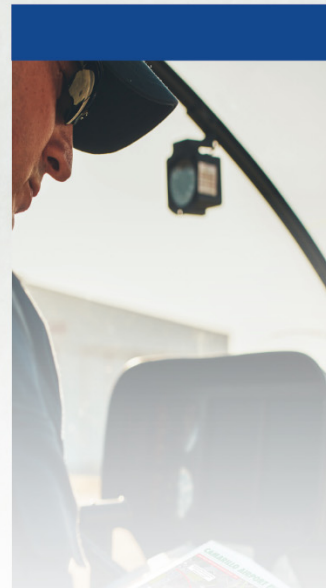
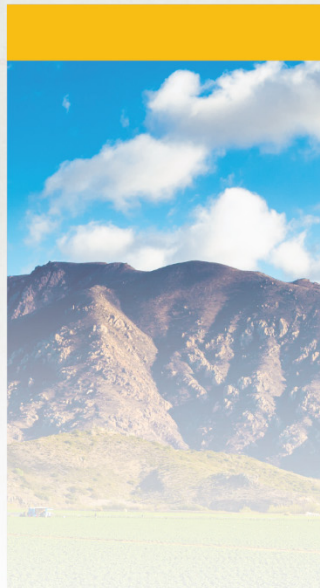




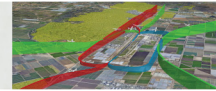
## Capítulo 1 Inventario



El Capítulo 1 (Inventario) de la actualización del mapa de exposición al ruido del Aeropuerto de Camarillo describe las funciones y responsabilidades de cada nivel de gobierno en materia de planificación de la compatibilidad del uso del suelo y el ruido en lo que respecta a este estudio. El Código de Regulaciones Federales (CFR) específico para las acciones de la Administración Federal de Aviación (FAA) en materia de ruido se describen en detalle. Por otra parte, se resumen las regulaciones del Estado de California que otorgan autoridad y directrices al condado y a la ciudad para la planificación del uso del suelo fuera del aeropuerto. 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 el Aeropuerto de Camarillo se incluyen en esta discusión. Además, 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 con radar para ilustrar los patrones típicos de tráfico de sobrevuelo. También se presentan en detalle las instalaciones aeroportuarias y la información operativa para establecer las condiciones y limitaciones existentes en el Aeropuerto de Camarillo. La información de referencia plasmada en este documento se utilizará en capítulos posteriores del análisis del mapa de exposición al ruido, así como para fundamentar cualquier medida futura del Programa de Compatibilidad de Ruido.

### ***FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES***

Los gobiernos federal, estatal y local tienen cada uno una función específica en la reducción o limitación de los impactos generados por el ruido de la aviación. Las siguientes secciones ofrecen una visión general de la función de cada nivel de gobierno en la planificación de la compatibilidad del uso del suelo en los aeropuertos. En el **Apéndice C**, Biblioteca de Recursos, se incluye información adicional sobre este tema en la sección de Regulaciones Federal sobre el Ruido de la Aviación.



## 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 velar por “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.

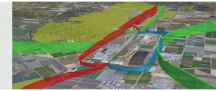
La FAA ha reconocido la preocupación que el ruido de la aviación puede causar a las comunidades; por lo tanto, la FAA ha respaldado la reducción del ruido dentro de su autoridad, incluyendo lo siguiente:

- **Aplicar y exigir el 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 de control del tráfico aéreo, las restricciones de vuelo y la supervisión del cumplimiento de las operaciones de las aeronaves así como abordar 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 propuesta de alteración de los procedimientos de vuelo para la reducción del ruido.
- **Licencias para pilotos** – Las personas con licencia de piloto reciben formación siguiendo estrictas directrices centradas en procedimientos de operación segura y cortés de aeronaves. Por ejemplo, en los últimos años la FAA Safety publicó el curso ALC-500, un programa de formación “*Fly Neighborly*” [vuelo respetuoso] para operadores de helicópteros, con el objetivo de educar a los pilotos en soluciones de reducción de ruido y comunicación efectiva con la comunidad.<sup>1</sup> El curso se basa en un programa de pruebas de vuelo de la FAA y la NASA centrado en 2017.<sup>2</sup>
- **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 como se define en el 14 Código de Regulaciones Federales (CFR) Parte 36. Además, el 14 CFR Parte 91 establece el retiro progresivo de las aeronaves que no cumplan los requisitos de la Parte 36.
- **Planificación de la compatibilidad del ruido de los aeropuertos** – La FAA colabora con los patrocinadores de aeronaves para financiar y evaluar los estudios de planificación de compatibilidad del ruido y las actualizaciones de los mapas de exposición al ruido, de conformidad con la regulación 14 CFR Parte 150
- **Investigación y tecnología** – Además de proporcionar financiación según la normativa 14 CFR Parte 150, la FAA financia numerosos esfuerzos de investigación para estudiar las repercusiones del ruido de la aviación en las comunidades y las personas. La creación del Centro de Excelencia ASCENT y el Programa de Investigación Cooperativa Aeroportuaria son dos de estas iniciativas. El programa CLEEN (*Continuous Lower Energy, Emissions and Noise*), reducción continua del consumo de energía, de las emisiones y del ruido, 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.<sup>3</sup> El 13 de enero de 2021, la FAA hizo público un resumen de sus programas de

<sup>1</sup> Catálogo de cursos de la FAA, enero de 2023 ([https://www.faa.gov/gslac/ALC/course\\_catalog.aspx](https://www.faa.gov/gslac/ALC/course_catalog.aspx))

<sup>2</sup> 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>) (*Desarrollo y aplicación in situ de procedimientos de reducción del ruido y vuelo respetuoso para helicópteros*).

<sup>3</sup> *FAA Noise & Research Programs* [Programas de investigación y ruido de la FAA], julio de 2022 ([https://www.faa.gov/noise/research\\_programs](https://www.faa.gov/noise/research_programs))



investigación en el Federal Register Volumen 86, Número 8. En febrero de 2021, la FAA publicó un informe final de su Encuesta Ambiental de Vecindarios (NES), un análisis detallado de más de 10.000 respuestas de 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 las aeronaves.<sup>4</sup>

- **Participación de 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, cuenta con un Defensor del Ruido de la FAA en cada una de sus nueve oficinas regionales que puede ser contactado directamente por los miembros de la comunidad, y cuenta con un Portal de Ruido de la FAA en línea donde se pueden presentar quejas. El programa de participación comunitaria iFlyQuiet [yo vuelo en silencio], publicado en 2021, es otro ejemplo de este esfuerzo.<sup>5</sup>

La FAA colabora con otras agencias federales como el Centro Volpe del Departamento de Transporte de los EE.UU. y la Administración Nacional de Aeronáutica y el Espacio (NASA) en apoyo de estos esfuerzos, además de contribuir al Comité Federal Interagencias sobre Ruido (FICON). El gobierno federal también ha empezado a hacer un seguimiento de los cambios en el ruido del transporte en todas las modalidades, incluidas la carretera y el ferrocarril. En el mapa nacional de ruido en el transporte publicado para 2016 y 2018 por el Centro Nacional de Sistemas de Transporte Volpe se utiliza una versión simplificada del modelado del ruido. Los contornos de los aeropuertos, el tráfico de vehículos y el ruido generado por las operaciones ferroviarias son factores contribuyentes que se abordan en el mapa del modelo de ruido del transporte multimodal del gobierno federal.<sup>6</sup> Se excluyen las instalaciones con operaciones exclusivamente militares.

Debido a la proximidad del Aeropuerto de Camarillo a la Estación Aérea Naval de Port Mugu, es importante señalar que la FAA no tiene autoridad sobre las aeronaves militares. Sin embargo, los militares siguen las regulaciones de la FAA.

