

Bienvenido al Taller de Información Pública para el
Estudio de la Parte 150 del Aeropuerto de Oxnard



Aeropuerto de Oxnard

Esta noche:

- Solicitar servicios de interpretación
- Escuchar un breve resumen del estudio a las 5:30 p. m. o a las 6:30 p. m.
- Participar en el formato de reunión de puertas abiertas
- Ofrecer sus comentarios (hay disponibles hojas de comentarios)
- Sugerir una ubicación para un medidor temporal de ruido
- Obtener información adicional del sitio web del proyecto



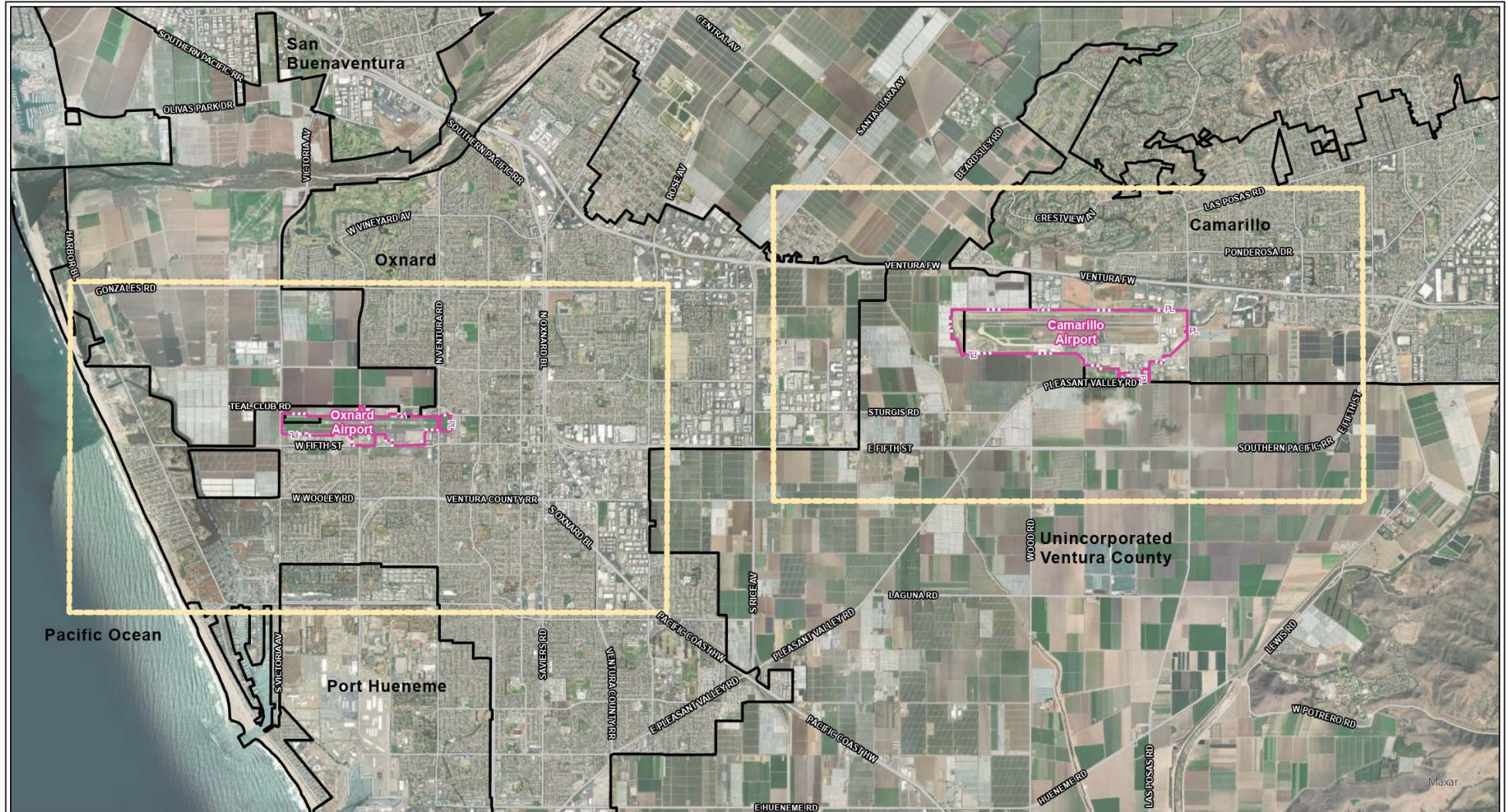
oxr-noise-study.airportstudy.net



Aeropuerto De Oxnard

Estudio de compatibilidad del ruido del 14 CFR Parte 150

¿DÓNDE VIVE?

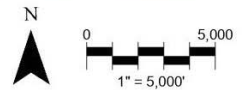


Legenda

- Carreteras
- Límite de propiedad del aeropuerto
- Límite jurisdiccional
- Límite del área de estudio

Nota: El límite del área de estudio indica el alcance de la cartografía de uso del suelo recopilada para los mapas de exposición al ruido de la parte 150 de 2023. El límite no representa el alcance de las operaciones de las aeronaves ni las condiciones de ruido.

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



ACTUALIZACIÓN DEL MAPA DE EXPOSICIÓN AL RUIDO:

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

UN MAPA DE EXPOSICIÓN AL RUIDO NO:

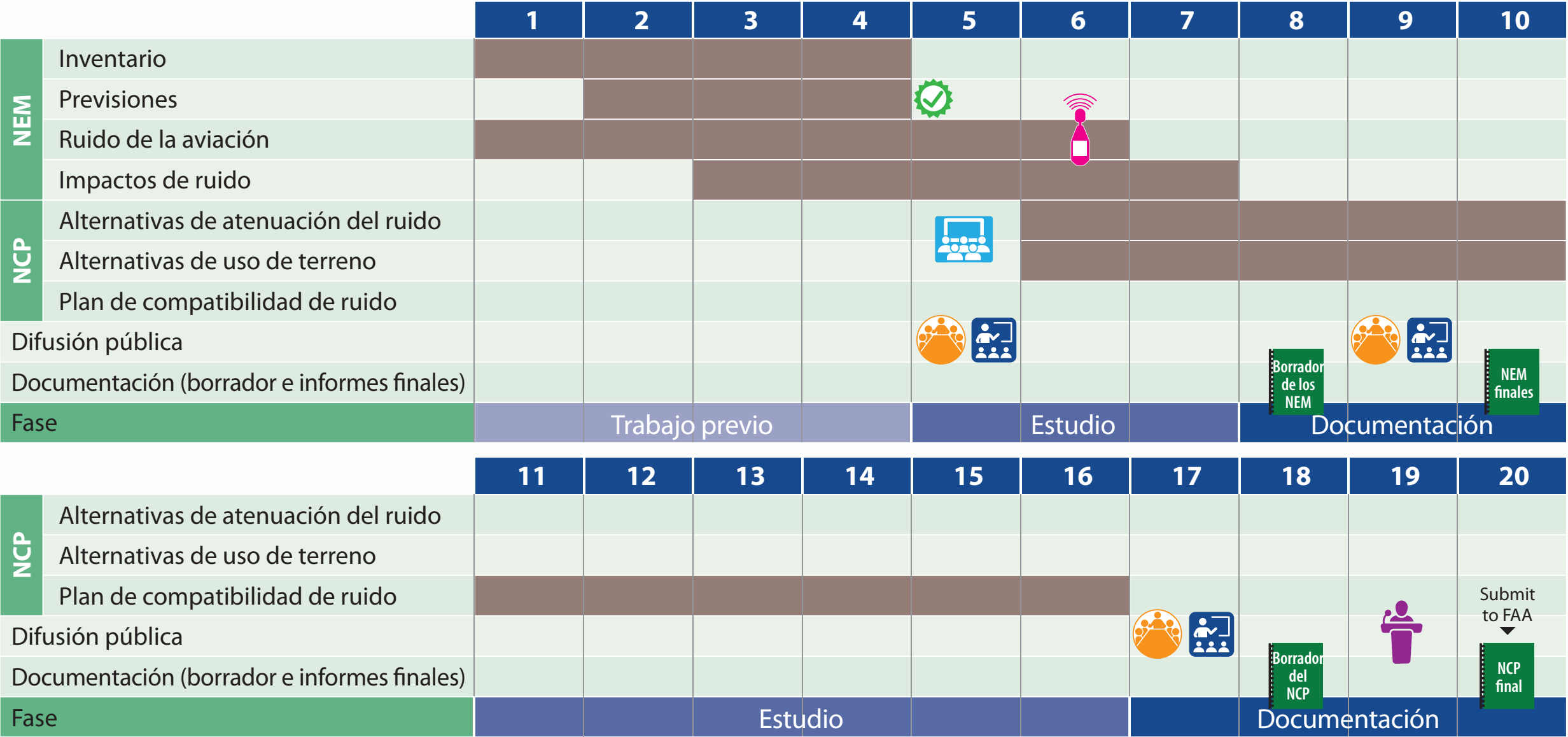
- ▶ Evalúa las operaciones de aeronaves desde otros aeropuertos de la zona
- ▶ Considera otros tipos de impactos (calidad del aire, accidentes, etc.)
- ▶ Utiliza métricas de ruido distintas del CNEL para determinar los impactos del ruido
- ▶ Justifica la ampliación del aeropuerto

UN PROGRAMA DE COMPATIBILIDAD SONORA:

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



CRONOGRAMA DEL PROCESO DE ESTUDIO



LEYENDA



Aprobación de previsiones por parte de la FAA



Mediciones de ruido



Comité Asesor de Planificación



Taller de información pública



Conferencias técnicas sobre aviación y uso de terreno



Audiencia pública y/o taller informativo



Documento impreso/electrónico

NEM - Mapas de exposición al ruido

NCP - Plan de compatibilidad de ruido

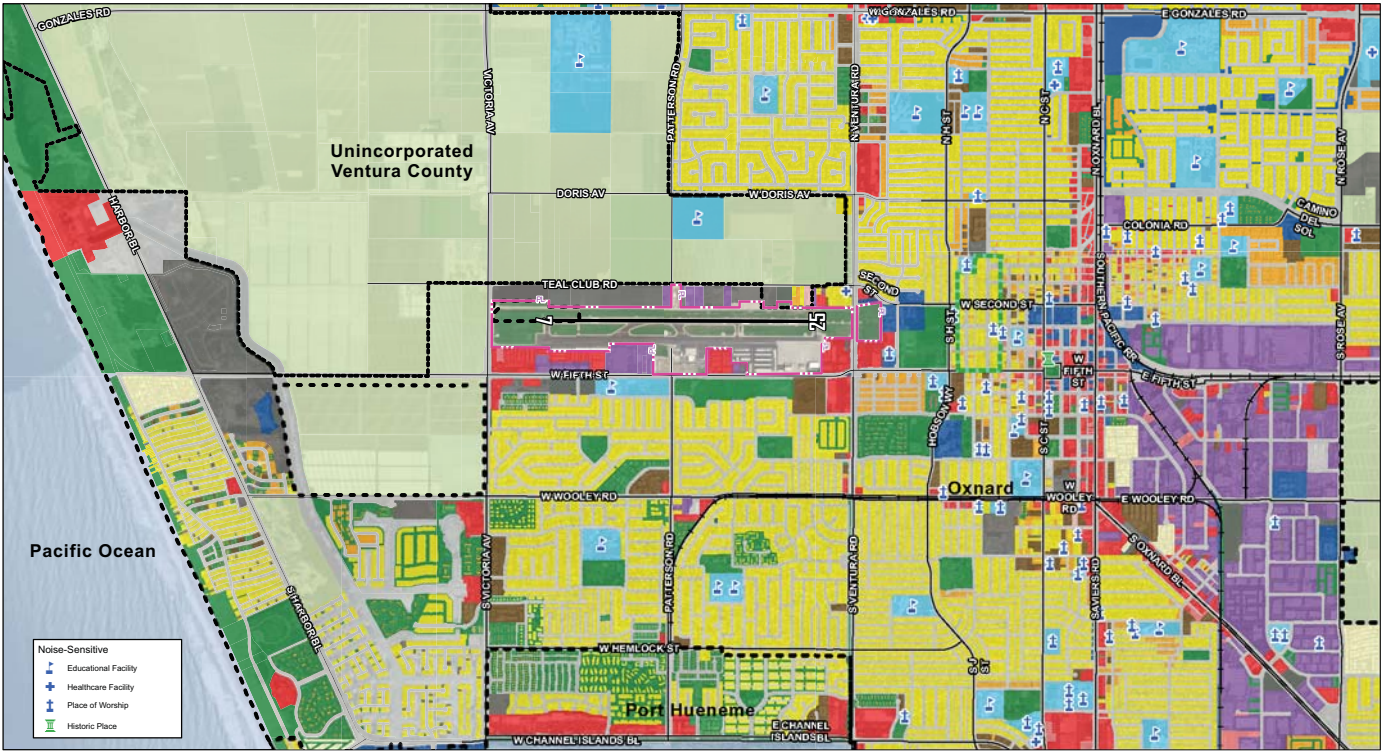
Aeropuerto De Oxnard

Estudio de compatibilidad del ruido del 14 CFR Parte 150

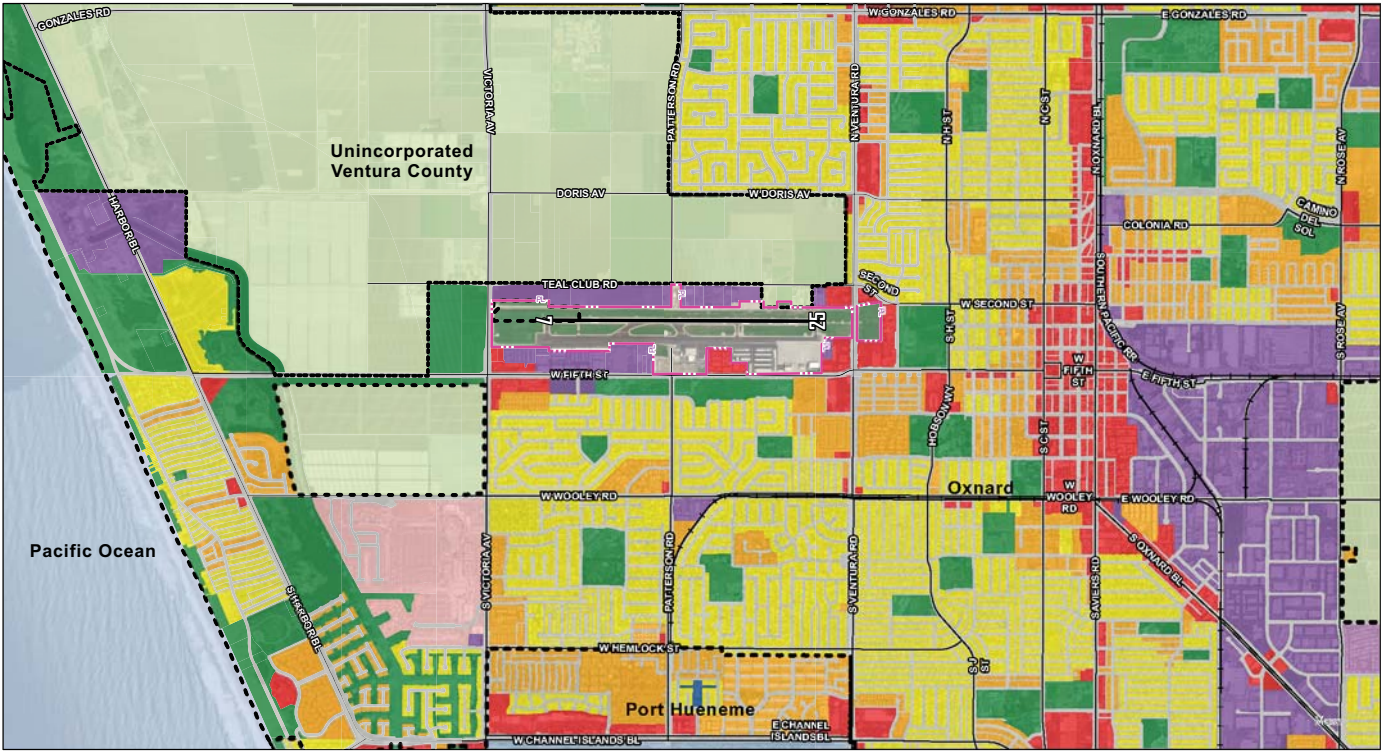


USO DEL SUELO

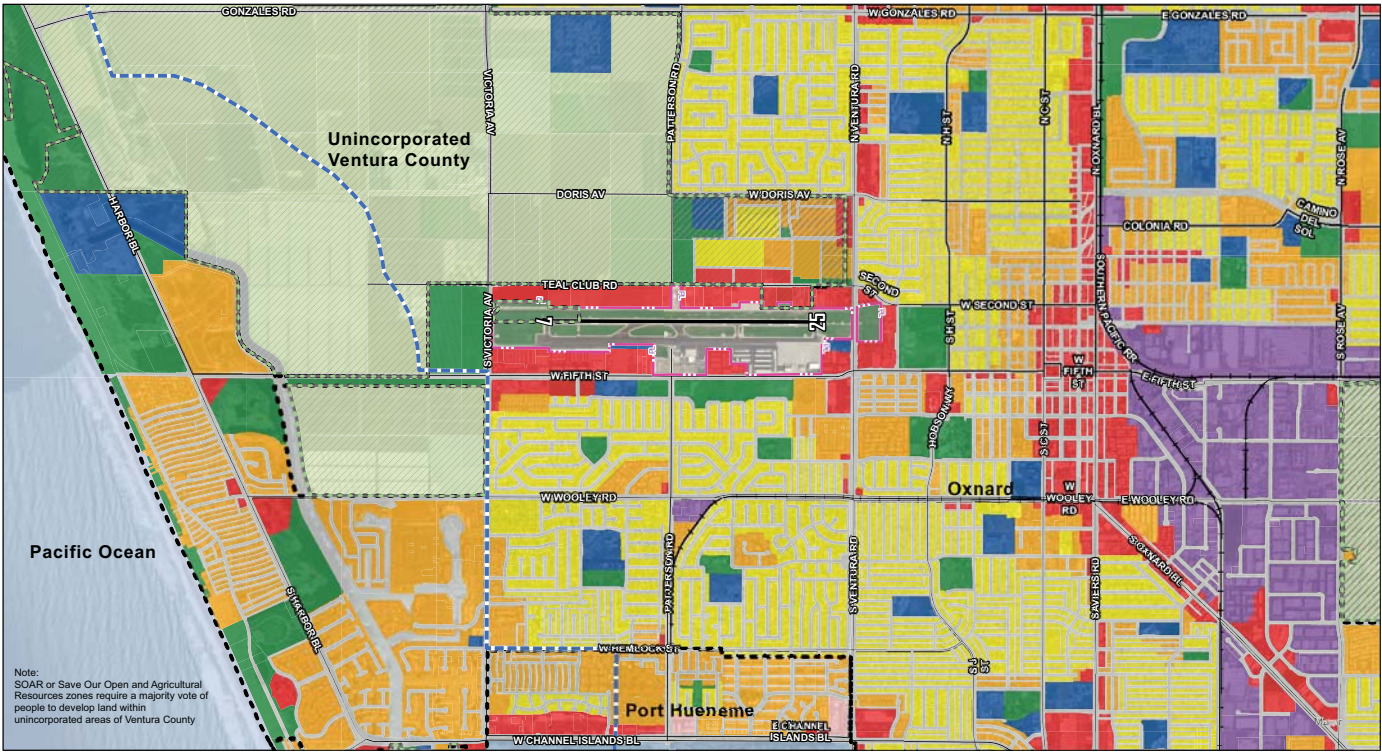
Existente



Zonificación



Plan General



