



COUNTY *of* **VENTURA**

Department of Airports



COUNTY of VENTURA
Department of Airports



Aeropuerto De Camarillo

Estudio de compatibilidad del ruido del 14 CFR Parte 150



Orden del día

1. Bienvenida y Introducciones

- Keith Freitas, Ventura County Department of Airports

2. Cinco conclusiones clave para esta reunión

- Dave Nafie, Ventura County Department of Airports

3. Proceso de estudio

- Kory Lewis, Coffman Associates

4. Desarrollo del contorno de exposición al ruido

- Kory Lewis, Coffman Associates

5. Impactos del ruido

- Kory Lewis, Coffman Associates

6. Programa de medición de ruido

- Madeline Holliman, Coffman Associates

7. ¿A dónde vamos desde aquí?

- Dave Fitz, Coffman Associates

8. Discusión del PAC

- Laura Hernandez, Arellano Associates

9. Aplazamiento



Bienvenida y Introducciones





Cinco conclusiones clave para esta reunión





Cinco conclusiones clave para esta reunión

- *Revisar NEM frente a NCP*
- *Revisar el modelado frente a las mediciones*
- *Comprender CNEL (promedio) frente a SEL (medido)*
- *Comprenda las aprobaciones de la FAA: sus límites*
- *Sepa hacia dónde vamos desde aquí*



Proceso de estudio












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



Desarrollo del contorno de exposición al ruido





Derrota de vuelo



Operaciones existentes y previstas/Composición de la flota



Proceso AEDT

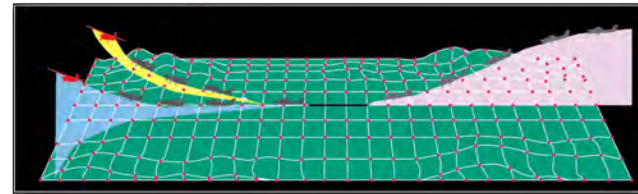
Hora del día



Análisis de perfiles

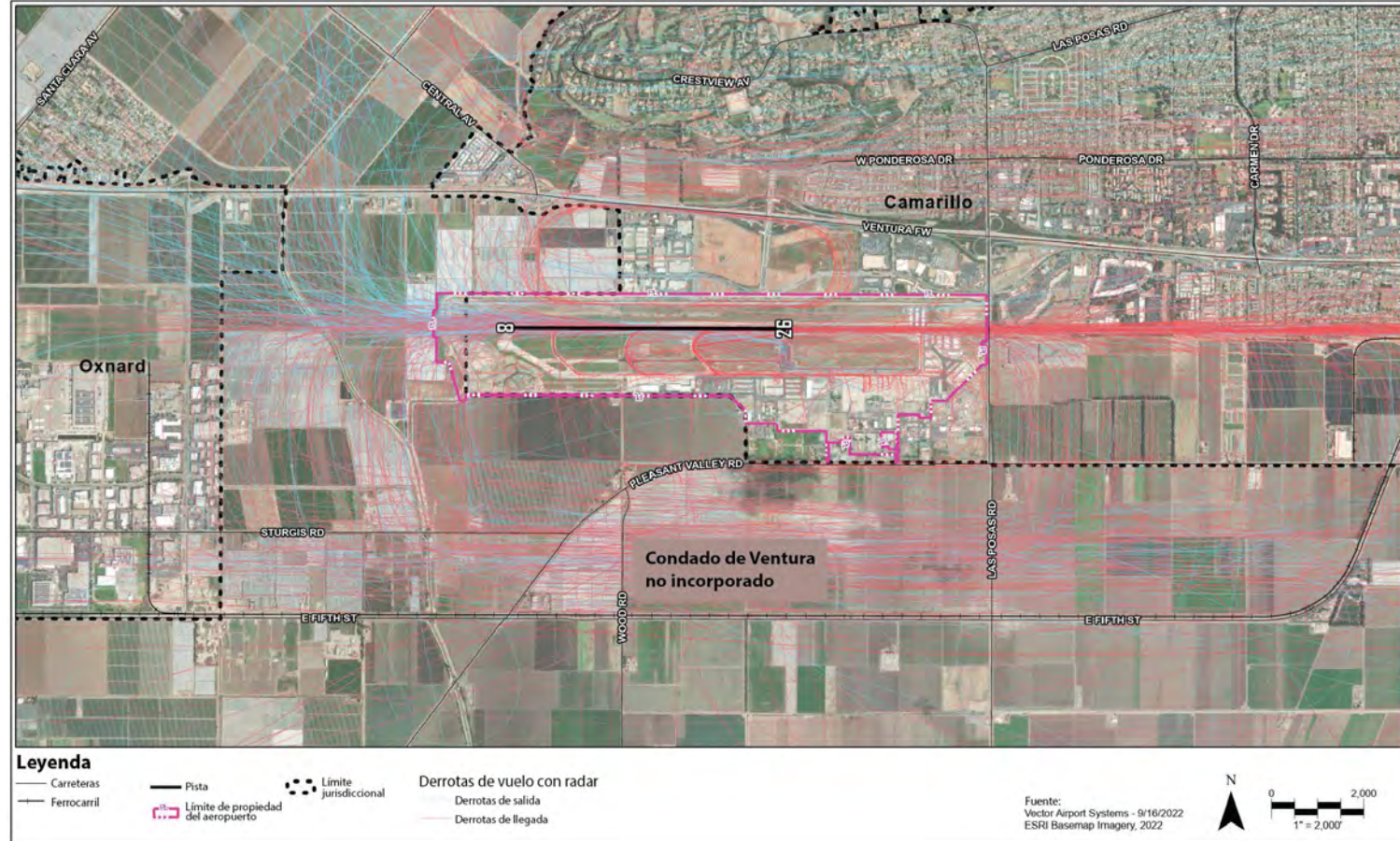


Herramienta de diseño medioambiental para la aviación (AEDT)



