

# HOJA DE DATOS DEL ESTUDIO DE RUIDO DEL AEROPUERTO

Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura 14 CFR Parte 150 Estudios

## VOLUNTARIO

Un estudio de Compatibilidad Acústica Parte 150 es un programa voluntario financiado por los gobiernos federal, estatal y del condado. El Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura ha optado por participar en dos estudios de la Parte 150 (i) para evaluar los impactos del ruido cerca del Aeropuerto de Oxnard y del Aeropuerto de Camarillo; y (ii) para identificar nuevas medidas de mitigación del ruido y mejorar las existentes que el aeropuerto puede aplicar para ser el mejor vecino posible.

## COLABORACIÓN

El estudio es colaborativo y requiere la aportación del operador del aeropuerto, los pilotos locales, las escuelas de vuelo, las empresas de aviación, los miembros de la comunidad, Caltrans y la Administración Federal de Aviación (FAA).

## GUIADO POR LA COMUNIDAD

El objetivo de un programa Parte 150 es reducir el número de personas que viven en zonas afectadas por el ruido de los aviones. Se anima a los miembros de la comunidad a participar en el proceso de estudio a través de talleres públicos y comités consultivos de planificación.

## CONTORNOS DE RUIDO

### Explicación de los Contornos de Ruido y del Nivel Equivalente de Ruido Comunitario (CNEL)

Un contorno de ruido representa, gráficamente, el ruido alrededor de un aeropuerto generado por las operaciones de las aeronaves. Los contornos de ruido son utilizados por la Administración Federal de Aviación (FAA) para cuantificar la exposición al ruido en todos los aeropuertos de Estados Unidos. Para los aeropuertos de California, la exposición al ruido se expresa en una métrica denominada "CNEL" o Nivel Equivalente de Ruido Comunitario. El CNEL se calcula mediante un programa informático de modelización que utiliza datos de vuelos reales, o datos de vuelos previstos si se examina un caso futuro, para un año específico. Los datos de vuelo utilizados por el modelo incluyen la marca y el modelo de cada aeronave, así como el lugar sobre el terreno en el que vuelan todas las aeronaves. El modelo de ruido sumará y promediará todos estos datos de ruido de vuelo para generar contornos que representen ubicaciones en las proximidades del aeropuerto con igual CNEL para el periodo medio de 24 horas. Para cualquier zona en la que la exposición supere los 65 CNEL, la FAA considera que este nivel de exposición es incompatible con los usos residenciales.

### ¿Cómo se abordarán los problemas de ruido de nuestros vecinos cuyas casas no están dentro de las curvas de nivel?

El Programa de Compatibilidad Acústica (NCP) es la segunda fase de los Estudios de la Parte 150 y se espera que tenga el mayor impacto en la comunidad, ya que el objetivo principal es identificar cómo podemos hacer mejoras en las operaciones existentes. También es importante comprender que esta parte de los Estudios de la Parte 150 irá más allá de los contornos de exposición al ruido de 65 CNEL de la FAA y profundizará en lo que puede hacerse (dentro de la normativa de la FAA) para mejorar la calidad de vida tanto en el aire como en tierra.

## RESULTADOS

Los resultados del estudio de la Parte 150 y las medidas del programa de compatibilidad son recursos que el Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura puede utilizar para abordar los problemas de ruido de la comunidad. El NEM identificará la magnitud de los impactos acústicos basándose en las normas nacionales de forma coherente y científica. El NCP identificará medidas específicas para reducir los usos incompatibles del suelo.

Fuente: Administración Federal de Aviación. El programa de ruido aeroportuario de la FAA. 13 de enero de 2015.  
<https://www.faa.gov/newsroom/faa-airport-noise-program>

## PARTICIPACIÓN PÚBLICA

La primera de una serie de reuniones del Comité Asesor de Planificación y del Taller de Información Pública se celebró para el Aeropuerto de Camarillo el 20 de marzo de 2023 y para el Aeropuerto de Oxnard el 21 de marzo de 2023. Los miembros de la comunidad tendrán más oportunidades de conocer más sobre cada estudio, hacer preguntas y dar su opinión en el segundo Taller de Información Pública para el Aeropuerto de Oxnard, [el 25 de septiembre de 2023](#), en el Centro de Artes Escénicas de Oxnard, y para el Aeropuerto de Camarillo, [el 26 de septiembre de 2023](#), en la Oficina de Educación del condado de Ventura. A continuación, el borrador del documento NEM se presentará a la Comisión Asesora de Aviación y a la Autoridad Aeroportuaria respectivas en reuniones programadas provisionalmente para octubre y noviembre de 2023 y se remitirá a la FAA para su revisión a finales de 2023.

## COMPONENTES DEL ESTUDIO PARTE 150

El estudio consta de dos partes.