VC apto para vuelo



PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO VOLUNTARIOS RECOMENDADOS

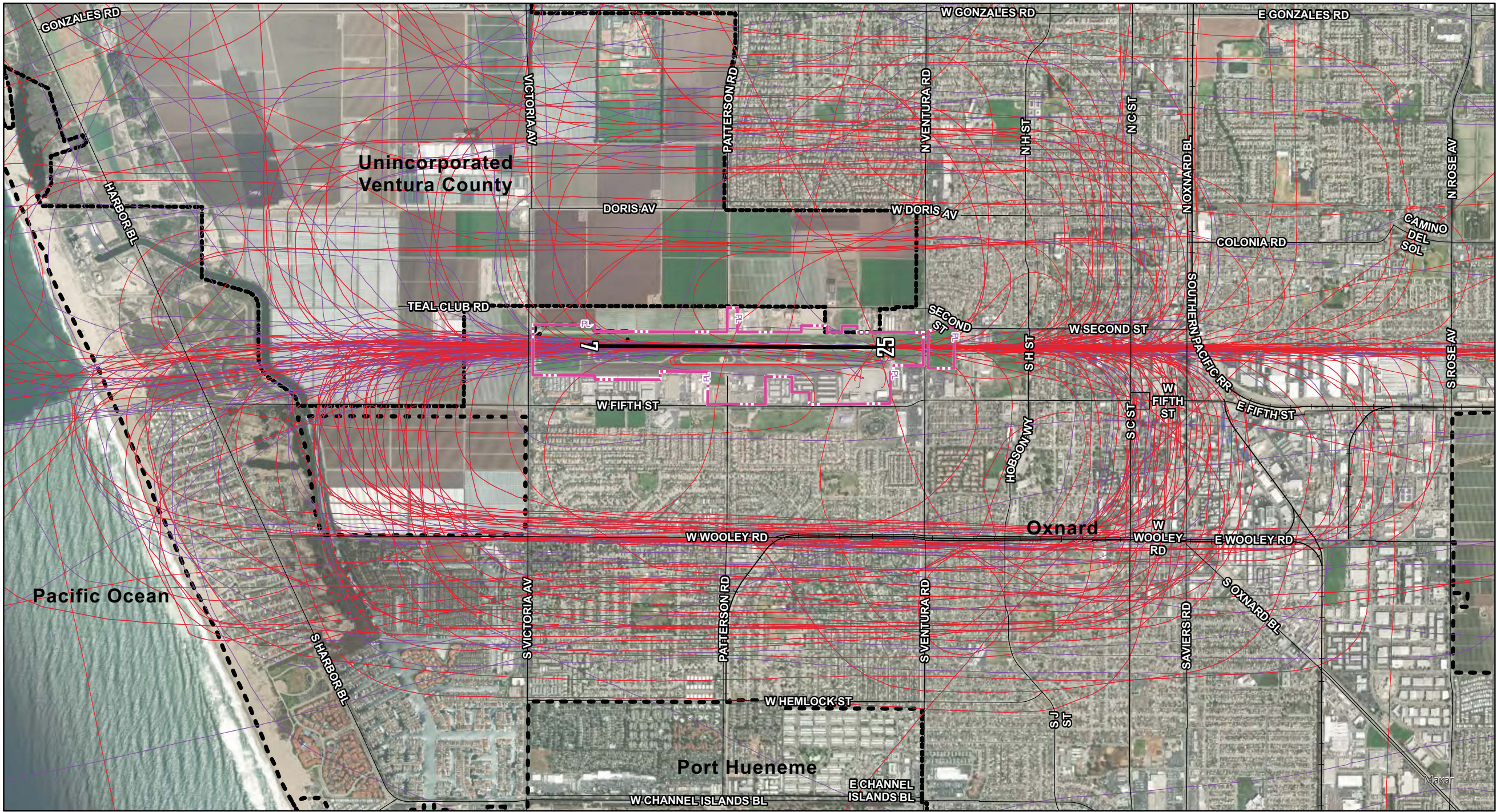
Las inmediaciones del aeropuerto son sensibles al ruido en todos los cuadrantes. e pide a los operadores de aeronaves que practiquen procedimientos silenciosos de atenuación del ruido siempre que sea posible y compatible con la seguridad.

- 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.



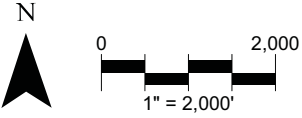
DERROTAS DE VUELO CON RADAR



Leyenda

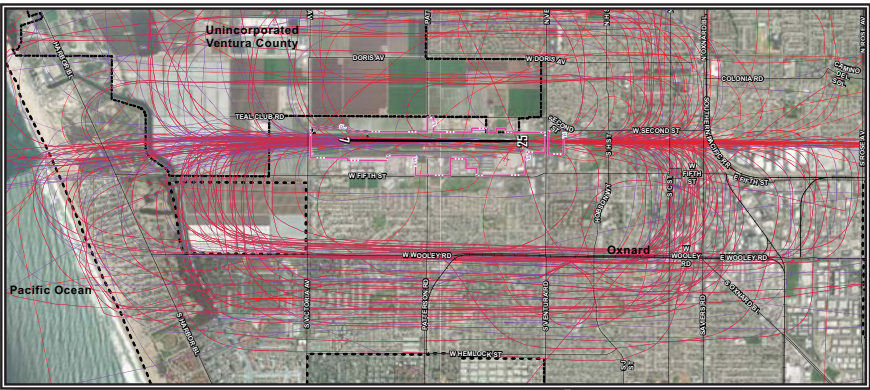
- Carreteras
- Eje central de la pista
- Límite de propiedad del aeropuerto
- Límite jurisdiccional
- Derrotas de salida
- Derrotas de llegada