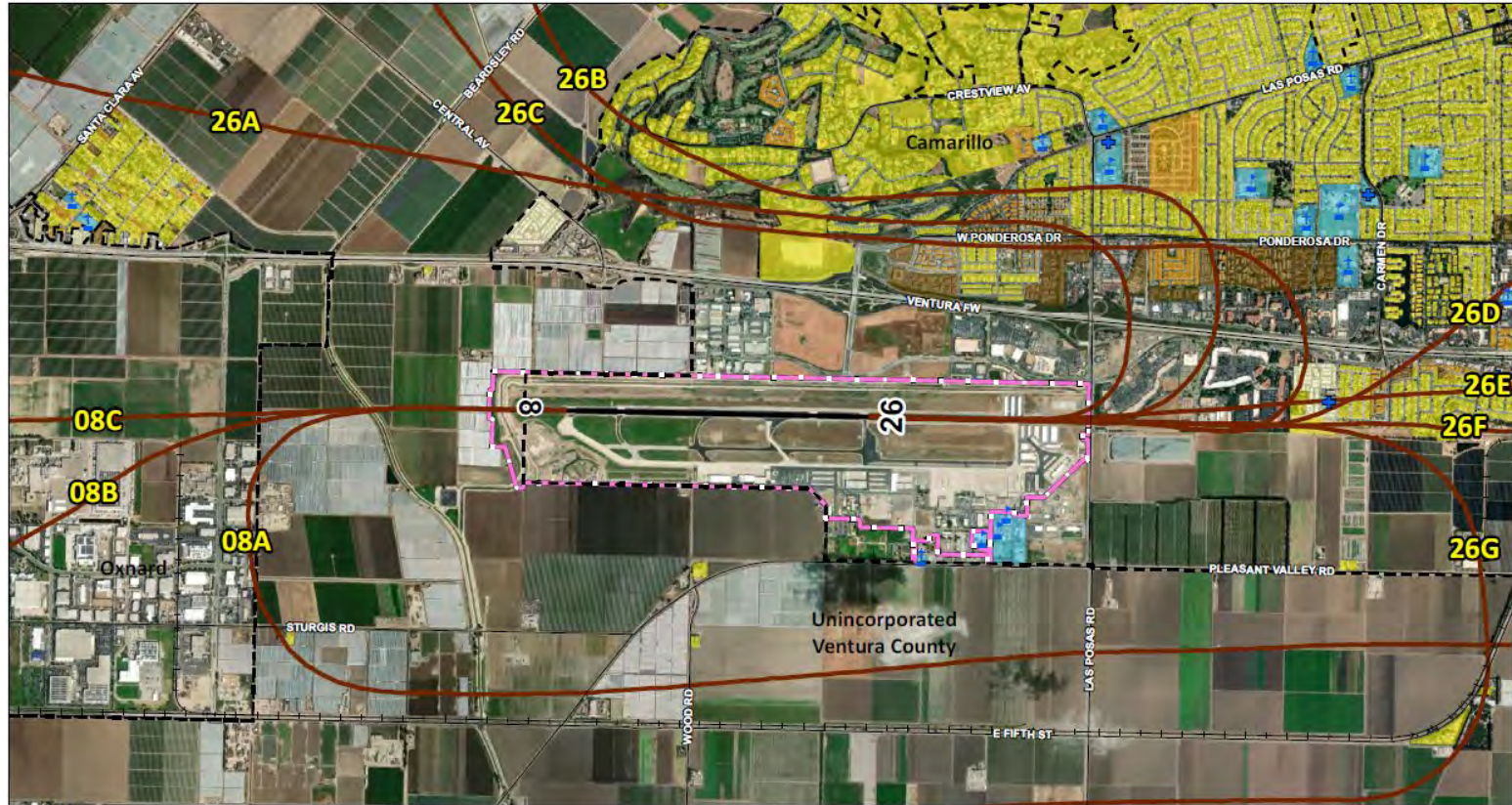


Derrotas de Vuelo con Radar





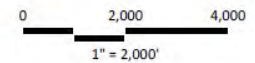
Pistas de Llegadas consolidadas



LEGEND

- Runway Centerline
- Consolidated Arrival Track
- Airport Property Boundary
- Railroad
- Healthcare Facility
- Place of Worship
- Educational Facility
- Jurisdictional Boundaries
- Single-Family Residential - Low Density
- Multi-Family Residential - Medium Density
- Multi-Family Residential - High Density
- Manufactured Homes
- Noise Sensitive

Source: ESRI Basemap Imagery (2022)
 Flight track data from Vector Airport
 Representative sampling used not all records shown.