La regulación específica de la FAA relacionada con el ruido de las aeronaves está codificada en varios títulos del Código de Regulaciones Federales (CFR), entre los que se incluyen los siguientes:

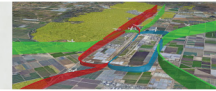
#### **14 CFR Parte 36, Normas sobre ruido: tipo de aeronave y certificación de aeronavegabilidad**

La FAA limita el ruido emitido por las aeronaves individuales mediante regulaciones adoptadas de conformidad con el 14 CFR Parte 36. Las aeronaves individuales deben ser inspeccionadas y certificadas para la aeronavegabilidad en una de las cuatro etapas. La Parte 36 se aplica a las aeronaves pequeñas de pistón, turborreactores civiles y aeronaves de transporte, y exige que los nuevos tipos de aeronaves sean notablemente más silenciosas que los modelos anteriores, limitando las emisiones de ruido

<sup>4</sup> 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>)

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

<sup>6</sup> Departamento de Transporte de los EE.UU., Oficina de Estadísticas de Transporte, *Documentación del mapa nacional de ruido en el transporte* (2020)



permitidas a las aeronaves recién certificadas. Para lograrlo, la Parte 36 cuenta con un proceso de certificación en cuatro etapas, cada una de ellas con umbrales de nivel de ruido progresivamente más estrictos. Estas regulaciones solo se aplican a las aeronaves y helicópteros civiles de ala fija, y no abordan el ruido generado por las aeronaves militares u otras aeronaves fuera de las etapas (por ejemplo, las antiguas aeronaves militares, como los aviones de combate a reacción y otras aeronaves de la época de la Segunda Guerra Mundial). También hay que señalar que la Parte 36 se aplica a los requisitos de certificación de aeronaves y no a operaciones específicas. La Sección 36.5 establece que “no se determina, en virtud de esta parte, que estos niveles de ruido sean o deban ser aceptables o inaceptables para la operación en, hacia o desde cualquier aeropuerto”.

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: la aeronave nunca ha demostrado que cumple con las normas sobre ruido, bien porque nunca ha sido sometida a pruebas, bien porque fue sometida a pruebas y reprobó las mismas.
- Etapa 2: la aeronave cumple los límites de ruido originales, fijados en 1969.
- Etapa 3: la aeronave cumple 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 efectivo de ruido percibido (EPNdB) acumulativo de 10 inferior a los de la Etapa 3. Además, la FAA publicó una Normativa Final el 3 de noviembre de 2017, que creó las normas sobre ruido de la Etapa 5, dando lugar a la enmienda más reciente del 14 CFR Parte 36. Las normas sobre ruido de la Etapa 5 se aplican a los nuevos diseños de aeronaves con un peso máximo certificado de despegue de 121.254 libras (lb) o más presentados a partir del 31 de diciembre de 2017, o con un peso máximo certificado de despegue inferior a 121.254 libras a partir del 21 de diciembre de 2020. Como se señala en la Normativa Final, el cambio establece un límite de ruido inferior para estas aeronaves y no afecta ni al funcionamiento de la flota actual en los EE.UU. ni a los nuevos diseños de tipo presentados antes de la fecha de cumplimiento aplicable para la Etapa 5.<sup>7</sup>

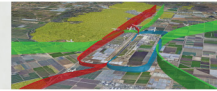
La legislación federal exige el retiro progresivo de las aeronaves de reacción subsónica civiles con un peso máximo igual o inferior a 75.000 libras que no cumplan las normas de la Etapa 3 antes del 31 de diciembre de 2015.<sup>8</sup> No se han adoptado restricciones adicionales ni fechas de retiro progresivo para las aeronaves de las Etapas 3, 4 o 5.

El ruido de los helicópteros también se aborda en la Parte 36; sin embargo, estas aeronaves solo están clasificadas en las 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 sobre ruido de la Parte 36 para helicópteros no se han reducido de forma similar.

