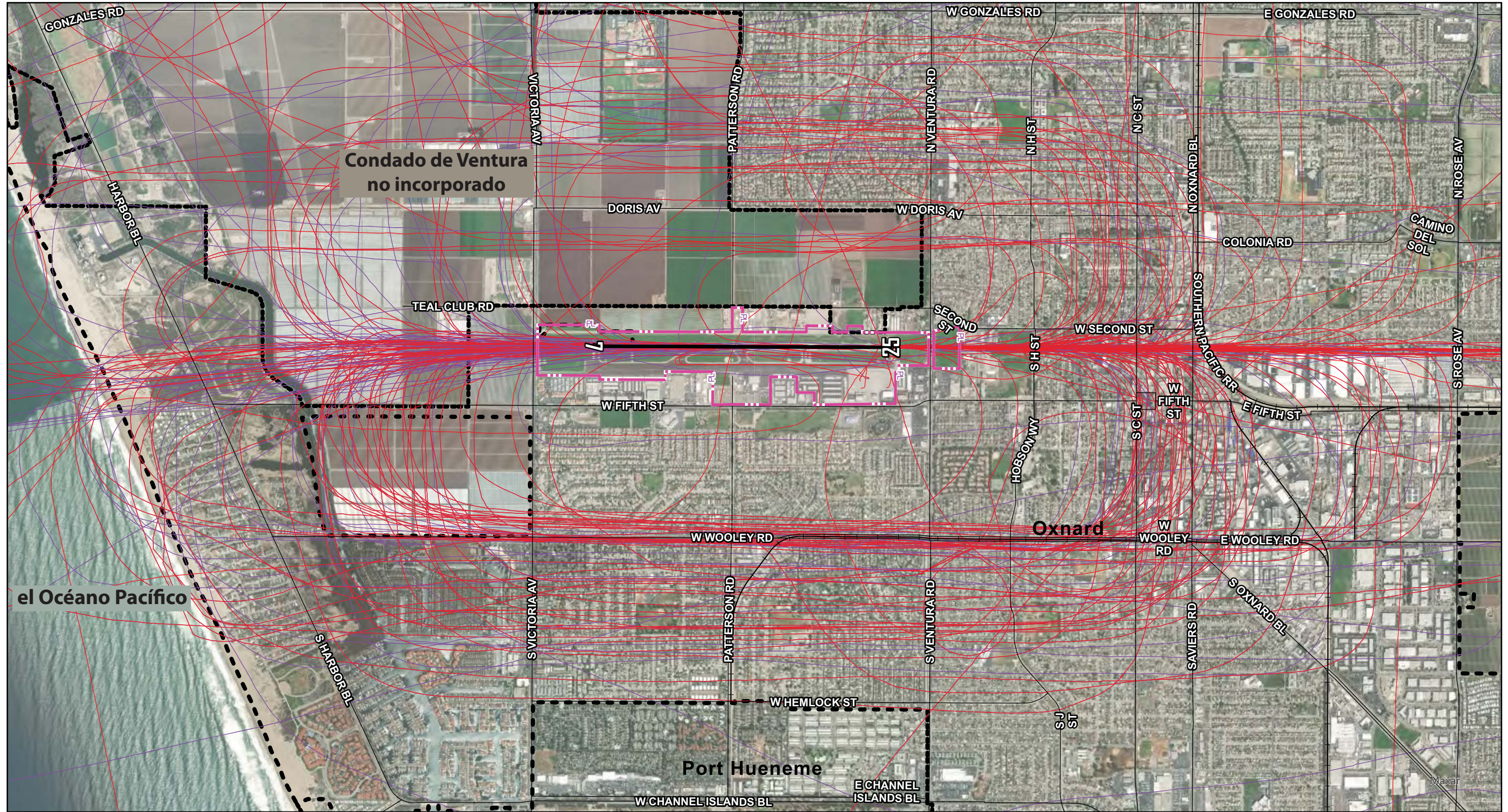
Las tarifas de aterrizaje se aplican a aeronaves de

SERVICIOS AEROPORTUARIOS:

Operadores de base fija de servicio completo:

- **Oxnard Jet Center** (805) 985-2490
 AVFuel: 100LL and Jet A
- **Golden West Jet Center** (805) 382-9333
 AVFuel: 100LL and Jet A

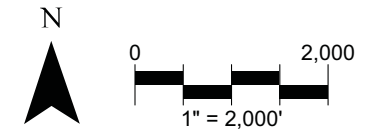




Leyenda

- Carreteras
- Ferrocarril
- Pista
- Límite de propiedad del aeropuerto
- Límite jurisdiccional
- Derrotas de salida
- Derrotas de llegada