Uso de pistas



Hora del dia

Día (factor de ponderación 0db)						Noche (factor de ponderación 5db)			Noche (factor de ponderación 10db)														
									Reactor	87.3%	Reactor	7.4%	Reactor	5.4%									
									Turbopropulsión	90.7%	Turbopropulsión	6.8%	Turbopropulsión	2.5%									
									Motor de pistón	91.5%	Motor de pistón	7.7%	Motor de pistón	0.8%									
									Helicóptero	94.2%	Helicóptero	3.5%	Helicóptero	2.3%									
7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6



Resumen De Previsiones

	2022	2027	2032	2042
OPERACIONES ANUALES				
Itinerante				
Taxi aéreo	3,220	3,578	4,400	5,225
Aviación general	79,760	84,546	88,648	101,181
Militar	118	476	476	476
<i>Total de operaciones Itinerantes</i>	<i>83,098</i>	<i>88,599</i>	<i>93,523</i>	<i>106,882</i>
Local				
Aviación general	103,490	103,849	105,578	109,201
Militar	488	89	89	89
<i>Total de operaciones locales</i>	<i>103,978</i>	<i>103,938</i>	<i>105,667</i>	<i>109,290</i>
<i>Total de operaciones anuales</i>	<i>187,076</i>	<i>192,538</i>	<i>199,191</i>	<i>216,172</i>
<i>Aproximaciones por Instrumentos anuales</i>	<i>12,465</i>	<i>13,290</i>	<i>14,029</i>	<i>16,032</i>



Mezcla de flota operativa

TABLA 3C Mezcla de flota operativa - Aeropuerto de Camarillo			
Tipo de aeronave ¹	AEDT Designador ²	2022 Operaciones ³	2027 Operaciones ⁴
GA Operaciones Itinerantes			
Monomotor de pistón, fijo	GASEPF	30,010	28,259
Monomotor de pistón, variable	GASEPV	30,010	28,259
Pistón multimotor	BEC58P	3,885	3,885
Pistón multimotor	PA30	315	315
Helicóptero, pequeño	R44	1,057	1,157
Helicóptero, pequeño	EC130	906	992
Helicóptero, mediano	SA365N	1,057	1,157
Helicóptero, grande	S70	4,380	4,794
Turbopropulsor monomotor, pequeño	CNA208	1,916	4,192
Turbopropulsor multimotor, pequeño	CNA441	1,104	2,415

TABLA 3C Mezcla de flota operativa - Aeropuerto de Camarillo			
Tipo de aeronave ¹	AEDT Designador ²	2022 Operaciones ³	2027 Operaciones ⁴
GA Operaciones Itinerantes			
Monomotor de pistón, fijo	GASEPF	30,010	28,259
Monomotor de pistón, variable	GASEPV	30,010	28,259
Pistón multimotor	BEC58P	3,885	3,885
Pistón multimotor	PA30	315	315
Helicóptero, pequeño	R44	1,057	1,157
Helicóptero, pequeño	EC130	906	992
Helicóptero, mediano	SA365N	1,057	1,157

Operaciones totales de itinerantes GA		83,468	88,599
GA Operaciones locales			
Monomotor de pistón, fijo	GASEPF	50,854	50,939
Monomotor de pistón, variable	GASEPV	50,854	50,939
Pistón multimotor	BEC58P	600	600
Helicóptero, pequeño	R44	1,000	1,100
Turbopropulsor monomotor (incl. T-6 Texan)	CNA208	41	75
Turboreactor	CL600	59	46
Militar	CNA208	50,854	50,939
Operaciones totales de itinerantes locales GA		103,608	103,938
Operaciones totales		187,076	192,538

GA= Aviación General

¹ Análisis de Coffman Associates. En la modelización AEDT no se utilizaron aeronaves definidas por el usuario ni perfiles que requirieran la aprobación de la FAA.

² Recuentos del Sistema de Gestión del Flujo de Tráfico de la FAA (TFMSC), Aeropuerto de Oxnard, 2022

³ La FAA aprobó la previsión contenida en el Capítulo 2 - Previsiones. (Consulte el Apéndice E.)

⁴ Análisis de Coffman Associates.



Impactos del ruido





El Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura reconoce que algunos miembros de la comunidad se ven molestados por el ruido a niveles por debajo de las pautas de la FAA para la exposición al ruido. Se considerarán esfuerzos adicionales para evaluar posibles opciones para reducir los efectos de la exposición al ruido como parte de las secciones de alternativas de reducción de ruido y uso del suelo del Programa de Compatibilidad de Ruido de la Parte 150 del aeropuerto.