La primera fase del estudio es una actualización del **Mapa de Exposición al Ruido (NEM)**. En una actualización del NEM, el ruido generado por las operaciones aeroportuarias se modela para las condiciones existentes (ahora) y futuras (cinco años). También pueden registrarse mediciones de ruido a nivel de campo como herramienta de comparación para validar el modelo matemático. Según la normativa de la FAA, la zona de estudio debe abarcar el contorno de exposición al ruido de 65 CNEL y estar a una escala cartográfica de 1" = 2.000 pies. La zona de estudio del ruido de los aviones no se limita a las directrices de la FAA anteriormente mencionadas.

La segunda fase consiste en actualizar el **Programa de Compatibilidad Acústica (NCP)** del aeropuerto. El NCP recomendará una lista de medidas que el aeropuerto puede adoptar para reducir el impacto del ruido de las aeronaves en la comunidad, independientemente de los resultados del NEM. Un NCP también puede evaluar la aplicación y la eficacia de programas anteriores de compatibilidad acústica. Aunque un NCP no puede imponer restricciones obligatorias al aeropuerto, podrían recomendarse diversas medidas de reducción del ruido y de compatibilidad del uso del suelo. El área para las alternativas de reducción del ruido no se limita al NCP; es un enfoque global para abordar las preocupaciones sobre el ruido específicas e importantes para cada comunidad del condado de Ventura.

For more information visit [vcairports.org](http://vcairports.org).

## LISTA DE PARTICIPANTES | Proyecto de Estudio de Planificación de la Compatibilidad del Aeropuerto de Camarillo 14 CFR Parte 150

**Reunión No. 1 del Comité Asesor de Planificación (PAC) - 20 de marzo de 2023 | 1:30 p.m.- 3:30 p.m.**

Nombre/Afiliación	Nombre/Afiliación
Robert Merrilees, Santa Rosa Valley Resident	Bill Warburton, Spanish Hills HOA, Resident
Luke Garrison, FAA	Cindy Dow, Old Town Resident
Ken Obi, Orbic Helicopters	Brandon Zickafoose, Air Traffic Control
Michael Campolo, COHOTA	Kyle Johnson, Old Town Resident
Peter Finie, Resident	Scott Barer, Airport Authority
Mary Brehm, CMA Flight School/SunAir Jets	Edward Hoffer, Old Town Resident
Brittany Villasenor, Oxnard Union High School District	Amanda Fagan, VCTC
Lourdes Solórzano, Ventura County Supervisor Matt LaVere, District 1	Cherie Hecker, Air 7
Maggie Bird, Airport Advisory Commission	Mark Skowronski, Resident
Gail Campos, FAA	Keith Moore, CastleLight Energy Corp
Joe Mitchell, Old Town Resident	Matt McKee, Air 7
Lisa Schaefer, Air Traffic Control	Mike Eyre, EAA 723/CWA/KCMA
Kim Prillhart, County of Ventura Resource Management Agency	Robert Bravo, County of Ventura
Tony Falcone, Ultra Light Aircraft Society	Michelle D'Anna, City of Camarillo
Cami Pinsak, Realty One Group	Ted Lawrence, Oxnard Union High School
Michael Inda, Ventura County Supervisor Kelly Long, District 3	Diana Velzy, Oxnard Inter Neighborhood Council Resident
Caitlin Brooks, VCTC	Ron Rieger, Resident
Sean Johnson, Air Traffic Control	Dr. Danielle Cortes, Pleasant Valley School District
<b>Total de asistentes: 36</b>	

**Taller de información pública No. 1 - 20 de marzo de 2023 | 5:30 p.m. – 7:30 p.m.**

Nombre	Nombre	Nombre
John G.	Brett N.	Rose O.
Jim S.	Michael C.	Karen B.
Greg S.	Marianne R.	Carlo C.
Larry C.	Mike A.	Steve B.
Paula F.	Eileen V.	Beverly V.
Joe S.	Renee H.	Mark W.
Brenda R.	Joe M.	Kristin O.
Paul G.	Michael I.	Renee B.
Patty S.	Matthew B.	Cindy D.
Tad D.	Jim G.	Eric E. J.
Lauren D.	Starr W.	Ed M.
Rosemary S.	Yvonne T.	Carlos Z.
John V.	Cassandra F.	Sheryl W.
W.T.	Michael M.	Melodie K.
David B.	Eileen M.	Kristy K.
Jill B.	Sheila R.	Frank O.
Kathy M.		
<b>Total de asistentes: 49</b>		

## LISTA DE PARTICIPANTES | Proyecto de Estudio de Planificación de la Compatibilidad del Aeropuerto de Oxnard 14 CFR Parte 150