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



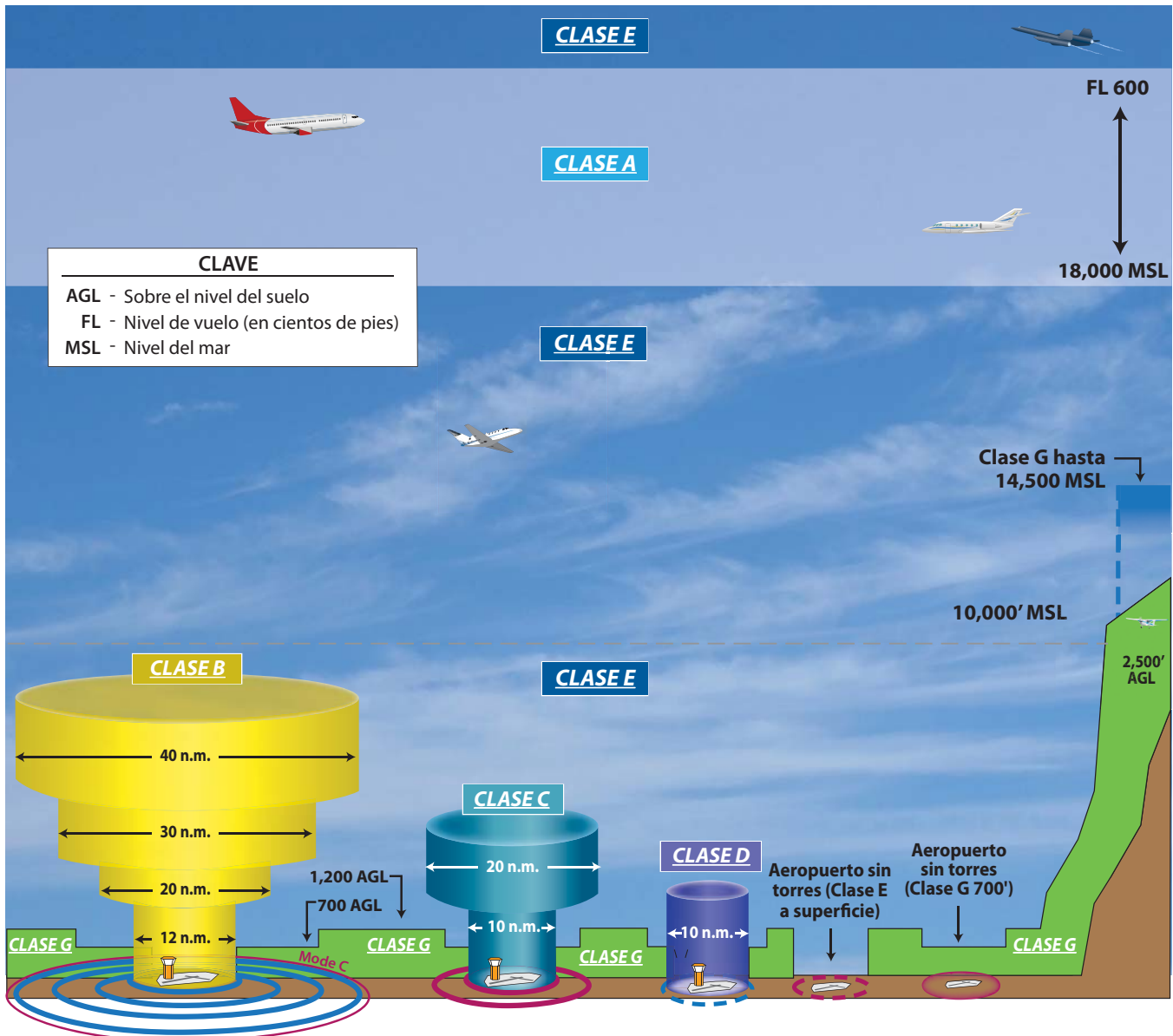
Esta página se dejó en blanco intencionalmente



ESTRUCTURA DEL ESPACIO AÉREO

La FAA estableció un sistema de espacio aéreo estandarizado para regular el uso del espacio aéreo de todos los aeropuertos de EE.UU. Dentro del sistema de la FAA, el espacio aéreo se clasifica a grandes rasgos como controlado o no controlado. La diferencia entre espacio aéreo controlado y no controlado se refiere principalmente a los requisitos de cualificación de los pilotos, las comunicaciones tierra-aire, los servicios de navegación y tráfico aéreo y las condiciones meteorológicas. En EE.UU. se distinguen seis clases de espacio aéreo. El **Anexo 1K** muestra las clasificaciones de la estructura del espacio aéreo y la terminología establecida por la FAA. El espacio aéreo designado como clases A, B, C, D o E se considera espacio aéreo controlado. Las aeronaves que operan dentro del espacio aéreo controlado están sujetas a diversos requisitos de control positivo del tráfico aéreo. El **Anexo 1L** presenta las clasificaciones del espacio aéreo en las proximidades del OXR.