Parte 150 Directrices de compatibilidad acústica

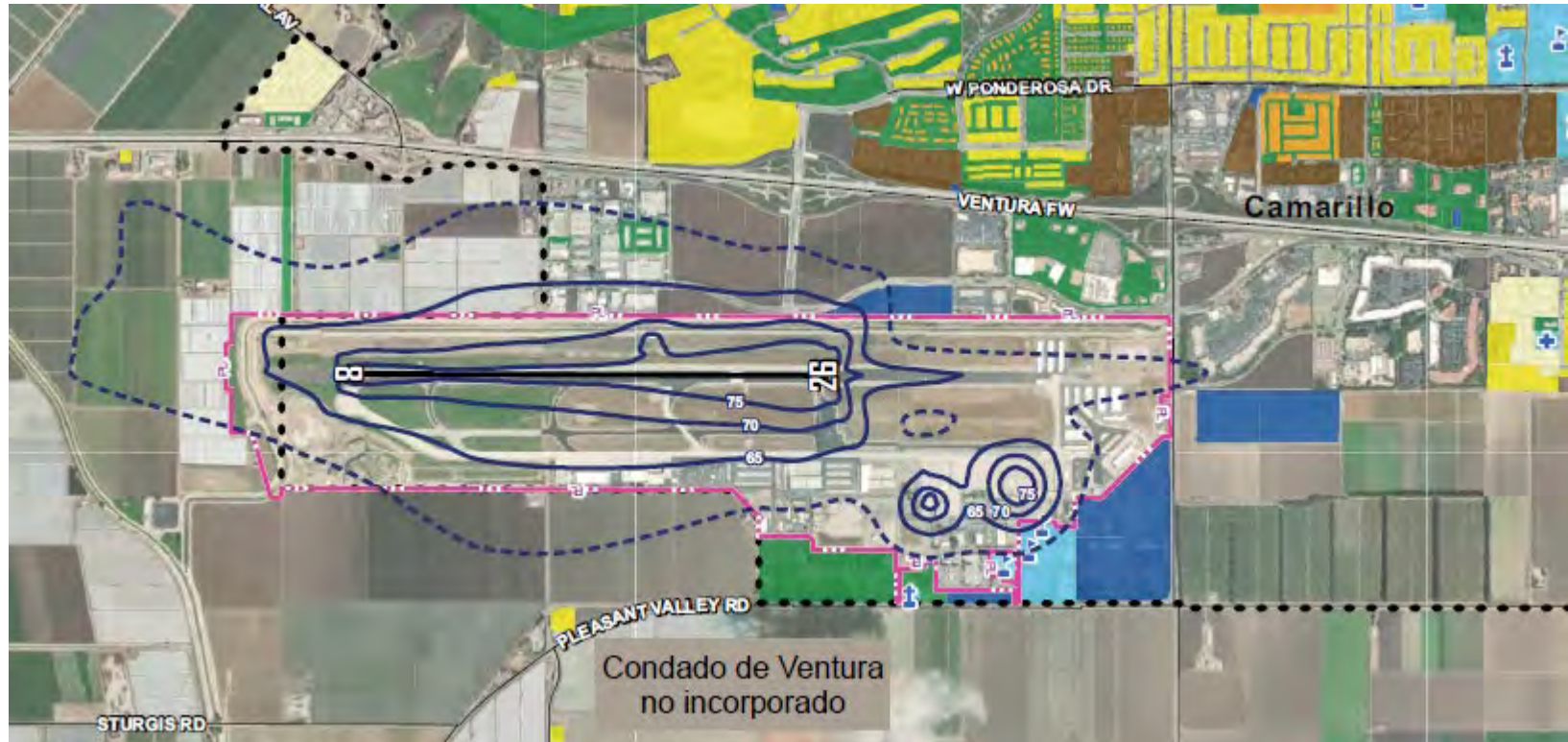
Uso del terreno		NIVEL SONORO ANUAL DNL (DECIBELIOS)					
		<65	65-70	70-75	75-80	80-85	>85
Residencial							
	Residencial, exceptuando casas rodantes y alojamientos transitorios	Y	N ¹	N ¹	N	N	N
	Parques de casas rodantes	Y	N	N	N	N	N
	Alojamientos transitorios	Y	N ¹	N ¹	N ¹	N	N
Uso público							
	Colegios	Y	N ¹	N ¹	N	N	N
	Hospitales y centros de cuidados	Y	25	30	N	N	N
	Iglesias, auditorios y salas de conciertos	Y	25	30	N	N	N
	Servicios públicos	Y	Y	25	30	N	N
	Transporte	Y	Y	Y ²	Y ³	Y ⁴	Y ⁴
	Estacionamiento	Y	Y	Y ²	Y ³	Y ⁴	N
Uso comercial							
	Oficinas, negocios y actividades profesionales	Y	Y	25	30	N	N
	Comercio mayorista y minorista, materiales de construcción, ferretería y maquinaria agrícola	Y	Y	Y ²	Y ³	Y ⁴	N
	Comercio minorista general	Y	Y	25	30	N	N
	Servicios públicos	Y	Y	Y ²	Y ³	Y ⁴	N
	Comunicación	Y	Y	25	30	N	N

Uso del terreno		NIVEL SONORO ANUAL DNL (DECIBELIOS)					
		<65	65-70	70-75	75-80	80-85	>85
Manufactura y producción							
	Manufactura en general	Y	Y	Y ²	Y ³	Y ⁴	N
	Fotografía y óptica	Y	Y	25	30	N	N
	Agricultura (excepto ganadería) y silvicultura	Y	Y ⁶	Y ⁷	Y ⁸	Y ⁸	Y ⁸
	Ganadería y cría de ganado	Y	Y ⁶	Y ⁷	N	N	N
	Minería y pesca, producción y extracción de recursos	Y	Y	Y	Y	Y	Y
Recreativo							
	Campos deportivos al aire libre y deportes para espectadores	Y	Y ⁵	Y ⁵	N	N	N
	Conchas de música al aire libre, anfiteatros	Y	N	N	N	N	N
	Exposiciones de naturaleza y zoológicos	Y	Y	N	N	N	N
	Parques de atracciones, parques, complejos turísticos y campamentos	Y	Y	Y	N	N	N
	Campos de golf, establos y actividades acuáticas	Y	Y	25	30	N	N