### Reunión No. 1 del Comité Asesor de Planificación (PAC) - 21 de marzo de 2023 | 1:30 p.m.-3:30 p.m.

Nombre/Afiliación	Nombre/Afiliación
Alan Glen, CINC Board Member	Ted Lawrence, Oxnard Unified High School District
Mark Swaney, Oxnard EAA	Christopher Bissonette, INCO/Blackstock South
Christine Bissonette, INCO/Blackstock South	Walter Hagedohm, Oxnard Shores Neighborhood Council
Justin Guan, FAA	Gail Campos, FAA
Doug Tauber, Via Marina	David Lunn, EAA
Lee Westfall, FAA	Barbara Filkins, Ventura County 99s
Robert Bravo, County of Ventura	Ben Di Benedetto, Oxnard Shores Neighborhood Council
Charles McLaughlin, ASPAV	Steve Tannehill, Airport Advisory Commission
Kathleen Mallory, City of Oxnard	Justin Campbell, INCO
Michael Inda, Office of Supervisor Kelly Long, District 3	Robert O'Riley, County of Ventura
Brittany Villasenor, Oxnard Unified High School District	Donald Kunstadt, Resident
Eugene Fussell, Oxnard Airport Authority	Jose Coyotl, Port Hueneme
Ron Karu, Oxnard Shores Homeowners Association	Priscilla Howden, Golden West FBO
Diana Velzy, Oxnard Neighborhood Council Chair, INCO/OPNC	<b>Total de asistentes: 27</b>

### Taller de información pública No. 1 – 21 de marzo de 2023 | 5:30 p.m. – 7:30 p.m.

Nombre/Afiliación	Nombre/Afiliación
Dick C., Travel Air Aircraft Co.	Matt O., BVP
Juan Carlos D., MICOP	Rosalía M., MICOP
Ana M., MICOP	Maximino N., MICOP
Juan M. J., MICOP	Brian V., VC Star
Vanessa T., MICOP	Heather D. N., Oxnard
Joe G., Oxnard Shores	Pancho I.
Rita W., Oxnard Shores	Alondra M., MICOP
Doug P., Cabrillo	Ben D., Oxnard Shores NC
María I., MICOP	Susan B., Oxnard Shores
Joni C., O.S.	Diana V., INCU
Susan T., Oxnard Shores	<b>Total de asistentes: 21</b>

# PREGUNTAS DE LOS PARTICIPANTES | Estudios de planificación de la compatibilidad de Camarillo y Oxnard Parte 150

## Reunión No. 1 del Comité Asesor de Planificación (PAC) y taller No. 1 de información pública

### 1. ¿El mapa del estudio del ruido es el mínimo para la FAA?

La zona de estudio representa el área máxima permitida a una escala de 1" = 2,000' basada en los requisitos de la 14 CFR Parte 150 de la FAA para los Mapas de Exposición al Ruido (NEM, por sus siglas en inglés). El mapa no limita el área abordada por el Programa de Compatibilidad Acústica (NCP, por sus siglas en inglés) de cada aeropuerto u otras medidas que el Departamento de Aeropuertos del condado de Ventura aplique de forma voluntaria.

(Fuente: 14 CFR Apéndice A de la Parte 150(b)(1), extraído de [https://www.ecfr.gov/current/title-14/part-150#p-Appendix-A-to-Part-150\(b\)\(1\)](https://www.ecfr.gov/current/title-14/part-150#p-Appendix-A-to-Part-150(b)(1)).)

### 2. Para Fly Friendly VC, ¿cómo se sabe quién lo usa y quién no?

Las aeronaves que no sigan el programa Fly Friendly VC pueden dar lugar a quejas por ruido. Las quejas por ruido se investigan utilizando el sistema de seguimiento de pistas de vuelo del condado de Ventura. Este sistema puede proporcionar una indicación de si un piloto se desvió de los procedimientos voluntarios.

### 3. ¿Se incluye a los residentes en la parte inferior del mapa?

Véase la respuesta No. 1.

### 4. ¿Por qué es opcional Fly Friendly VC?

Se fomenta el cumplimiento de los procedimientos recomendados en materia de ruido, pero no debe permitirse que su aplicación comprometa la seguridad de los vuelos. Es importante tener en cuenta que la FAA tiene autoridad reguladora sobre los patrones de vuelo cuando los aviones salen o llegan al aeropuerto de Camarillo. La FAA también es responsable de garantizar el flujo seguro y eficaz del tráfico aéreo. El establecimiento de los procedimientos de vuelo de las aeronaves es responsabilidad exclusiva de la FAA.

### 5. ¿De qué fecha es la prueba 1J?

Como se indica en la referencia de la fuente, la prueba 1J representa los datos de la pista de vuelo recogidos el 16 de septiembre de 2022.

### 6. Parece que no están obediendo sobre la ruta de vuelo de las granjas.

Véanse las respuestas 2 y 4.

### 7. Los documentos dicen que alguien puede demandar si se traslada a la zona si el informe es erróneo. Si es erróneo, ¿quién asume la responsabilidad legal?

Como se indica en 14 CFR Parte 150.21(e), en lo que se refiere a la propiedad dentro de los contornos de ruido de 65 CNEL o superior:

Cada mapa, o mapa revisado, y descripción de la consulta y oportunidad de comentarios públicos, presentados a la FAA, deben ser certificados como verdaderos y completos bajo pena de 18 U.S.C. 1001.