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

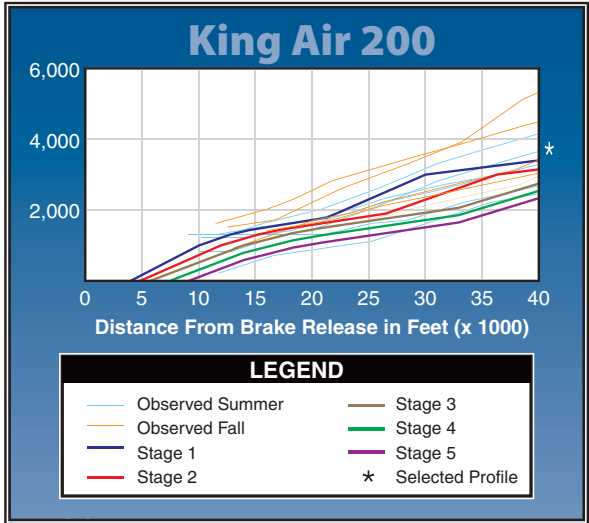


PROCESO AEDT

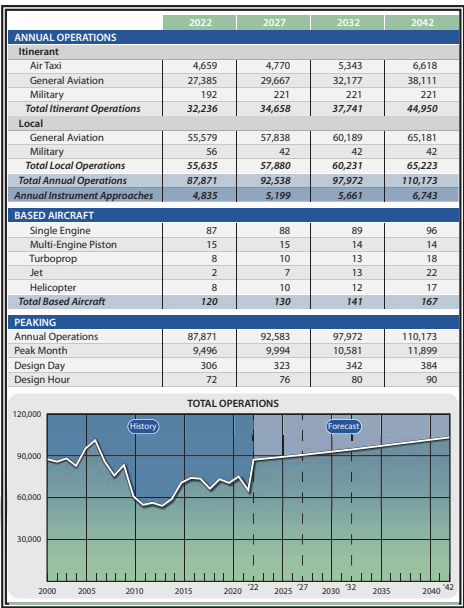
Derrotas de vuelo



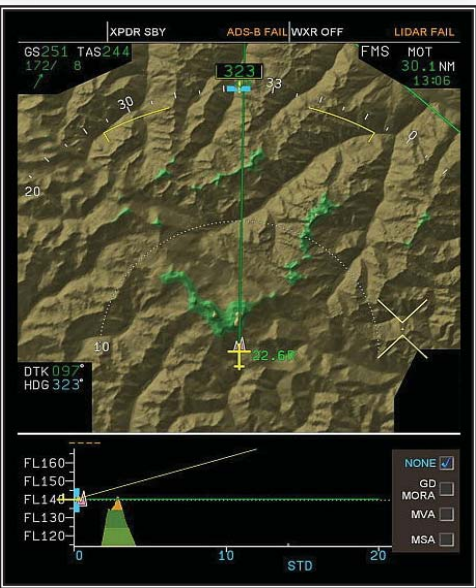
Análisis de perfiles



Operaciones existentes y previstas/Composición de la flota

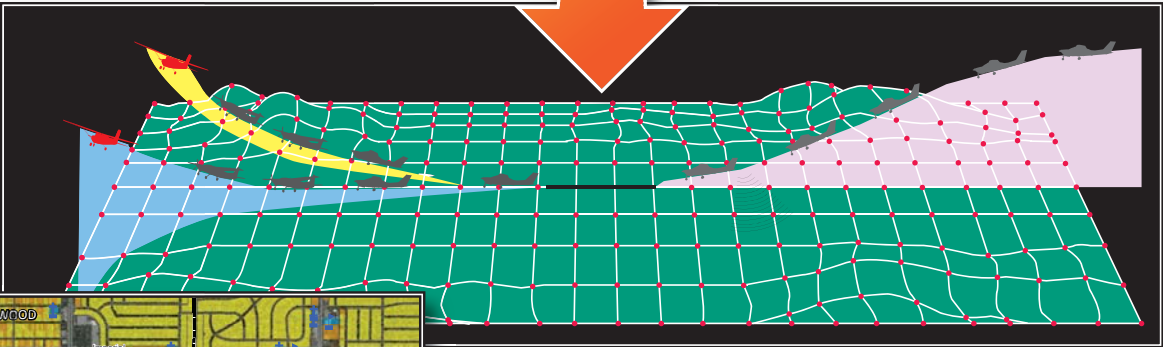


Hora del día



Datos del terreno

Herramienta de diseño medioambiental para la aviación (AEDT)



Análisis de puntos de cuadrícula



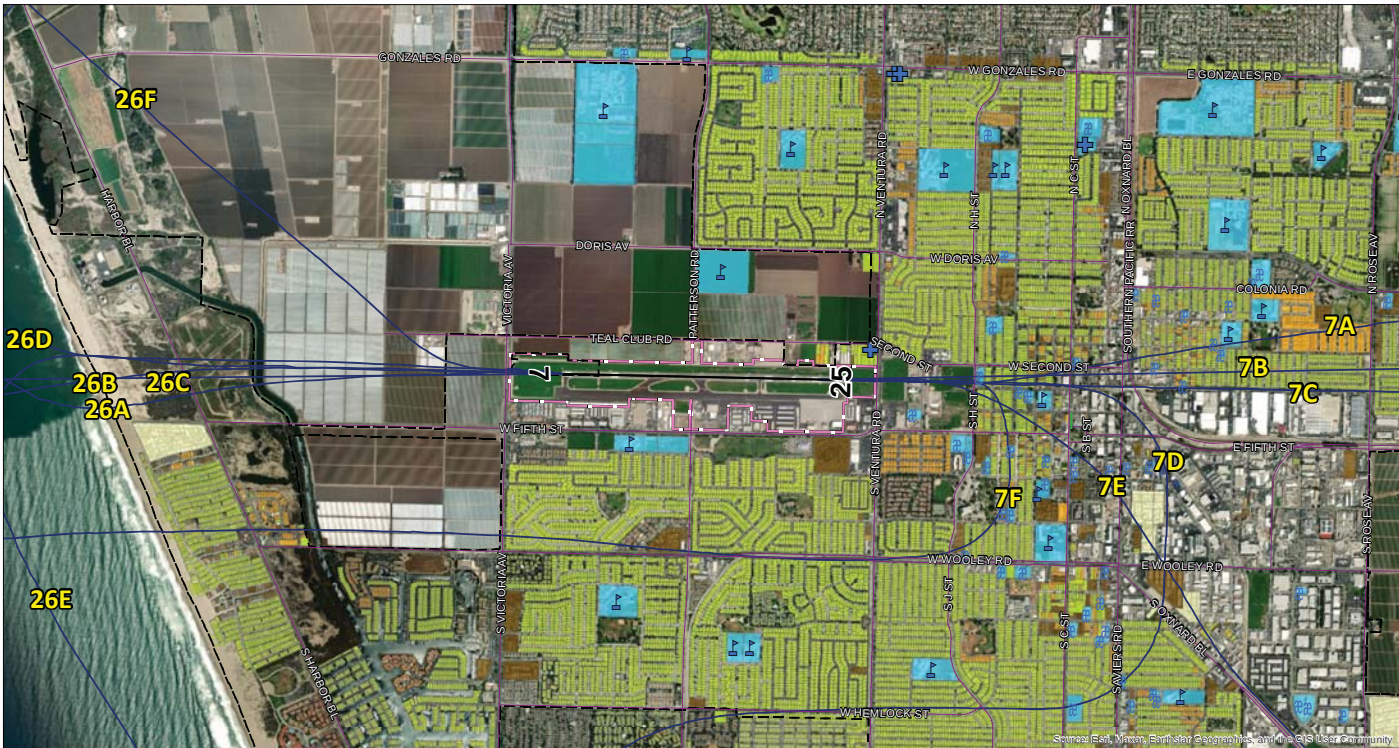
Contornos de ruido

Derrotas de vuelo consolidadas

Llegadas



Salidas



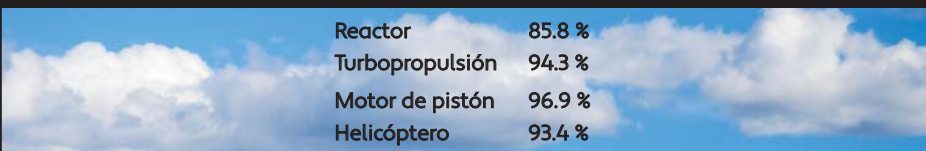
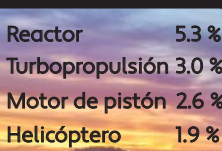
Toque y despegue



Uso de pistas

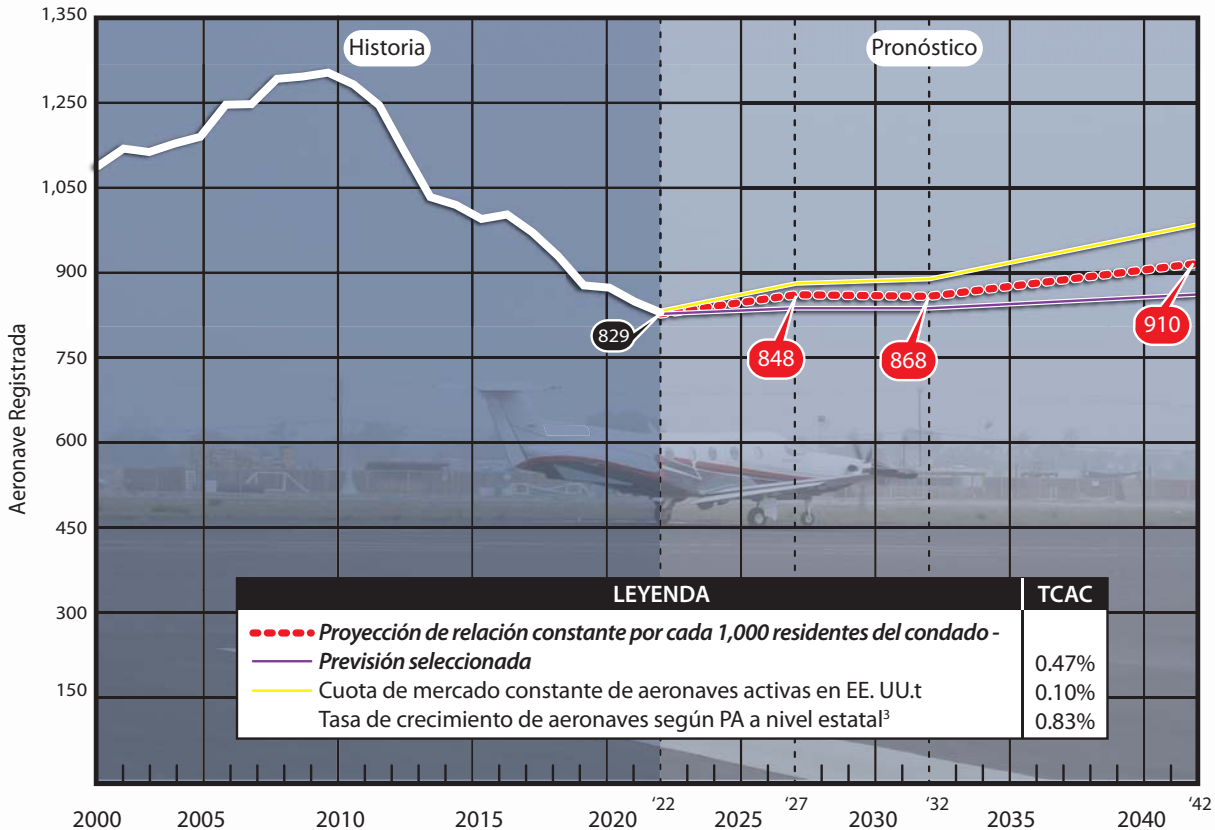


Hora del día

Día (factor de ponderación 0 dB)												Noche (factor de ponderación 5 dB)			Noche (factor de ponderación 10 dB)									
 Reactor 85.8 % Turbopropulsión 94.3 % Motor de pistón 96.9 % Helicóptero 93.4 %												 Reactor 5.3 % Turbopropulsión 3.0 % Motor de pistón 2.6 % Helicóptero 1.9 %			 Reactor 8.8 % Turbopropulsión 2.6 % Motor de pistón 0.4 % Helicóptero 4.6 %									
7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	