*Nota: Los números entre paréntesis hacen referencia a las notas al final de la exhibición. Las designaciones contenidas en esta tabla no constituyen una determinación federal de que cualquier uso de la tierra cubierta por el programa sea aceptable o inaceptable según la ley federal, estatal o local. La responsabilidad de determinar los usos de tierra aceptables y permitidos, así como la relación entre propiedades específicas y contornos de ruido específicos, recae en las autoridades locales. Las determinaciones de la FAA bajo el Título 14 del Código de Regulaciones Federales (Parte 150, Título 14, CRI) no tienen la intención de reemplazar los usos de tierra determinados a nivel federal por aquellos que las autoridades locales consideren apropiados en respuesta a necesidades y valores determinados localmente para lograr usos de tierra compatibles con el ruido.

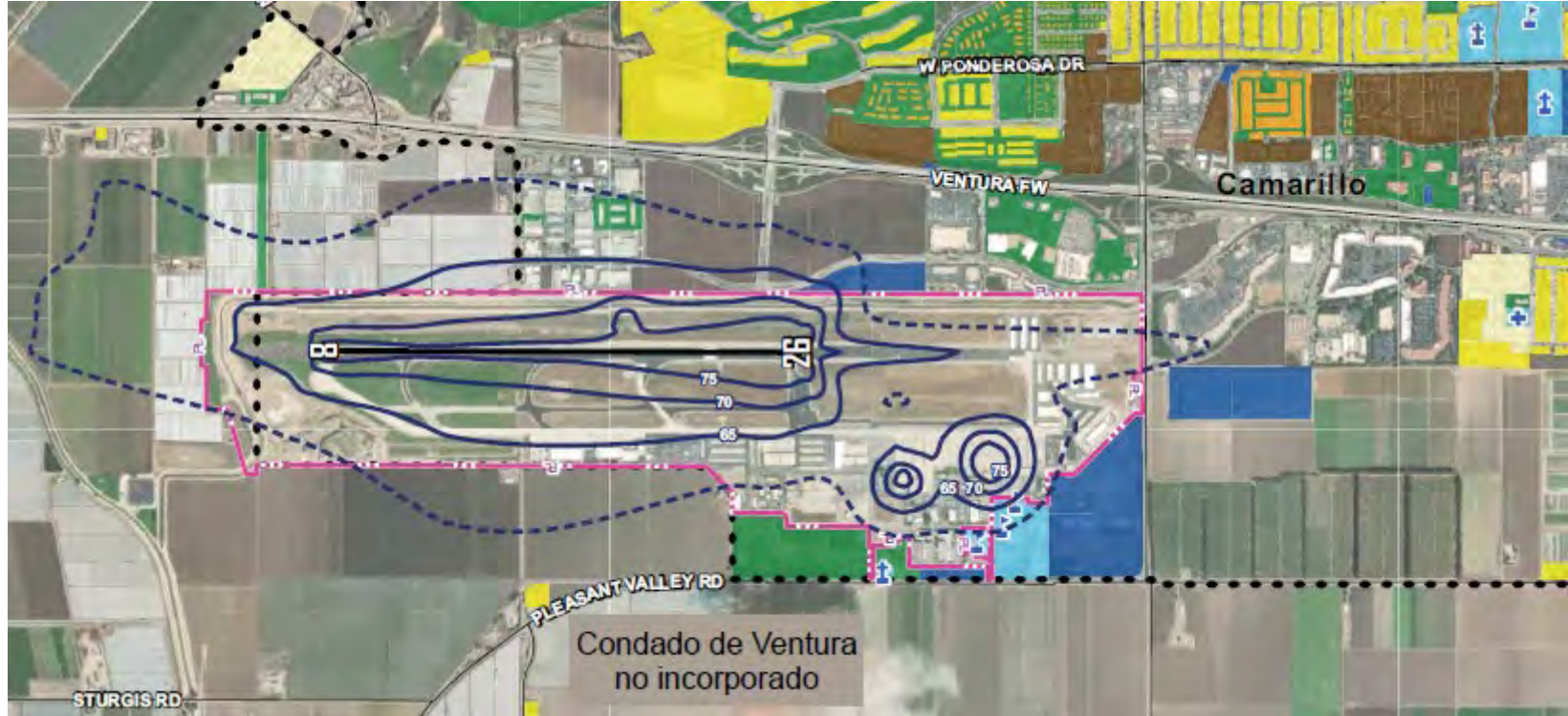


Curvas de Ruido 2022



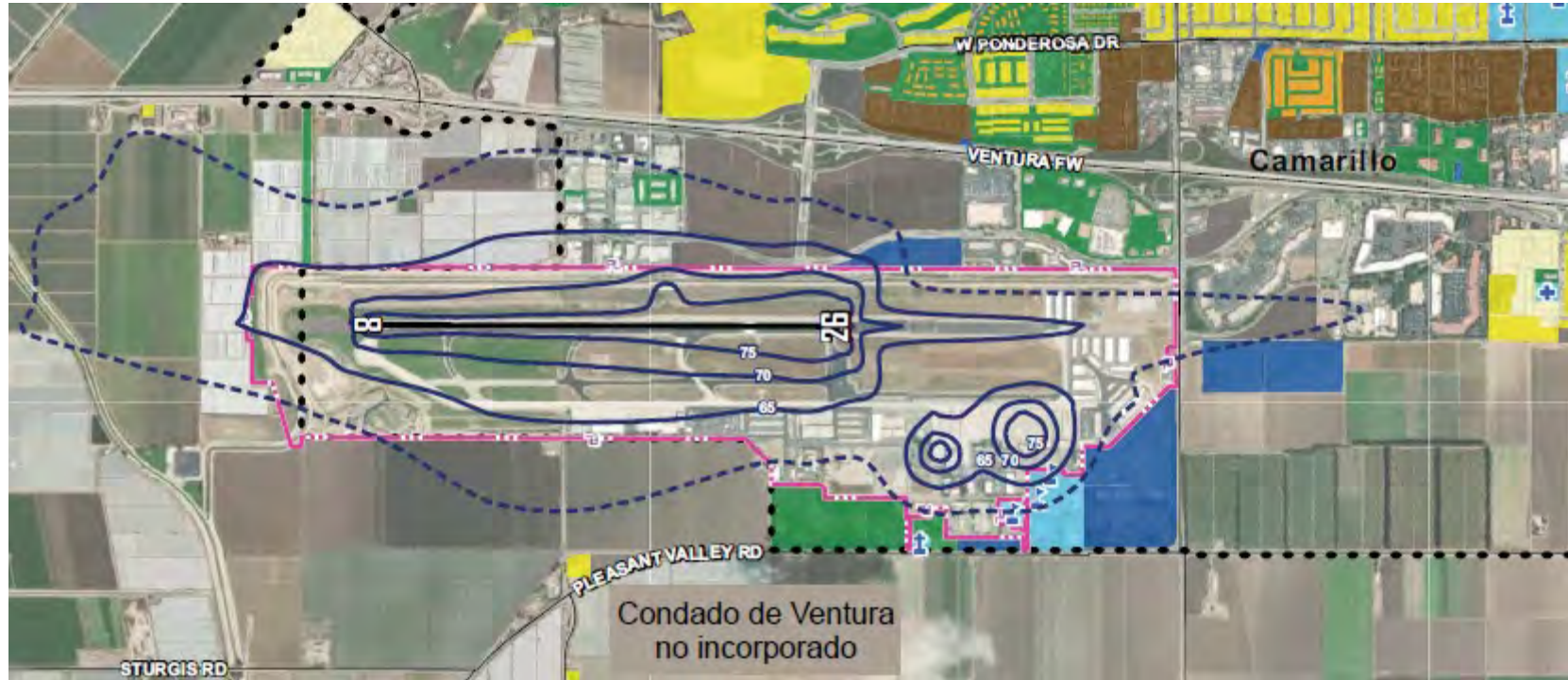


Curvas de Ruido 2027





Curvas de Ruido 2042





Usos de Suelo

TABLA 4A Usos de Suelo Expuesto al Ruido de las Aeronaves para 2022 en el Aeropuerto de Camarillo	Area (Acres)		
	65-70 CNEL	70-75 CNEL	75+ CNEL