(f)(1) El Título 49, sección 47506 establece que ninguna persona que adquiriera una propiedad o un interés en la misma después de la fecha de promulgación de la Ley en una zona que rodee un aeropuerto con respecto al cual se haya presentado un mapa de exposición al ruido en virtud de la sección 47503 de la Ley tendrá derecho a recuperar los daños con respecto al ruido atribuible a dicho aeropuerto si dicha persona tenía conocimiento real o implícito de la existencia de dicho mapa de exposición al ruido a menos que, además de cualquier otro elemento para la recuperación de los daños, dicha persona pueda demostrar:

- (i) Un cambio significativo en el tipo o frecuencia de las operaciones aéreas en el aeropuerto; o
- (ii) Un cambio significativo en la disposición del aeropuerto; o
- (iii) Un cambio significativo en los patrones de vuelo; o
- (iv) Un aumento significativo de las operaciones nocturnas; ocurrido después de la fecha de adquisición de dicha propiedad o interés en la misma y que los daños por los que se solicita la recuperación han sido consecuencia de dicho cambio o aumento."

Puede encontrar información adicional sobre este tema en 14 CFR Parte 150.21(f y g).

**8. ¿Este proceso se basa más en los datos que en las tomas con monitor de ruido para medir el sonido actual?**

Sí. El desarrollo de los NEM se basa en los datos, de acuerdo con los requisitos del 14 CFR Parte 150. La elaboración de los contornos de exposición al ruido se basa en varias entradas de datos (por ejemplo, número de operaciones, tipo de avión, trayectorias de vuelo, hora del día, uso de las pistas, etc.). La metodología de modelización del ruido y las entradas se describirán en el próximo *Capítulo 3 - Ruido de la aviación*. Los valores CNEL de las mediciones de ruido se comparan con los valores CNEL modelados para cada ubicación geográfica específica en la que se realizó el seguimiento. El uso de la modelización permite evaluar los niveles de ruido en función de las condiciones existentes y futuras en toda la comunidad.

**9. ¿Qué ocurre si los contornos de exposición al ruido difieren de los informes?**

Se preparará un análisis de puntos de cuadrícula AEDT para comparar los niveles de ruido medios anuales de la modelización AEDT con los emplazamientos de los monitores de ruido de campo. Esta comparación se utilizará para proporcionar apoyo o justificar ajustes en los supuestos de entrada del AEDT.

**10. ¿Cuántos días permanece una herramienta de exposición al ruido en un lugar?**

La monitorización del ruido suele realizarse en periodos de 24 horas durante uno a tres días en cada emplazamiento. Los resultados de la vigilancia del ruido se utilizan para comparar los valores medidos en esos periodos de 24 horas con los valores calculados a partir de los contornos de ruido AEDT.

**11. ¿Se prevé el ruido de cada avión?**

Sí. Los tipos, marcas y modelos individuales de aeronaves componen la mezcla de flota, una entrada crítica en la herramienta de modelización del ruido AEDT. Los tipos de aeronaves individuales y las frecuencias dentro de la mezcla de flota se basan en las bases de datos de actividad de vuelo de la FAA y en los registros del condado de Ventura del portal Vector Airport Systems. Los contornos de ruido de las condiciones futuras se basan en previsiones de aviación que han sido aprobadas por la FAA.

**12. ¿El ruido medio se toma durante la semana? ¿Y si los fines de semana hay más tráfico?**

El contorno de ruido CNEL se basa en un día medio anual de actividad aeronáutica. El CNEL representa 24 horas de exposición media al ruido basadas en 365 días, lo que incluye los días laborables y los fines de semana. El CNEL es la medida aprobada por la FAA de la exposición acumulativa al ruido de los individuos que rodean los aeropuertos de California.

**13. ¿Se tiene en cuenta el clima?**

Sí. El modelo AEDT incluye información meteorológica (temperatura y humedad medias). Además, la dirección del viento influye en el uso de la pista, que también es un dato del AEDT.

**14. ¿Toma usted las decisiones o son directrices de la FAA?**

El programa se rige por los requisitos de la FAA que se encuentran en 14 CFR Parte 150.

**15. ¿Está teniendo en cuenta la duración del sonido o solo el volumen máximo?**

El cálculo del modelo de ruido tiene en cuenta tanto la intensidad como la duración. El nivel de exposición al sonido (SEL, por sus siglas en inglés) suma todo el sonido de la aviación que se produce en un periodo de tiempo determinado o durante un evento específico. El SEL es la cantidad que mejor describe el ruido total de una aeronave overflight.

**16. ¿Qué se está haciendo para el ruido ambiental como el de la autopista?**

Los estudios de compatibilidad acústica 14 CFR Parte 150 solo tienen en cuenta el ruido procedente de las operaciones de las aeronaves en el aeropuerto en cuestión. Este tipo de estudio no tiene en cuenta otras fuentes de ruido que puedan darse en la zona que rodea al aeropuerto, como el tráfico de vehículos de motor, el ruido de la construcción, las actividades comerciales e industriales o las operaciones ferroviarias.