PREVISIÓN DE AERONAVES REGISTRADAS



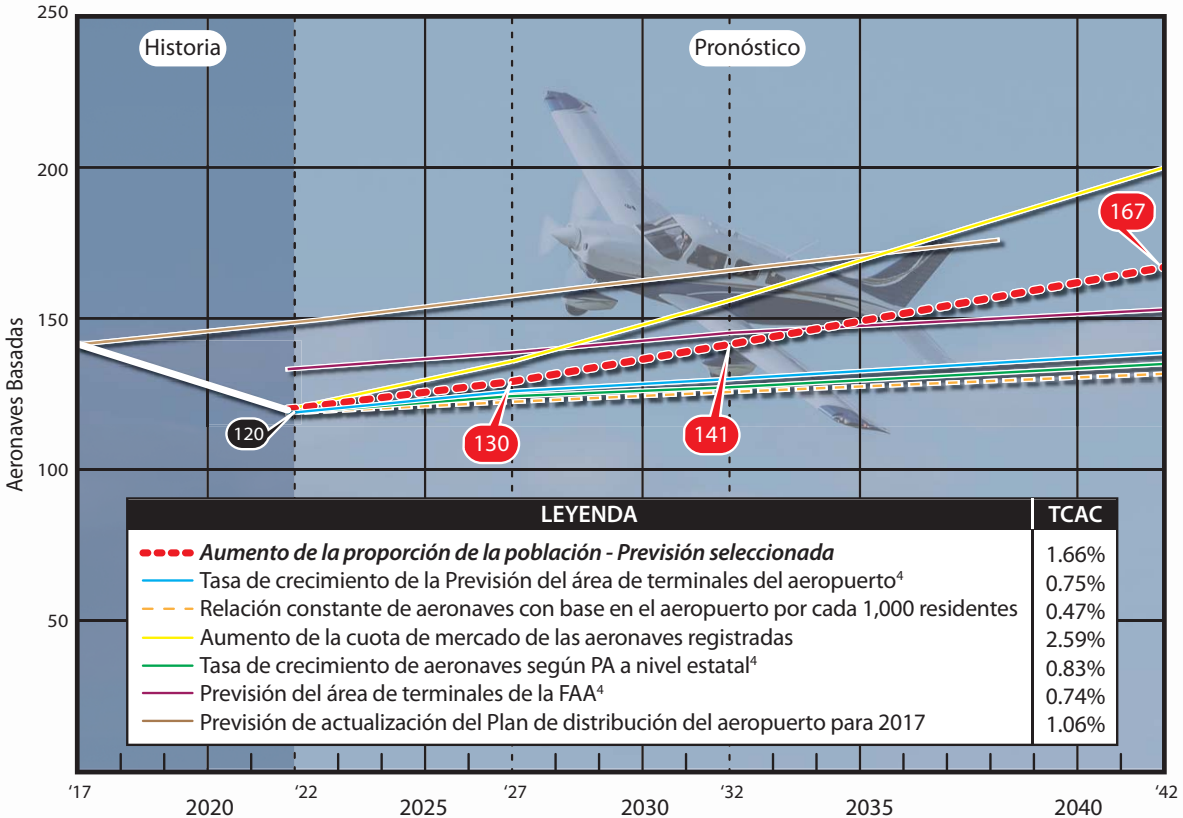
Year	Registros en el condado de Ventura	Aeronaves activas en EE. UU.¹	Cuota de mercado de aeronaves activas en EE. UU.	Población del área de servicio²	Aeronaves por cada 1,000 residentes
2022	829	204,590	0.405%	843,696	0.98
Cuota de mercado constante de aeronaves activas en EE. UU. (TCAC 0.10%)					
2027	830	204,925	0.405%	863,528	0.96
2032	831	205,195	0.405%	883,827	0.94
2042	846	208,905	0.405%	925,867	0.91
Tasa de crecimiento de aeronaves según PA a nivel estatal (TCAC 0.83%)					
2027	864	204,925	0.422%	863,528	1.00
2032	900	205,195	0.439%	883,827	1.02
2042	978	208,905	0.468%	925,867	1.06
Proyección de relación constante por cada 1,000 residentes del condado (TCAC 0.47 %) SELECCIONADA					
2027	848	204,925	0.414%	863,528	0.98
2032	868	205,195	0.423%	883,827	0.98
2042	910	208,905	0.435%	925,867	0.98

¹Previsiones aeroespaciales de la FAA – Ejercicios fiscales 2022-2042

²Fuente completa de datos económicos y demográficos (CEDDS) de Woods & Poole 2022

³PA publicados en febrero de 2023

PRONÓSTICOS DE AERONAVES CON BASE EN EL AEROPUERTO



Year	Aeronave con base en el aeropuerto¹	Aeronave registrada²	Cuota de mercado de aeronaves registradas	Población del área de servicio³	Aviones con base en el aeropuerto por cada 1,000 residentes
2017	141	971	14.5%	849,338	0.17
2022	120	829	14.5%	843,696	0.14
Relación constante de aeronaves con base en el aeropuerto por cada 1,000 residentes (TCAC = 0.47 %)					
2027	123	848	14.5%	863,528	0.14
2032	126	868	14.5%	883,827	0.14
2042	132	910	14.5%	925,867	0.14
Aumento de la cuota de mercado de las aeronaves registradas (TCAC – 2.59 %)					
2027	136	848	16.0%	863,528	0.16
2032	156	868	18.0%	883,827	0.18
2042	200	910	22.0%	925,867	0.22
Tasa de crecimiento de aeronaves según PA a nivel estatal (TCAC – 0.83 %)					
2027	125	848	14.73%	863,528	0.14
2032	130	868	14.97%	883,827	0.15
2042	142	910	15.61%	925,867	0.15
Tasa de crecimiento de la Previsión del área de terminales del aeropuerto (TCAC = 0.75%)					
2027	125	848	14.73%	863,528	0.14
2032	129	868	14.85%	883,827	0.15
2042	139	910	15.28%	925,867	0.15
Aumento de la proporción de la población (TCAC – 1.66 %) – SELECCIONADA					
2027	130	848	15.27%	863,528	0.15
2032	141	868	16.28%	883,827	0.16
2042	167	910	18.32%	925,867	0.18

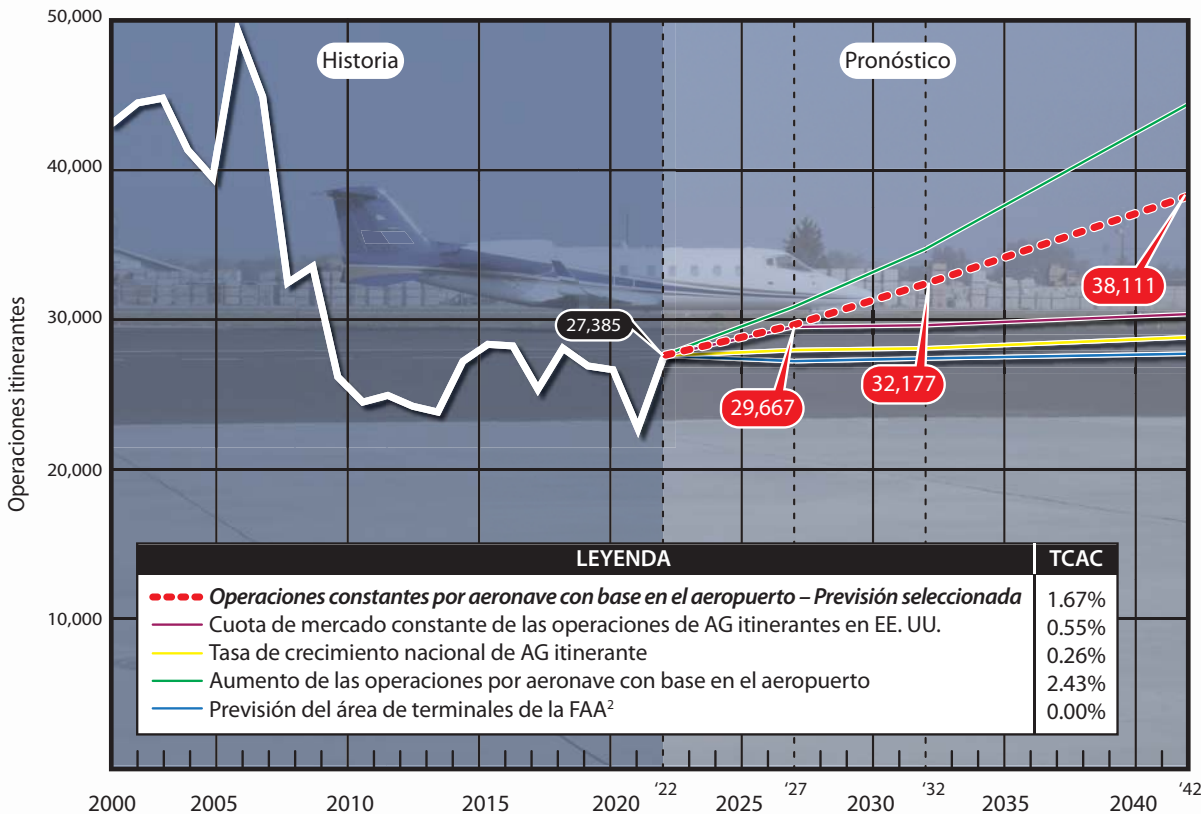
¹Registros del aeropuerto y de la FAA Previsión de la base de datos de registro de aeronaves de la FAA para el condado de Ventura