- El espacio aéreo de clase A es espacio aéreo controlado e incluye todo el espacio aéreo desde los 18.000 pies sobre el nivel medio del mar (MSL) hasta el nivel de vuelo 600 (aproximadamente 60.000 pies MSL).
- El espacio aéreo de clase B es el espacio aéreo controlado que rodea a los aeropuertos de servicios comerciales de gran actividad, como el Aeropuerto Internacional de Los Ángeles. El espacio aéreo de clase B está adaptado individualmente y consta de una superficie y dos o más capas.
- El espacio aéreo de clase C es el que se encuentra a menos de 30 millas náuticas (mn) de los aeropuertos primarios del espacio aéreo de clase B y a menos de 10 mn de los aeropuertos designados. El radio normal de los límites exteriores del espacio aéreo de clase C es de 10 nm. El espacio aéreo de clase C más cercano sirve al aeropuerto de Santa Bárbara al noroeste y al aeropuerto Bob Hope (Burbank) al este.
- El espacio aéreo de clase D es el espacio aéreo controlado que rodea a los aeropuertos de servicio comercial de baja actividad o de aviación general con un ATCT. El espacio aéreo del aeropuerto de Oxnard está clasificado como de clase D desde la superficie hasta los 2.500 pies MSL en aproximadamente cinco millas náuticas al este y al sur del aeropuerto. El espacio aéreo de clase D sólo está en vigor durante el tiempo en que el ATCT esté operativo (de 7:00 a.m. a 9:00 p.m.). El espacio aéreo de clase D que rodea el OXR se cruza con el espacio aéreo de clase D que sirve al aeropuerto de Camarillo al este y al NAS de Point Mugu al sureste.
- El espacio aéreo de clase E es el espacio aéreo controlado que rodea a un aeropuerto y que abarca todos los procedimientos de aproximación por instrumentos y las aerovías federales de baja altitud. Sólo las aeronaves que realizan vuelos por instrumentos están obligadas a estar en contacto con el control de tráfico aéreo cuando operan en el espacio aéreo de Clase E. Aunque las aeronaves que realizan vuelos visuales en el espacio aéreo de clase E no están obligadas a estar en contacto por radio con el control del tráfico aéreo, sólo se pueden realizar vuelos visuales si existe una visibilidad mínima y techos nubosos.
- El espacio aéreo de clase G es un espacio aéreo no controlado que no requiere comunicación con un ATCT. Dado que el espacio aéreo de clase D del aeropuerto de Oxnard sólo está en vigor cuando el ATCT está operativo, cuando la torre está cerrada entre las 21:00 y las 7:00 horas, el espacio aéreo de clase D vuelve a ser de clase G.



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.

CLASE E

Pensas E - En todas partes. Espacio aéreo controlado que no está designado como ninguna otra clase de espacio aéreo.