**17. ¿Cómo se decidió el 5/10 dB? ¿Qué porcentaje es normal frente a lo permitido por las adiciones?**

Las mediciones basadas en umbrales son el procedimiento estándar en los sistemas de control del ruido de los aviones, incluido el utilizado en este estudio.

**18. ¿Cómo se delimitaron las zonas de control del ruido?**

Las zonas de monitores de ruido son representaciones visuales de las áreas que rodean el aeropuerto. Sin embargo, basándose en los comentarios del Comité Asesor de Planificación, se descartaron las zonas de monitores de ruido en favor de una ubicación de los monitores basada en las concentraciones de residencias y en los datos históricos de quejas por ruido.

**19. Old Town está situado en la misma zona que la gente que vive en la colina y no creo que sea exacto ni que dé buena información.**

Basándose en los comentarios del Comité Asesor de Planificación, el programa de control del ruido incluye varios emplazamientos en Old Town, así como dos emplazamientos a mayor altitud al norte del aeropuerto.

**20. ¿Lleva también el aeropuerto un registro de los aviones que no tienen base allí pero que solo hacen un touch and go? ¿Y cómo obtienen esa información?**

La información relativa al tipo de aeronaves que operan en el aeropuerto de Camarillo y en el aeropuerto de Oxnard se basa en gran medida en los datos del Vector VNOMS y de la torre de control de tráfico del aeropuerto. La información se basa en los datos transmitidos por las aeronaves, que pueden incluir el tipo de aeronave, el número de cola/N, los códigos de origen y destino y la altitud. El Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura también mantiene listas de aeronaves con base. Como parte de anteriores esfuerzos de divulgación, el Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura se ha comunicado con las escuelas de vuelo que tienen su base en otros aeropuertos en relación con el programa Fly Friendly VC.

**21. ¿Cómo se crea la lista de aviones con base? Parece errónea y muy inferior a la realidad.**

La lista de aviones con base forma parte de la previsión aprobada por la FAA.

**22. ¿Toma en consideración la FAA el lugar de matriculación de la aeronave?**

Las aeronaves con base son declaradas al Programa Nacional de Inventario de Aeronaves con Base de la FAA por el patrocinador del aeropuerto.

**23. ¿Se pueden cambiar en algo los números de la FAA para la lista de aviones base?**

Sí, el patrocinador del aeropuerto puede modificar los datos del Registro Maestro del Aeropuerto presentando los formularios correspondientes ante la FAA.

**24. ¿Cuál es el propósito en la delimitación entre operación y aterrizaje?**

Una operación es un aterrizaje o un despegue. Cuando un avión realiza un touch-and-go equivale a dos operaciones locales (un aterrizaje y un despegue).

**25. Creo que la delimitación entre almacenamiento y operaciones es importante porque podría haber mucho almacenamiento frente a operaciones.**

Las operaciones anuales se determinan mediante el proceso de previsión, que está guiado y aprobado por la FAA.

**26. ¿Está utilizando los registros del asesor para los números de las aeronaves?**

Véase la respuesta 22.

**27. ¿Influye el estudio en el cambio de las pautas de vuelo?**

El Departamento de Aeropuertos del condado de Ventura ha establecido el programa Fly Friendly VC con medidas voluntarias de reducción del ruido publicadas, entre las que se incluyen los patrones de vuelo recomendados; sin embargo, los patrones de vuelo reales pueden variar por muchas razones, entre las que se incluyen las instrucciones de la torre de control de tráfico del aeropuerto, las condiciones de viento/tiempo, la técnica del piloto y las características de rendimiento de la aeronave. Tal y como se indica en las guías para pilotos Fly Friendly VC, se fomenta el cumplimiento de los procedimientos recomendados en materia de ruido y no debe permitirse que su aplicación comprometa la seguridad del vuelo.

Este estudio actualizará en primer lugar los NEM del aeropuerto y evaluará las posibles recomendaciones de reducción del ruido durante la elaboración del PNC.

**28. Para los ocho lugares de control del ruido, ¿cuántos habrá en cada sección?**

Véase la respuesta 18.

**29. El sonido promedio no funciona.**

Las métricas anuales del día medio, como el CNEL, son las únicas herramientas de medición aprobadas por la FAA para la exposición al ruido cerca de los aeropuertos. El propósito es crear un estándar de comparación del ruido generado por aeropuertos de todos los tamaños en todo el país.

**30. Si es para la gente, la ubicación de los monitores es importante.**

La selección de los lugares de control del ruido para este proyecto se basa en los comentarios solicitados al Comité Asesor de Planificación y al público en general.

**31. ¿El estudio del ruido es para los habitantes de Camarillo o para el condado de Ventura?**

Como se indicaba en el Aviso del Registro Federal de 1981 que anunciaba la Parte 150, el objetivo de la FAA es "reducir sustancialmente el número y la extensión de las zonas sensibles al ruido en las proximidades de los aeropuertos que están sujetas a una exposición significativa al ruido". Esto incluye a los residentes de las comunidades de todas las jurisdicciones que rodean al aeropuerto, incluidos Camarillo y el condado de Ventura.