Usos de Suelo Compatibles			
Propiedad del aeropuerto	170.11	96.23	61.22
Agrícola	9.84	0	0
Comercial, Industrial, Transporte y Servicios Públicos	9.64	0	0
Derecho de vía	8.17	0	0
No desarrollado ¹	11.21	0	0
Uso de suelo sensibles al ruido			
Sensibles al ruido	0.47	0	0
Residencial unifamiliar	0	0	0
Residencial multifamiliar	0	0	0
Instituciones públicas	1.53	0	0
Propiedades históricas	0	0	0
Total	210.97	96.23	61.22

¹ La tierra no desarrollada abarca porciones de múltiples parcelas.

Fuente: Análisis de Coffman Associates

TABLA 4B Usos de Suelo Expuesto al Ruido de las Aeronaves para 2027 en el Aeropuerto de Camarillo	Area (Acres)		
	65-70 CNEL	70-75 CNEL	75+ CNEL
Usos de Suelo Compatibles			
Propiedad del aeropuerto	175.38	97.61	62.95
Agrícola	10.24	0	0
Comercial, Industrial, Transporte y Servicios Públicos	9.65	0	0
Derecho de vía	8.43	0	0
No desarrollado ¹	11.24	0	0
Uso de suelo sensibles al ruido			
Sensibles al ruido	0.60	0	0
Residencial unifamiliar	0	0	0
Residencial multifamiliar	0	0	0
Edificios públicos	0	0	0
Instituciones públicas	1.53	0	0
Propiedades históricas	0	0	0
Total	217.07	97.61	62.95

¹ La tierra no desarrollada abarca porciones de múltiples parcelas.