<sup>7</sup> Federal Register Vol.82, No. 191, 4 de octubre de 2017, páginas 46123-46132

(<https://www.federalregister.gov/documents/2017/10/04/2017-21092/stage-5-airplane-noise-standards>); octubre 2019.

<sup>8</sup> 49 USC §47534, 14 de febrero de 2012



Las aeronaves pequeñas propulsadas por hélice (es decir, de menos de 12.500 libras) se añadieron como enmienda en 1974 a la Parte 36, que es anterior a la creación de la clasificación de Etapas 1-5 antes mencionada. A estas aeronaves pequeñas, como una Cessna 172 o una PC 12, solo se les denomina certificadas o no certificadas en lugar de asignarles una etapa de ruido. Las normas sobre ruido para las aeronaves pequeñas se evalúan en términos de límites de decibelios ponderados A (dBA) para el sobrevuelo a 1.000 pies sobre el nivel del suelo (AGL).

## 14 CFR Parte 91, Subparte I, Límites de ruido de funcionamiento

14 CFR Parte 91, Subparte I prescribe los límites de ruido de funcionamiento y los requisitos relacionados con la operación de aeronaves civiles en los Estados Unidos. Esta sección del Código Federal está vinculada al 14 CFR Parte 36, comentada anteriormente, y se aplica específicamente a las aeronaves de reacción subsónica civiles (turborreactores) con un peso máximo de 75.000 libras que operan dentro de los EE.UU. También conocida como la “Norma sobre ruido de la flota”, la 14 CFR Parte 91, Subparte I ordenaba que las aeronaves de la Etapa 1 debían ser retiradas, modernizadas con kits de silenciamiento o cambiar sus motores por unos más silenciosos antes del 1 de enero de 1988.

Las enmiendas aprobadas en 1990 establecieron el 31 de diciembre de 1999 como fecha límite para el retiro del servicio de las aeronaves de la Etapa 2 que superaran las 75.000 libras. De conformidad con la § 91.858 de la 14 CFR Parte 91,<sup>9</sup> las aeronaves de la Etapa 2 que superen las 75.000 libras pueden continuar en servicio no remunerado en las siguientes circunstancias:

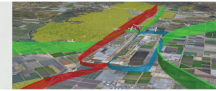
- venta, alquiler o desguace de la aeronave;
- modificar la aeronave para que cumpla con los niveles de ruido de las Etapas 3, 4 o 5;
- obtener un mantenimiento mayor programado o modificaciones importantes;
- entregar la aeronave a un arrendatario o devolverla al vendedor;
- para estacionar o almacenar la aeronave;
- preparar la aeronave para cualquiera de los acontecimientos antes mencionados; y
- operar con un certificado de aeronavegabilidad experimental.

En la *Ley de Modernización y Reforma de la FAA de 2012* se estableció el 31 de diciembre de 2017 como fecha de retiro progresivo para las aeronaves de la Etapa 2 con un peso inferior a 75.000 libras. No se han establecido restricciones adicionales ni fechas de retiro progresivo para las aeronaves de las Etapas 3 o 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 sobre territorio por encima de una velocidad de Mach 1 han estado prohibidos desde 1973 en virtud de la Sección 91.817, Explosión sónica de aeronaves civiles; sin embargo, debido a un mayor interés en el desarrollo de aeronaves supersónicas, en enero de 2021 una enmienda a la § 91.817 simplificó y modernizó el procedimiento de la FAA para las autorizaciones especiales de vuelo.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> 14 CFR 91, Subparte I, § 91.858 *Autorizaciones especiales de vuelo para operaciones no remuneradas de la Etapa 2* (15 de julio de 2002, enmendado el 4 de octubre de 2017).