³Datos de CEDDS de Woods & Poole para el condado de Ventura

⁴PA publicados en febrero de 2023



PREVISIÓN DE OPERACIONES DE AVIACIÓN GENERAL ITINERANTES

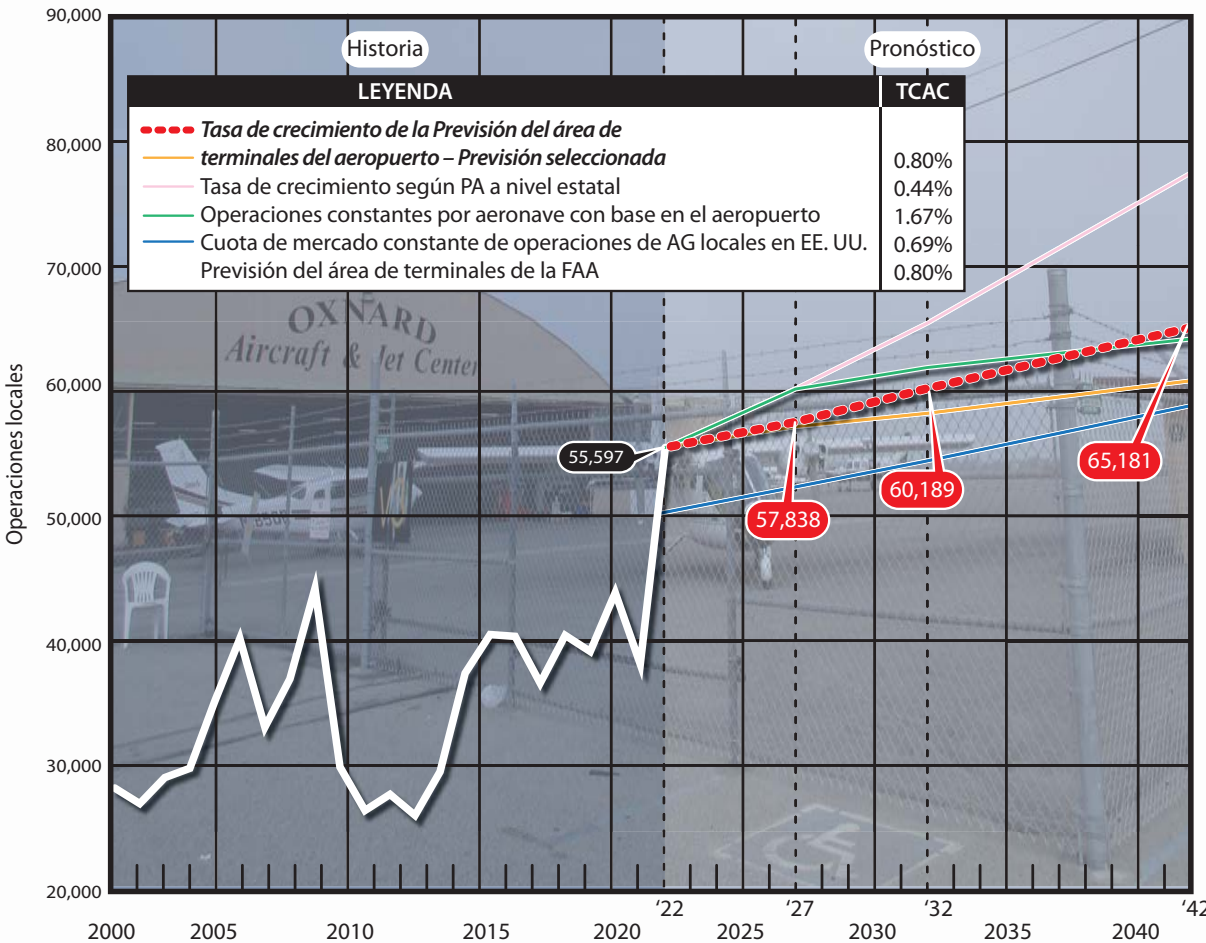


Year	Operaciones de AG itinerantes en el OXR	Operaciones de AG itinerantes en el ¹	Cuota de mercado	Aeronaves con base en el OXR	Operaciones de AG itinerantes por aeronave con base en el aeropuerto
2022	27,385	14,569,014	0.188%	120	228
Cuota de mercado constante de operaciones de AG itinerantes en EE. UU. (TCAC – 0.55 %)					
2027	29,391	15,636,300	0.188%	130	226
2032	29,772	15,838,715	0.188%	141	211
2042	30,563	16,259,605	0.188%	167	183
Tasa de crecimiento nacional de operaciones de AG itinerantes (TCAC = 0.26%)					
2027	27,743	15,636,300	0.347%	130	213
2032	28,105	15,838,715	0.368%	141	211
2042	28,845	16,259,605	0.412%	167	173
Aumento de las operaciones por aeronave con base en el aeropuerto (TCAC 2.43%)					
2027	30,600	15,636,300	0.196%	130	235
2032	34,500	15,838,715	0.218%	141	245
2042	44,300	16,259,605	0.272%	167	265
Operaciones constantes por aeronave con base en el aeropuerto (TCAC 1.67%) - SELECCIONADA					
2027	29,667	15,636,300	0.190%	130	228
2032	32,177	15,838,715	0.203%	141	228
2042	38,111	16,259,605	0.234%	167	228

¹Previsiones aeroespaciales de la FAA – Ejercicios fiscales 2022-2042

²PA publicados en febrero de 2023

PREVISIÓN DE OPERACIONES DE AVIACIÓN GENERAL LOCALES



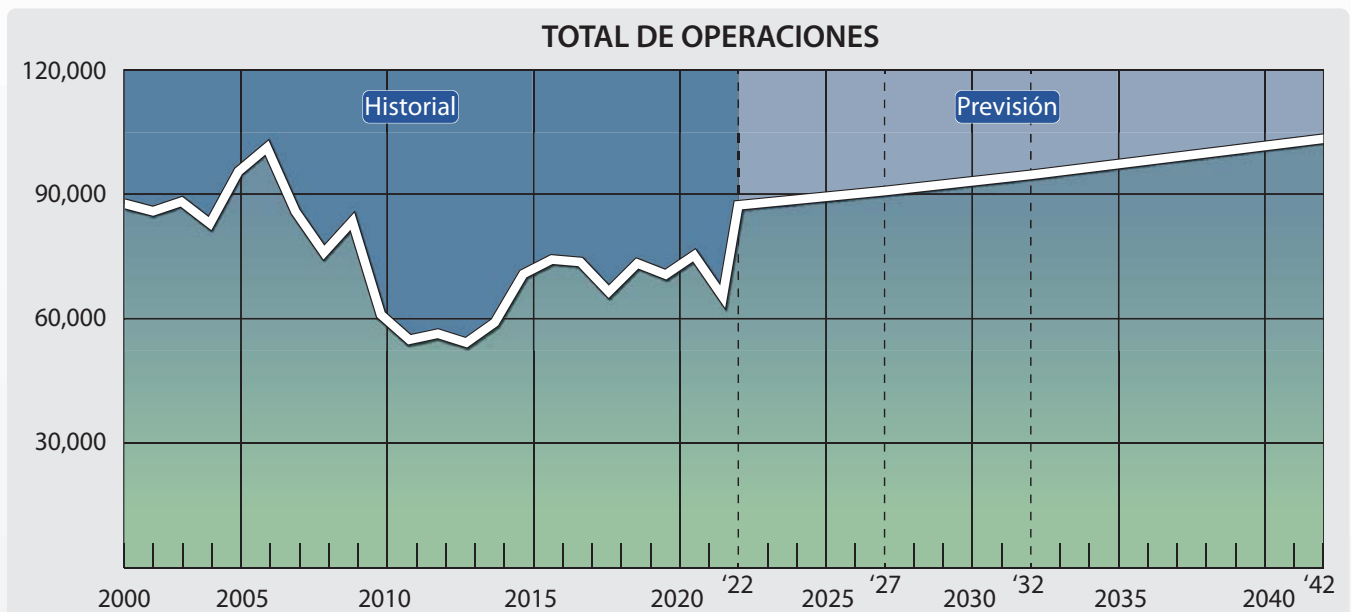
Year	Operaciones de AG locales en el OXR	Operaciones de AG locales en EE. UU. ¹	Cuota de mercado	Aeronaves con base en el OXR	Operaciones de AG locales por aeronave con base en el aeropuerto
2017	36,750	11,732,324	0.313%	141	261
2022	55,579	13,731,399	0.405%	120	463
Tasa de crecimiento según PA a nivel estatal (TCAC – 0.44 %)					
2027	56,813	14,950,786	0.380%	130	437
2032	58,073	15,214,104	0.382%	141	412
2042	60,680	15,767,539	0.385%	167	363
Operaciones constantes por aeronave con base en el aeropuerto (TCAC = 1.67%)					
2027	60,211	14,950,786	0.403%	130	463
2032	65,305	15,214,104	0.429%	141	463
2042	77,347	15,767,539	0.491%	167	463
Cuota de mercado constante de EE. UU. Operaciones de AG locales (TCAC 0.69%)					
2027	60,515	14,950,786	0.405%	130	465
2032	61,580	15,214,104	0.405%	141	437
2042	63,820	15,767,539	0.405%	167	382
Tasa de crecimiento de la Previsión del área de terminales del aeropuerto ² (CAGR = 0.80%) - SELECCIONADA					
2027	57,838	14,950,786	0.387%	130	445
2032	60,189	15,214,104	0.396%	141	427
2042	65,181	15,767,539	0.413%	167	390