**32. Creo que el control del ruido en Old Town debería ser específico porque ya es ruidoso debido a los trenes y a la construcción.**

Los registros digitales de los eventos recogidos durante el programa de vigilancia del ruido se clasifican en categorías como trenes, construcción, tráfico de vehículos, fauna y ruido de aeronaves. Aunque se analizan todos los tipos de eventos registrados, solo se calcularán y comunicarán los atribuidos al ruido de las aeronaves para su comparación con el modelo.

**33. Una sugerencia para el colateral, debería haber un resumen ejecutivo de cada capítulo para ayudar a centrarse en lo importante.**

En el borrador final del documento se incluirán resúmenes ejecutivos de cada capítulo.

**34. ¿Cuándo está prevista la próxima reunión? ¿Cuántas reuniones están previstas?**

Las segundas reuniones del PAC de la Parte 150 se celebrarán el 25 de septiembre de 2023 para el aeropuerto de Oxnard y el 26 de septiembre de 2023 para el aeropuerto de Camarillo. El PAC será notificado con antelación de las reuniones programadas. Se dispondrá de servicios de interpretación al español y al mixteco previa solicitud.

Las segundas reuniones de información pública también están previstas para el aeropuerto de Oxnard el 25 de septiembre de 2023 y, para el de Camarillo, el 26 de septiembre de 2023. Una tercera reunión pública para cada aeropuerto está prevista para principios de 2024. La información sobre cada una de las futuras reuniones se anunciará en las publicaciones *VC Star*, *Acorn* y *Vida*, así como en las redes sociales y en la página web del proyecto.

**35. ¿Cómo se mitiga la población teniendo en cuenta a los que no vuelan? La medición entre aviones y personas no es correcta.**

El número de personas afectadas por la exposición al ruido de los aviones se presentará en el Capítulo Cuatro, Impactos acústicos.

**36. Hay una parcela que ha sido zonificada como posible urbanización; sin embargo, actualmente está zonificada como industrial. ¿Es esto correcto?**

La zonificación de las parcelas vacantes y no urbanizadas que rodean el aeropuerto se tratará en el Capítulo Cuatro, Impactos acústicos.

**37. ¿Reconoce la zonificación los patrones de tráfico de los aeropuertos?**

Como ya se comentó en el Capítulo Uno, la ciudad de Oxnard y la ciudad de Port Hueneme, así como el condado de Ventura, tienen autoridad sobre los usos del suelo en la zona de estudio en torno al aeropuerto de Oxnard. Todos han adoptado ordenanzas de zonificación de forma independiente, que establecen una variedad de zonas para controlar el uso del suelo dentro de todas las áreas de sus respectivas jurisdicciones.

**38. ¿Tienen en cuenta los patrones de seguimiento de los vuelos la altitud? ¿Podría estar registrando vuelos del aeropuerto de Camarillo?**

Los patrones de las pistas de vuelo se basan únicamente en las operaciones del Aeropuerto de Oxnard. Las pistas de vuelo suelen mostrarse a una altitud máxima de 5,000' para excluir las operaciones de otros aeropuertos, como el de Camarillo.

**39. ¿Podría separar los patrones de las pistas de vuelo por altitud para representar diferentes tipos de aviones?**

Las pistas de vuelo se proporcionan para ilustrar la ubicación de los lugares en los que operan las aeronaves con el fin de identificar pistas de vuelo generalizadas. Dado que la altitud de una aeronave cambia durante las distintas fases del vuelo, no se muestra información sobre la altitud; sin embargo, la información sobre la altitud se incluye como parte de la modelización, ya que cada aeronave tiene perfiles específicos de llegada, salida y toma de contacto.

En el Capítulo Tres, Ruido de la aviación, se presentará información adicional sobre los patrones de las trayectorias de vuelo de tipos de aeronaves específicos (reactores, turbohélices/pistones y helicópteros).

**40. Los límites del proyecto terminan en la orilla, pero Fly Friendly VC lo saca media milla de la orilla hacia el océano. ¿Se detendrá la modelización en esta línea?**

Las trayectorias de vuelo en AEDT no se detienen en la línea divisoria del área de estudio. Como se indica en el Apéndice A150.103 de la Parte 150 del Título 14 del CFR, las trayectorias de vuelo se modelan hasta al menos 30,000 pies del final de cada pista.

**41. En lo que respecta a los participantes en el PAC, ¿existen directrices que exijan la divulgación de las personas que tienen intereses financieros en el desarrollo?**

La participación en el Comité Asesor de Planificación para este estudio no está limitada. Cualquier persona interesada en participar es bienvenida a asistir a las reuniones y aportar sus comentarios sobre el material de las mismas. La afiliación de cada miembro está referenciada en la lista de miembros del PAC alojada en la página web del proyecto.