<sup>10</sup> [Federal Register Volumen 86, Número 10 \(2021\) Autorizaciones especiales de vuelo para aeronaves supersónicas](#)



## 14 CFR Parte 161, Notificación y aprobación de restricciones al ruido y al acceso en los aeropuertos

La Ley de Ruido y Capacidad Aeroportuaria de 1990 (ANCA) otorga a la FAA autoridad preferente para establecer restricciones de ruido en los aeropuertos. El Congreso aprobó la ley para abordar los problemas de ruido a nivel federal y proporcionar un marco para abordar los problemas de ruido en los aeropuertos a nivel nacional. Los aeropuertos no pueden adoptar restricciones de ruido que limiten las operaciones de las aeronaves de la Etapa 2 o Etapa 3 sin seguir las regulaciones impuestas en 14 CFR Parte 161.

## 14 CFR Parte 150, Planificación de la compatibilidad de ruido de los aeropuertos

Un estudio de planificación de la compatibilidad de ruido en virtud de la 14 CFR Parte 150 (Estudio de la Parte 150) es un proceso voluntario que da lugar a la preparación de dos documentos oficiales para los aeropuertos participantes: mapas de exposición al ruido (NEM) y programa de compatibilidad de ruido (NCP). El documento NEM es el análisis de la base de referencia de las condiciones de ruido en el aeropuerto e incluye los contornos de exposición al ruido existentes y previstos. 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. Se puede encontrar información adicional sobre las funciones del operador del aeropuerto y de los gobiernos local, estatal y federal para reducir los impactos aeroportuarios en la sección de la Biblioteca de Recursos dedicada a la Regulación Federal del Ruido en la Aviación, que se encuentra en el **Apéndice C**.

### *Mapas de exposición al ruido*

Además de la información de la base de referencia incluida en este capítulo, un Estudio de la 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 alcance del entorno acústico en el aeropuerto se define como aquellas áreas dentro de los mapas de exposición al ruido para la condición existente y al menos una previsión a cinco años. Estos contornos de ruido se superponen a los mapas de uso del suelo locales para identificar las zonas de usos del suelo existentes o potenciales incompatibles. En el documento se proporciona información de apoyo para explicar los métodos utilizados para desarrollar los contornos de exposición al ruido y el análisis de los usos del suelo.

14 CFR Parte 150 esboza la metodología y los parámetros 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 un uso nuevo, sustancial e incompatible. La medida más utilizada para determinar este cambio es un aumento en el nivel de ruido medio anual día-noche (DNL) de 1,5 decibelios (dB), sobre los usos del suelo incompatibles. En California, se utiliza la métrica del nivel equivalente de ruido comunitario (CNEL) en lugar del DNL.



La elaboración de los NEM puede ofrecer al propietario del aeropuerto un grado limitado de protección legal. La nueva *Ley de Seguridad Aérea y Reducción del Ruido de 1979* (ASNA) dispone lo siguiente:

*Una persona que adquiera un derecho de propiedad... en una zona circundante a un aeropuerto que cuente con un mapa de exposición al ruido... y que tenga conocimiento real o implícito de la existencia del mapa, solo puede obtener una indemnización por daños y perjuicios por el ruido atribuible al aeropuerto si, además de otros elementos para la obtención de una indemnización por daños y perjuicios, la persona demuestra que:*

*(1) tras la adquisición del derecho de propiedad, se produjo:*

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

*(B) una modificación del trazado del aeropuerto;*

*(C) un cambio en los patrones de vuelo;*

*(D) un aumento de las operaciones nocturnas; y*

*(2) los daños fueron causados por ese cambio o aumento.<sup>1112</sup>*

Además, la Parte 150 define un cambio en el funcionamiento de un aeropuerto como un aumento del DNL anual de 1,5 dB (o, en California, de 1,5 CNEL) o bien superior en una zona terrestre que antes era compatible pero que, en virtud de ello, pasa a ser incompatible de conformidad con 14 CFR Parte 150 en la Tabla 1 del Apéndice, o en una zona terrestre que antes se consideraba incompatible de conformidad con dicha tabla y cuya incompatibilidad aumenta ahora de forma significativa.<sup>13</sup>

Una vez finalizado el documento NEM y tras su aprobación local, se presenta a la FAA para su revisión. La revisión de la FAA concluye con la determinación de si los NEM se prepararon de manera consistente con las regulaciones de la Parte 150. Los NEM elaborados con este estudio serán la segunda iteración para el Aeropuerto de Camarillo. El anterior NEM se completó en 1998.