RESUMEN DE PREVISIONES

	2022	2027	2032	2042
OPERACIONES ANUALES				
Itinerante				
Taxi aéreo	4,659	4,770	5,343	6,618
Aviación general	27,385	29,667	32,177	38,111
Militar	192	221	221	221
Total de operaciones itinerantes	32,236	34,658	37,741	44,950
Local				
Aviación general	55,579	57,838	60,189	65,181
Militar	56	42	42	42
Total de operaciones locales	55,635	57,880	60,231	65,223
Total de operaciones anuales	87,871	92,538	97,972	110,173
Aproximaciones por instrumentos anuales	4,835	5,199	5,661	6,743

AERONAVE CON BASE EN EL AEROPUERTO				
Motorreactor	87	88	89	96
Multimotor de pistón	15	15	14	14
Turbopropulsión	8	10	13	18
Reactor	2	7	13	22
Helicóptero	8	10	12	17
Total de aeronaves con base en el aeropuerto	120	130	141	167

PICOS				
Operaciones anuales	87,871	92,583	97,972	110,173
Mes pico	9,496	9,994	10,581	11,899
Día del diseño	306	323	342	384
Hora de diseño	72	76	80	90



CÓDIGOS DE REFERENCIA DE AERONAVES

A-I	Aircraft	TDG		
	• Beech Baron 55 • Beech Bonanza • Cessna 150, 172 • Eclipse 500 • Piper Archer, Seneca	1A 1A 1A 1A 1A		
B-I		• Beech Baron 58 • Beech King Air 90 • Cessna 421 • Cessna Citation CJ1 (525) • Cessna Citation 1 (500) • Embraer Phenom 100	1A 1A 1A 1A 2A 1B	
A/B-II	12,500 libras o menos		• Beech Super King Air 200 • Cessna 441 Conquest • Cessna Citation CJ2 (525A) • Pilatus PC-12	2A 1A 2A 1A
B-II	Más de 12,500 libras		• Beech Super King Air 350 • Cessna Citation CJ3(525B), V (560) • Cessna Citation Bravo (550) • Cessna Citation CJ4 (525C) • Cessna Citation Latitude/Longitude • Embraer Phenom 300 • Falcon 10, 20, 50 • Falcon 900, 2000 • Hawker 800, 800XP, 850XP, 4000 • Pilatus PC-24	2A 2A 1A 1B 1B 1B 2A 1B 1B
A/B-III		• Bombardier Dash 8 • Bombardier Global 5000, 6000, 7000, 8000 • Falcon 6X, 7X, 8X	3 2B 2B	

C/D-I	Aircraft	TDG		
	• Lear 25, 31, 45, 55, 60 • Learjet 35, 36 (D-I)	1B 1B		
C/D-II		• Challenger 600/604/800/850 • Cessna Citation VII, X+ • Embraer Legacy 450/500 • Gulfstream IV, 350, 450 (D-II) • Gulfstream G200/G280 • Lear 70, 75 • CRJ 700 • ERJ 175, 195 • CRJ 900	1B 1B 1B 2A 1B 1B 2B 3 2B	
C/D-III	Menos de 150,000 libras		• Gulfstream V • Gulfstream G500, 550, 600, 650 (D-III)	2A 2B
C/D-III	Más de 150,000 libras		• Airbus A319-100, 200 • Boeing 737-800, 900, BBJ2 (D-III) • MD-83, 88 (D-III)	3 3 4
C/D-IV		• Airbus A300-100, 200, 600 • Boeing 757-200 • Boeing 767-300, 400 • MD-11	5 4 5 6	
D-V		• Airbus A330-200, 300 • Airbus A340-500, 600 • Boeing 747-100 - 400 • Boeing 777-300 • Boeing 787-8, 9	5 6 5 6 5	

Nota: la aeronave ilustrada se identifica en negrita

Aeropuerto De Oxnard

Estudio de compatibilidad del ruido del 14 CFR Parte 150



HISTORIAL DE OPERACIONES DE AERONAVES A REACTOR Y TURBOPROPULSADAS AERONAVE

ARC	Aircraft	TDG	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*	TP/J
A-I	LNP4 - Lancair Propjet four-seat	1A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	T
	B36T - Allison 36 Turbine Bonanza	1A	4	4	4	0	0	4	2	4	2	2	T
	EA50 - Eclipse 500	1A	24	42	28	32	28	8	20	18	52	52	J
	KODI - Quest Kodiak	1A	4	12	10	2	0	2	2	0	0	2	T
	P46T - Piper Malibu Meridian	1A	76	26	16	24	26	52	52	28	24	18	T
	SF50 - Cirrus Vision SF50	1A	0	0	0	0	2	0	0	6	16	38	J
	EVOT - Lancair Evolution Turbine	1A	0	0	2	6	0	2	2	0	0	4	T
	EPIC - Dynasty	1A	22	24	16	74	42	78	38	30	100	62	T
	PC7 - Pilatus PC-7	1A	4	2	0	2	0	0	10	6	4	2	T
	TBM7 - Socata TBM-7	1A	38	26	16	76	84	76	74	68	68	20	T
	TBM8 - Socata TBM-850	1A	32	28	20	26	52	14	32	4	42	10	T
	TBM9 - Socata TBM	1A	0	2	4	8	18	12	24	16	48	10	T
	TMB8 - SOCATATBM 700	1A	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	T
Total		204	166	116	250	252	248	256	180	358	222		
A-II	C208 - Cessna 208 Caravan	1A	40	4	10	8	8	10	6	8	2	4	T
	DH6 - De Havilland Canada DHC-6 Twin Otter	1A	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	T
	DHC6 - De Havilland Twin Otter	1A	0	0	0	0	2	0	0	0	0	4	T
	PC12 - Pilatus PC-12	1A	42	236	230	320	510	394	188	142	112	192	T
	C12 - CS2 C212 CASAMPTN 212 Aviocar	1A	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	T
Total		82	240	242	330	520	404	194	150	116	200		
B-I	BE40 - Raytheon/Beech Beechjet 400/T-1	1A	48	50	40	26	14	20	10	12	10	20	J
	BE90 - Beech King Air 90	1A	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	T
	BE9L - Beech King Air 90	1A	44	72	66	80	90	92	102	72	92	26	T
	C25M - Cessna Citation M2	1A	0	0	0	4	4	6	12	26	18	4	J
	C425 - Cessna 425 Corsair	1A	4	16	0	2	2	2	0	2	0	2	J
	C510 - Cessna Citation Mustang	1A	42	30	14	12	6	36	28	22	12	10	J
	C525 - Cessna CitationJet/CJ1	1A	68	122	72	42	46	60	52	18	16	14	J
	MU2 - Mitsubishi Marquise/Solitaire	1A	10	14	24	26	32	36	20	18	8	26	T
	PRM1 - Raytheon Premier 1/390 Premier 1	1A	4	10	4	4	28	42	32	20	24	12	J
	DA10 - Dassault Falcon/Mystère 10	1B	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	J
	E50P - Embraer Phenom 100	1B	24	44	30	36	42	20	16	8	6	16	J
	FA10 - Dassault Falcon/Mystère 10	1B	2	0	2	0	2	2	0	2	0	0	J
	H25C - BAe/Raytheon HS 125-1000/Hawker 1000	1B	0	2	0	0	4	0	2	0	0	0	J
	L39 - Aero L-139 Albatross	1B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	J
	AC80 - Aero Commander Turbo 680	1A	0	2	0	0	4	0	0	0	2	0	T
	C500 - Cessna 500/Citation I	2A	0	6	4	0	2	2	0	0	2	0	J
	C501 - Cessna I/SP	2A	0	4	6	6	0	0	2	0	2	2	J
	P180 - Piaggio P-180 Avanti	2A	6	0	8	2	6	0	8	4	0	4	T
	PA42 - Cheyenne III/IV; Piper Aircraft	2A	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	T
	PAY1 - Piper Cheyenne 1	2A	4	0	0	2	0	0	4	0	0	0	T
	PAY2 - Piper Cheyenne 2	2A	0	4	6	4	4	0	8	2	0	2	T
	PAY3 - Piper PA-42-720 Cheyenne 3	2A	0	0	0	0	0	0	0	10	10	4	T
	PAYE - Cheyenne	2A	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	T
	BE10 - Beech King Air 100 A/B	1A	2	6	2	2	6	6	0	4	0	0	T
	HDJT - HONDA HA-420 HondaJet	1A	0	0	0	0	4	16	10	0	6	0	J
	SBR1 - North American Rockwell Sabre 40/60	1A	14	2	0	2	0	0	0	0	0	0	J
	Total		276	384	282	250	298	340	308	220	208	144	
B-II	C700 - Cessna Citation Longitude	1B	0	0	0	0	0	0	4	4	6	12	J
	PC24 - Pilatus PC-24	1B	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	T
	BE9T - Beech F90 King Air	1A	4	6	4	4	10	4	2	2	2	0	T
	C441 - Cessna Conquest	1A	6	16	4	2	0	2	6	6	0	0	T
	C25C - Cessna Citation CJ4	1B	2	0	8	6	4	8	26	18	10	10	J