**42. ¿Cuál es la duración típica de los monitores de ruido?**

La monitorización del ruido suele realizarse en periodos de 24 horas durante uno a tres días en cada emplazamiento. Los resultados de la vigilancia del ruido se utilizan para comparar los valores medidos en esos periodos de 24 horas con los valores calculados a partir de los contornos de ruido AEDT.

**43. Creo que los monitores de ruido deberían colocarse durante más tiempo para recibir el mayor número de datos.**

El Departamento de Aeropuertos llevó a cabo una monitorización suplementaria del ruido en los meses de mayo, junio, julio y agosto debido a las condiciones meteorológicas y operativas para garantizar datos significativos para su comparación con los resultados de la modelización del ruido.

**44. Nos preocupa, como comunidad, que los datos recibidos de los monitores de ruido no reflejen lo que ocurre en realidad.**

La norma de la FAA es utilizar modelos de ruido por computadora. El Departamento de Aeropuertos del condado de Ventura ha decidido añadir una supervisión suplementaria del ruido para verificar el modelo informático.

**45. Cuando se complete este estudio, ¿será similar al anterior estudio sobre el ruido de 1998, en el sentido de que solo mostrará los contornos alrededor del aeropuerto?**

Sí. El estudio actual se está completando conforme a la versión actual del 14 CFR Parte 150, que es en gran medida la misma guía que el estudio de ruido anterior de 1998. Los requisitos para la documentación de los mapas de exposición al ruido son similares a los exigidos por el estudio anterior y los mapas de exposición al ruido mostrarán el contorno de exposición al ruido de 65 CNEL según el 14 CFR Parte 150.21.

**46. ¿Puede describir cómo la vigilancia del ruido pretende mitigar el ruido creado por el tráfico de touch and go?**

La elaboración de modelos informáticos y el control del ruido ayudan al aeropuerto a conocer las pistas de vuelo y los lugares con más probabilidades de provocar quejas por ruido de sus vecinos.

**47. ¿Se ha fijado el calendario para la vigilancia del ruido? ¿Sabe cuántos monitores de ruido habrá?**

Véase las preguntas 10 y 42.

**48. ¿Cuántos monitores habrá en cada cuadrante?**

Véase las preguntas 10, 42 y 47.

**49. ¿Procede una gran parte de los datos de las trayectorias de vuelo de trayectorias de vuelo existentes?**

Sí. Los datos de seguimiento de vuelos por radar (proporcionados por el Departamento de Aeropuertos del condado de Ventura) capturan las trayectorias de vuelo reales realizadas a partir de agosto de 2022. Esta información se utiliza para crear con precisión trayectorias de vuelo basadas en los patrones de vuelo típicos de las aeronaves para su introducción en el modelo AEDT.

**50. Las preocupaciones relativas al límite medio de dB durante todo un día podrían ser inferiores al límite de 60 dB y no considerarse un área de estudio importante para el proyecto. No todos los índices sonoros elevados se tendrán en cuenta para este estudio si se lleva a cabo de esta manera.**

Las métricas anuales del día medio, como el CNEL, son las únicas herramientas de medición aprobadas por la FAA para la exposición al ruido cerca de los aeropuertos. El propósito es crear un estándar de comparación del ruido generado por aeropuertos de todos los tamaños en todo el país. Durante la segunda fase del estudio (NCP), el Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura identificará y evaluará medidas para abordar los problemas de ruido fuera del contorno de 65 CNEL.

**51. No se respetan los límites de dB de la ciudad de Oxnard.**

Solo la FAA puede hacer cumplir las restricciones sobre el ruido en los aeropuertos de acuerdo con el 14 CFR Parte 161, Ruido en los Aeropuertos y Restricciones de Acceso de acuerdo con la Ley sobre el Ruido y la Capacidad de los Aeropuertos de 1990; por lo tanto, las ordenanzas municipales sobre el ruido no se aplican a los aviones.

**52. ¿Incluyen los datos procedentes del recuento TFM el tráfico de touch and go?**

Sí. Véase la respuesta 46.

**53. ¿Pueden los monitores de ruido que rastrean datos hacer intervalos de 15 minutos para la recogida de datos?**

The noise monitors utilized in this study sample sound at the monitoring site continuously.

**54. ¿Los monitores de ruido captarán el sonido aunque no se alcance el umbral de ruido?**

No. Solo los eventos que superen el umbral activarán una grabación sonora de 15 segundos.

**55. ¿Cuál es el ritmo temporal de la monitorización del ruido? ¿Hay alguna forma de que los monitores recopilen datos de forma continua en lugar de a intervalos?**

Véase la respuesta 53.

**56. ¿Cuál es el índice de umbral de dB para las máquinas de control de ruido?**

Se establece un umbral de aproximadamente 5 a 10 dB superior al nivel ambiente para las mediciones de ruido.

**57. ¿Existe una forma más sofisticada de que los monitores de ruido identifiquen las diferentes firmas de los aviones?**

La metodología de vigilancia del ruido puede cambiar para beneficiarse de los avances tecnológicos. Actualmente se están desarrollando programas de aprendizaje automático que identifican las firmas de los aviones dentro de los archivos de muestras de ruido.