Fuente: Análisis de Coffman Associates



Programa de medición del ruido





Programa de medición del ruido

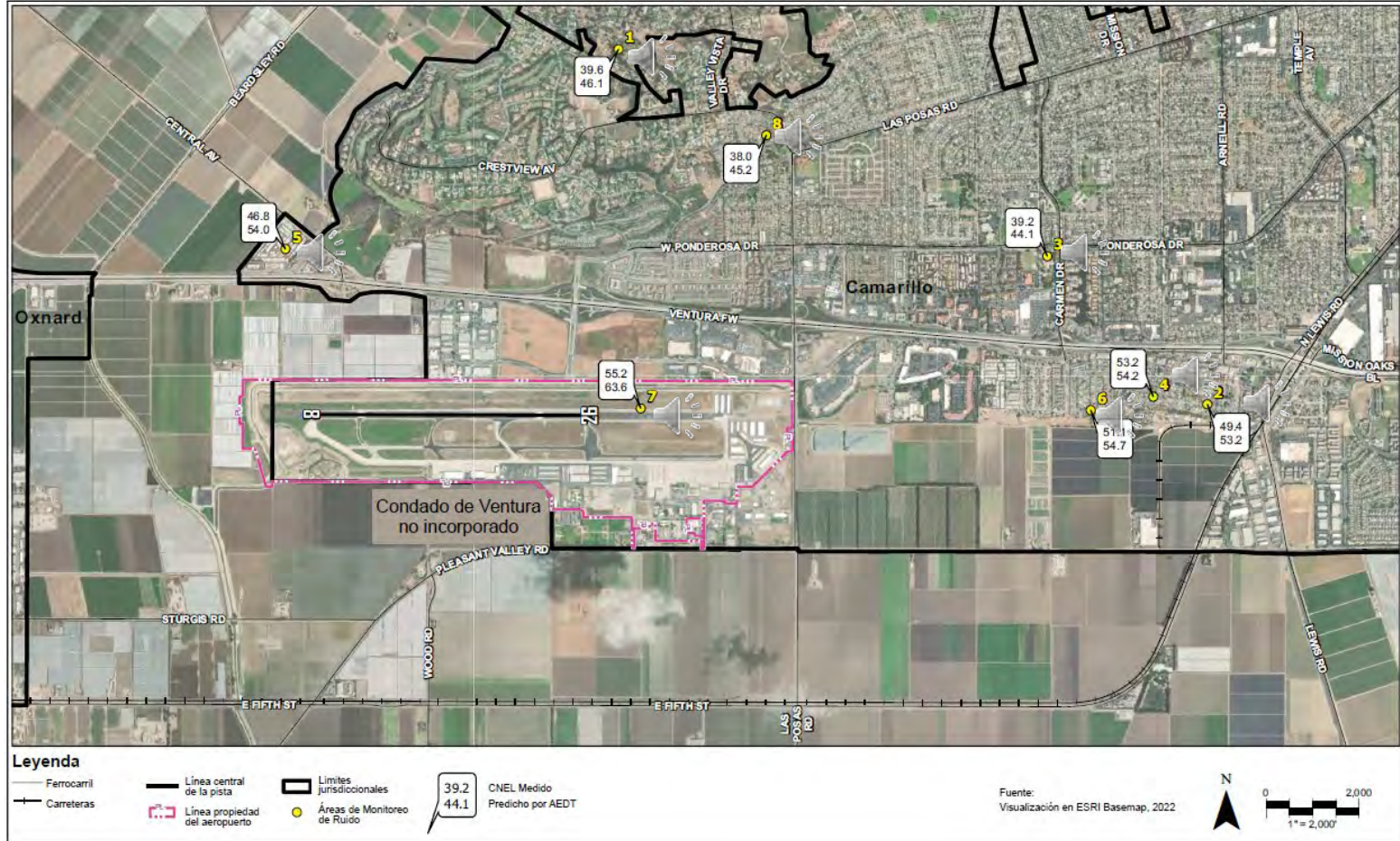
Los resultados exitosos incluyen lo siguiente:

- Se realizaron controles de ruido en las áreas de preocupación durante los meses de mayo, junio, julio y agosto, con la colaboración de los residentes.
- Se recopilaron datos válidos que incluyeron eventos de aeronaves, los cuales fueron verificados a través de la revisión de grabaciones digitales. Los niveles de ruido asociados a estos eventos se utilizaron para calcular los valores CNEL, que luego se compararon con los resultados del modelo AEDT.
- Los valores CNEL derivados de los datos de los eventos aéreos mostraron una correlación con los valores modelizados en todas las ubicaciones.
- Se determinó que no se necesitaban ajustes de modelado.

Los resultados del programa de medición de ruido fueron beneficiosos como herramienta de comparación con el modelo AEDT, lo que indica que las entradas del modelo son precisas para los fines de este estudio.