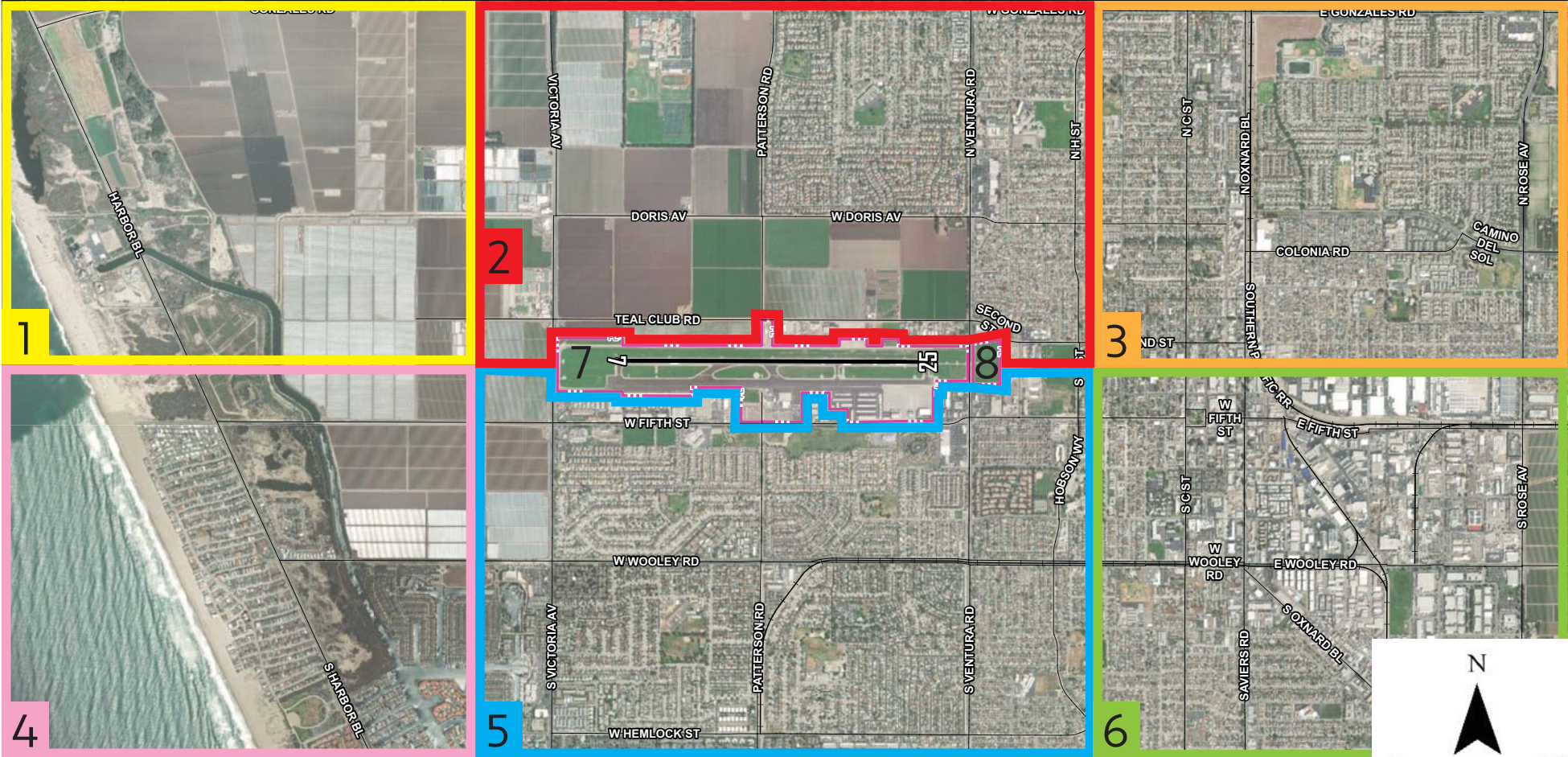
ARC	Aircraft	TDG	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*	TP/J
B-II	C56X - Cessna Excel/XLS	1B	66	60	40	42	46	106	138	32	50	82	J
	C680 - Cessna Citation Sovereign	1B	50	54	56	22	32	16	34	16	30	22	J
	C68A - Cessna Citation Latitude	1B	0	0	0	0	4	16	20	10	40	30	J
	C750 - Cessna Citation X	1B	34	26	34	22	16	58	32	14	30	20	J
	CL30 - Bombardier (Canadair) Challenger 300	1B	30	26	44	46	48	50	26	26	22	22	J
	CL35 - Bombardier Challenger 300	1B	0	0	2	10	24	16	26	20	34	58	J
	E55P - Embraer Phenom 300	1B	16	36	20	28	50	46	66	36	70	56	J
	FA20 - Dassault Falcon/Mystère 20	1B	10	10	14	8	2	0	0	0	0	0	J
	FA50 - Dassault Falcon/Mystère 50	1B	8	12	14	6	6	6	10	16	10	8	J
	HA4T - Hawker 4000	1B	0	0	0	8	4	8	6	0	2	0	J
	AC69 - Jet Prop/Gulfstream	2A	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	T
	AC90 - Gulfstream Commander	2A	10	4	2	2	0	4	0	2	4	2	T
	B190 - Beech 1900/C-12J	2A	126	116	68	158	74	12	24	430	376	488	T
	B350 - Beech Super King Air 350	2A	80	88	108	106	74	138	140	66	134	294	T
	BE20 - Beech 200 Super King	2A	410	360	344	378	276	302	316	176	160	180	T
	BE30 - Raytheon 300 Super King Air	2A	96	100	136	52	82	78	96	124	86	4	T
B-III	C25A - Cessna Citation CJ2	2A	64	74	66	20	94	158	158	142	96	108	J
	C25B - Cessna Citation CJ3	2A	40	98	32	28	30	56	52	62	54	66	J
	C550 - Cessna Citation II/Bravo	2A	38	26	24	20	6	20	40	20	16	16	J
	C551 - Cessna Citation II/SP	2A	0	0	0	2	0	0	2	0	0	2	J
	C55B - Cessna Citation Bravo	2A	0	0	0	0	0	0	2	0	0	4	J
	C560 - Cessna Citation V/Ultra/Encore	2A	58	92	46	38	26	24	16	54	44	18	J
	CTA - 525A Citation CJ2	2A	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	J
	F2TH - Dassault Falcon 2000	2A	16	12	14	18	20	12	8	8	6	26	J
	F900 - Dassault Falcon 900	2A	76	72	50	90	62	56	26	14	10	12	J
	E120 - Embraer Brasilia EMB 120	3	4	0	4	8	0	0	8	8	0	0	T
	D328 - Dornier 328 Series	1B	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	T
	J328 - Fairchild Dornier 328 Jet	1B	0	2	0	2	0	0	0	0	0	2	J
	SW3 - Fairchild Swearingen SA-226T/TB Merlin 3	1B	2	46	10	12	42	32	42	14	6	36	T
	SW4 - Swearingen Merlin 4/4A Metro2	1B	458	484	414	364	408	452	462	36	0	6	T
	Total		1,706	1,820	1,562	1,502	1,440	1,680	1,788	1,362	1,300	1,588	
C-I	FA7X - Dassault Falcon F7X	2A	0	4	2	0	2	6	2	6	4	2	J
	GL5T - Bombardier BD-700 Global 5000	2B	0	2	2	0	8	12	6	2	2	2	J
	GLEK - Bombardier BD-700 Global Express	2B	2	2	2	4	4	8	4	18	26	10	J
	DH8C - Dash 8/DHC8-300	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	T
	C2 - Grumman C-2 Greyhound	3	0	0	0	4	0	0	0	0	4	0	T
	E2 - Grumman TE-2 Hawkeye	5	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	T
	FA8X - Dassault Falcon 8X	1B	0	0	0	0	0	4	0	4	0	0	J
	Total		2	8	8	8	14	32	12	30	38	14	
C-II	LJ25 - Bombardier Learjet 25	1B	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	J
	LJ31 - Bombardier Learjet 31/A/B	1B	12	10	8	6	8	8	8	4	0	10	J
	LJ40 - Learjet 40; Gates Learjet	1B	2	2	4	6	2	8	4	2	8	10	J
	LJ45 - Bombardier Learjet 45	1B	14	30	82	88	60	54	10	12	12	20	J
	LJ55 - Bombardier Learjet 55	1B	10	8	8	10	4	0	0	0	0	0	J
	LJ60 - Bombardier Learjet 60	1B	38	38	24	30	22	42	32	20	12	12	J
	LR40 - Bombardier Learjet 40	1B	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	J
	LR45 - Learjet 45	1B	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	J
	LR60 - Bombardier Learjet 60	1B	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	J
	VW24 - IAI 1124 Westwind	1B	6	0	2	4	2	0	6	0	0	2	J
	Total		82	88	130	144	102	114	60	38	32	54	

RESUMEN DEL CÓDIGOS DE REFERENCIA DE AEROPUERTOS (CRA)

ARC	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*
A-I	204	166	116	250	252	248	256	180	358	222
A-II	82	240	242	330	520	404	194	150	116	200
B-I	276	384	282	250	298	340	308	220	208	144
B-II	1,706	1,820	1,562	1,502	1,440	1,680	1,788	1,362	1,300	1,588
B-III	2	8	8	8	14	32	12	30	38	14
C-I	82	88	130	144	102	114	60	38	32	54
C-II	158	124	130	112	142	198	202	208	180	154
C-III	0	0	0	0	4	4	4	0	2	0
C-IV	2	8	0	0	0	2	2	2	0	0
D-I	24	18	30	26	18	18	28	60	18	22
D-II	80	68	62	66	58	90	40	48	50	70
D-III	18	20	30	10	16	44	20	50	18	56
E-I	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	2,636	2,944	2,592	2,698	2,864	3,174	2,914	2,348	2,320	2,524

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

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



Leyenda

- Eje central de la pista
- Carreteras
- Ferrocarril
- Límite de propiedad del aeropuerto