**58. ¿Se publicarán antes de esa fecha las fechas en las que tendrá lugar la vigilancia del ruido?**

Durante las pruebas, no se dio a conocer ninguna información identificativa relacionada con cuándo y dónde se llevaría a cabo el equipo de monitorización del ruido, con el fin de respetar la privacidad de los propietarios de viviendas que se han ofrecido voluntarios como lugar de acogida y para abordar las preocupaciones de la comunidad relacionadas con el hecho de que un aviso previo afecte al comportamiento de los pilotos y a los patrones de tráfico. El muestreo para el programa de medición del ruido se completó en mayo, junio, julio y agosto. Para ver los mapas de ubicación de las mediciones de ruido, visite la página web del Departamento de Aeropuertos en <http://www.vcairports.org>.

**59. Según su experiencia en proyectos, cuando se trabaja con las comunidades y se intenta reducir los dB, ¿cómo se educa al público para que el hecho de ver aviones no signifique que no se estén respetando las pautas sonoras?**

Educar al público sobre el ruido de la aviación forma parte de un esfuerzo continuo del Departamento de Aeropuertos del condado de Ventura y de las comunidades que rodean el aeropuerto de Oxnard, tanto a través de este estudio como de otros canales diversos.

**60. ¿Existe actualmente una ruta de vuelo establecida? ¿Recomendará el proyecto una nueva trayectoria?**

El Departamento de Aeropuertos del condado de Ventura ha establecido el programa Fly Friendly VC con medidas voluntarias de reducción del ruido publicadas, entre las que se incluyen los patrones de vuelo recomendados. Sin embargo, los patrones de vuelo reales pueden variar por muchas razones, incluidas las instrucciones de la torre de control de tráfico del aeropuerto, las condiciones del viento/tiempo, la técnica del piloto y las características de rendimiento de la aeronave. Tal y como se indica en las guías para pilotos del programa Fly Friendly VC, se fomenta el cumplimiento de los procedimientos recomendados en materia de ruido y no debe permitirse que su aplicación comprometa la seguridad del vuelo.

Este estudio actualizará en primer lugar los NEM del aeropuerto y evaluará las posibles recomendaciones de reducción del ruido durante la elaboración del NCP.

La FAA tiene autoridad reguladora sobre los patrones de vuelo y garantiza la seguridad y el flujo eficaz del tráfico aéreo. El establecimiento de los procedimientos de vuelo de las aeronaves es responsabilidad exclusiva de la FAA.

**61. ¿Incluye el resumen de previsiones métricas de touch and go?**

Sí. Véase la respuesta 46.

**62. Oxnard no se considera un aeropuerto de relevo y figura como tal en el texto enviado al PAC. Esto no es exacto.**

La FAA identifica el aeropuerto de Oxnard como un aeropuerto regional de aviación general según el Plan Nacional de Sistemas Aeroportuarios Integrados (NPIAS), como se muestra en el capítulo dos, tabla 2A.

**63. ¿Quién establece lo que es un aeropuerto de relevo?**

La FAA clasifica las instalaciones de uso público en el Plan Nacional de Sistemas Aeroportuarios Integrados (NPIAS).

**64. ¿Cómo comenta el PAC? ¿Cuáles son los siguientes pasos para los miembros del PAC después de la reunión?**

Los comentarios del PAC y de cualquier miembro de la comunidad interesado son bienvenidos y alentados. Los comentarios pueden enviarse a través de la página "Comentarios" del sitio web del proyecto. La segunda reunión del PAC está prevista para el otoño de 2023, y los miembros del PAC recibirán un correo electrónico con la "fecha señalada" una vez que se haya programado la reunión.

**65. ¿Se proporcionarán al PAC las imágenes consolidadas de las pistas de vuelo?**

Los borradores de las pistas de vuelo presentados para su revisión en la presentación del PAC y en los tabloneros de los talleres públicos están disponibles en las páginas web del estudio. El proceso de modelización del ruido AEDT para este estudio utilizará las pistas de vuelo propuestas presentadas en marzo de 2023. Las pistas de vuelo consolidadas definitivas utilizadas en el modelo AEDT se presentarán de nuevo junto con el borrador de contornos de ruido en los próximos talleres de información pública y del PAC programados para el 25 de septiembre para el aeropuerto de Oxnard y el 26 de septiembre para el aeropuerto de Camarillo.

**66. ¿Se programarán los PAC 2-3 semanas antes de un taller de información al público en el futuro? Creo que es mejor que los PAC reaccionen antes de presentarse al público.**

Los miembros del PAC recibirán los borradores del material por correo electrónico una o dos semanas antes de la siguiente reunión programada del PAC y de la reunión pública.

**67. Creo que sería beneficioso realizar también una reunión PAC por Zoom para aquellos que no puedan asistir en persona.**

Se anima a los miembros del PAC que no puedan asistir a las reuniones en persona a que envíen sus comentarios a través de la página "Comentarios" del sitio web del proyecto.