Programa de medición del ruido





Programa de medición del ruido

TABLA F3 | Resumen de datos de medición de ruido de un solo evento - Aeropuerto de Camarillo

Sitio/Día	L _{max}	Max Duración (seg)	RESUMEN DE EVENTOS DE NIVEL DE EXPOSICIÓN AL SONIDO						
			Abajo 60 dB	60-70 dB	70-80 dB	80-90 dB	90-100 dB	100+ dB	Eventos aéreos
Sitio 1 - Residencia en Avocado Place, barrio de Spanish Hills, Camarillo									
Día 1	71.4	247.3	131	132	22	0	0	0	148
Día 2	81.0 ¹	377.7	113	120	28	2	0	0	98
Día 3	68.1	158.7	0	91	37	1	0	0	22
Día 4	69.1	156.9	0	86	58	3	0	0	43

TABLA F3 | Resumen de datos de medición de ruido de un solo evento - Aeropuerto de Camarillo

Sitio/Día	L _{max}	Max Duración (seg)	RESUMEN DE EVENTOS DE NIVEL DE EXPOSICIÓN AL SONIDO						
			Abajo 60 dB	60-70 dB	70-80 dB	80-90 dB	90-100 dB	100+ dB	Eventos aéreos
Sitio 1 - Residencia en Avocado Place, barrio de Spanish Hills, Camarillo									
Día 1	71.4	247.3	131	132	22	0	0	0	148
Día 2	81.0 ¹	377.7	113	120	28	2	0	0	98
Día 3	68.1	158.7	0	91	37	1	0	0	22
Día 4	69.1	156.9	0	86	58	3	0	0	43

Día 1	85.6	60.1	0	52	49	4	1	0	79
Día 2	103.3 ⁴	121.5	0	125	68	21	2	2	99
Día 3	80.1 ²	350.6	0	130	72	2	0	0	70
Día 4	73.7	39.1	0	15	66	7	0	0	77
Día 5	80.2	31.3	0	32	93	12	0	0	100
Sitio 6 - Residencia cerca de Genevieve Circle y Kenneth Street, casco antiguo, Camarillo									
Día 1	96.5	37.8	0	44	50	27	1	1	74
Día 2	89.3	315.9	0	73	105	34	2	0	92
Día 3	85.0	31.0	0	42	38	20	0	0	59
Día 4	89.8 ⁴	214.0	169	174	110	29	1	0	354
Día 5	80.6	325.5	118	142	72	29	0	0	221
Día 6	78.3	325.5	176	155	75	28	2	0	198
Sitio 7 - Aeropuerto de Camarillo, extremo este de la pista 26									
Día 1	89.3	344.0	0	8	143	31	12	0	167
Sitio 8 - Residencia cerca del parque Nancy Bush, barrio Spanish Hills, Camarillo									
Día 1	89.0 ⁵	110.2	0	0	17	11	3	0	4
Día 2	73.8	18.3	0	0	12	1	0	0	10

Nota: L_{max} y la duración máxima pueden ser de eventos diferentes.

¹ Valor del ruido generado por la fauna salvaje.
² Valor del ruido generado por el tráfico de paso.
³ Valor del ruido generado por la construcción.
⁴ Valor de ruido generado por el residente.
⁵ Valor del ruido generado por el paisajismo.

Fuente: Análisis de Coffman Associates



¿A dónde vamos desde aquí?

- Finalizar y enviar mapas de exposición al ruido a la FAA para su aceptación
- Comenzar a trabajar en el Programa de Compatibilidad de Ruido
 - Alternativas de reducción de ruido
 - Alternativas de uso del suelo
 - Gestión de programas





Preguntas o comentarios

Por favor responda antes del 15 de octubre





Orden del día

1. Bienvenida y Introducciones

- Keith Freitas, Ventura County Department of Airports

2. Cinco conclusiones clave para esta reunión

- Dave Nafie, Ventura County Department of Airports

3. Proceso de estudio

- Kory Lewis, Coffman Associates

4. Desarrollo del contorno de exposición al ruido

- Kory Lewis, Coffman Associates

5. Impactos del ruido

- Kory Lewis, Coffman Associates

6. Programa de medición de ruido

- Madeline Holliman, Coffman Associates

7. ¿A dónde vamos desde aquí?

- Dave Fitz, Coffman Associates

8. Discusión del PAC

- Laura Hernandez, Arellano Associates

9. Aplazamiento



¡Marque sus calendarios!



Condado de Ventura Departamento de Aeropuertos talleres del studio Parte 150

Las segundas reuniones informativas comunitarias sobre el Parte 150 estudio de ruido han sido programadas.

- Parte 150 estudio de ruido para el aeropuerto de Oxnard
25 de septiembre de 2023
5:30 p.m. - 7:30 p.m.

📍 Ubicación: Oxnard Performing Arts Center
800 Hobson Way, Oxnard, CA

- Parte 150 estudio de ruido para el aeropuerto de Camarillo
26 de septiembre de 2023
5:30 p.m. - 7:30 p.m.

📍 Ubicación: Ventura County Office of Education
5189 Verdugo Way, Camarillo, CA

Las reuniones contrarán con un formato de jornada de puertas abiertas y luego una presentación general del proyecto a las 5:30 p.m. y otra vez a las 6:30 p.m.

Tenga en cuenta que los materials del studio estarán disponibles en inglés y español. También habrá interpretación en vivo en español y mixteco

Para más información visita vcairports.org.

25
Lunes
Septiembre
2023

26
Martes
Septiembre
2023



COUNTY *of* VENTURA

Department of Airports