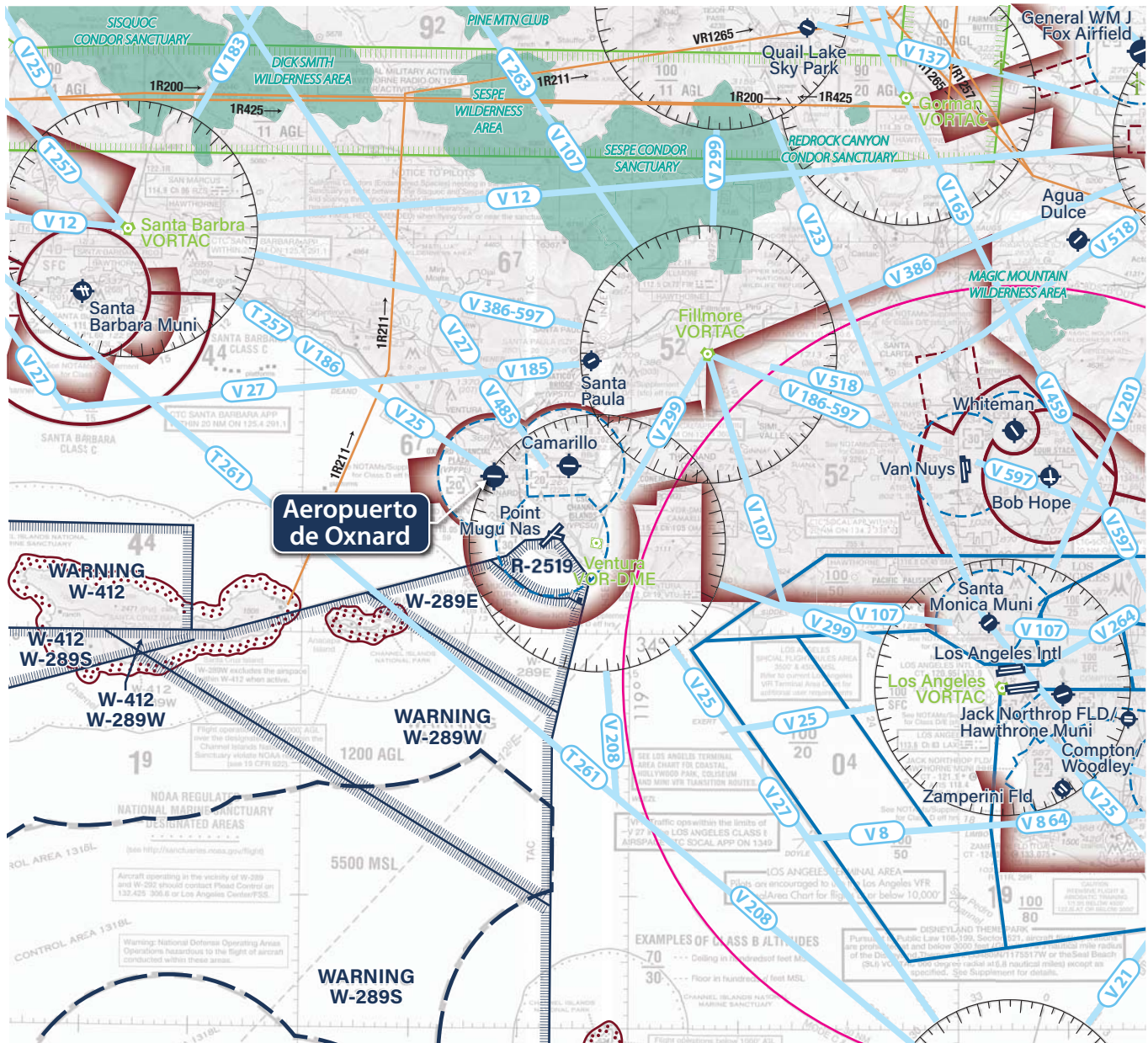
CLASE G

Pensas G - Suelo. Espacio aéreo no controlado. Desde la superficie hasta 1,200 AGL (en zonas montañosas 2,500 AGL) Excepciones: cerca de los aeropuertos baja a 700' AGL; algunos aeropuertos tienen Clase E a la superficie. Se aplican mínimos de Reglas de Vuelo Visual (VFR).

Fuente: www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aviation/phak/media/15_phak_ch15.pdf

Aeropuerto De Oxnard

Estudio de compatibilidad del ruido del 14 CFR Parte 150



LEYENDA

- | | | | | | |
|--|--|--|---|--|----------------------|
| | Aeropuerto con pistas de superficie dura de 1.500' a 8.069' de longitud | | Áreas prohibidas, restringidas, de advertencia y alerta | | Norte
NO A ESCALA |
| | 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 | | |
| | Rosa de los vientos | | MODO C | | |
| | VORTAC | | Espacio aéreo clase B | | |
| | VOR-DME | | Espacio aéreo clase C | | |
| | Diferencia los pisos del espacio aéreo Clase E a más de 700 pies sobre la superficie | | Espacio aéreo clase D | | |
| | ADIZ - Zona de Identificación de Defensa Aérea | | Espacio aéreo clase E | | |
| | Refugio de Vida Silvestre | | Espacio aéreo de superficie Clase E con piso a 7000 pies sobre la superficie que colinda lateralmente con 12000 pies o un espacio aéreo de clase E superior | | |
| | Turbina eólica | | Vías aéreas de Víctor | | |
| | | | Rutas de entrenamiento militar | | |

Fuente:
Houston and San Antonio Sectional Chart, US Department of Commerce, National Oceanic and Atmospheric Administration, May 19, 2022



RESUMEN

La información presentada en este capítulo proporciona una base sobre la que se construirán los elementos restantes del proceso de planificación. La información sobre las instalaciones aeroportuarias actuales y su utilización sirve de base para el desarrollo del análisis del ruido de los aviones durante la siguiente fase del estudio. La información encontrada sobre el entorno del aeropuerto en esta sección de inventario permitirá la evaluación de los impactos del ruido aeroportuario.