De conformidad con las regulaciones de la FAA, los mapas NEM revisados están sujetos a revisión y comentarios públicos. Los comentarios públicos relativos a este estudio se encuentran en el **Apéndice B** y están en el archivo del gerente de la Oficina del Distrito Aeroportuario de Los Ángeles de la FAA.

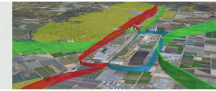
### *Programa de Compatibilidad de Ruido*

Un programa de compatibilidad de ruido incluye una evaluación de diversas alternativas para la reducción del ruido y de uso del suelo. El resultado de este esfuerzo de planificación puede incluir un plan con recomendaciones para la reducción del ruido de las aeronaves que reduzca el ruido experimentado por los usos del suelo sensibles al ruido dentro de los 65 CNEL. Hay dos criterios especialmente importantes a la hora de considerar las recomendaciones de reducción del ruido: el propietario del aeropuerto no puede tomar ninguna medida que imponga una carga indebida al

<sup>11</sup> Se considerará que una persona tiene "conocimiento implícito" si se le facilitó una copia del mapa de exposición al ruido en el momento de la adquisición de la propiedad, o si se publicó tres veces en un periódico de circulación general en la zona del aeropuerto la notificación de la existencia del mapa de exposición al ruido.

<sup>12</sup> 49 USC §47506, *Ley de Seguridad Aérea y Reducción del Ruido de 1979* (ASNA), modificada.

<sup>13</sup> 47 USC §47506



comercio interestatal o exterior; tampoco puede discriminar injustamente entre las diferentes categorías de usuarios del aeropuerto. El plan también puede incluir recomendaciones para la planificación de la compatibilidad del uso del suelo y acciones para mitigar el impacto del ruido en los usos del suelo no compatibles. Además, las regulaciones establecen que el programa debe contener disposiciones sobre actualizaciones y revisiones periódicas.

En un proceso similar a la revisión del documento NEM, el NCP 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 componentes calificados debido a la falta de impactos dentro de los umbrales de ruido prescritos a nivel federal, como ha sido el caso en el pasado en el Aeropuerto de Camarillo. En estas situaciones, se puede recomendar la adopción de medidas en un NCP 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 por el gobierno federal, el propietario de un aeropuerto puede ser elegible para la financiación a través del Programa Federal de Mejora de Aeropuertos (AIP) para aplicar los componentes calificados del programa.

La política de la FAA desaconseja el desarrollo de nuevos usos del suelo no compatibles en el entorno de los aeropuertos. La FAA no aprobará medidas del Programa de Compatibilidad de Ruido que propongan acciones correctivas de mitigación del ruido para el desarrollo incompatible que pudiera producirse en las proximidades 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 para ruido del AIP.

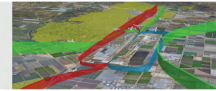
El NCP actual para el Aeropuerto de Camarillo fue finalizado y aprobado por la FAA en 2001.<sup>14</sup> Las operaciones aeroportuarias en el Aeropuerto de Camarillo y los avances en la tecnología de las aeronaves y el desarrollo del terreno que rodea al aeropuerto son factores que han cambiado significativamente desde la publicación más reciente del NEM.

## POLÍTICAS ESTATALES Y LOCALES DE USO DEL SUELO

El control del uso del suelo en las zonas afectadas por el ruido 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, como se indica en la Orden 5190.6B de la FAA, *Manual de Cumplimiento de Aeropuertos de la FAA*, el papel del patrocinador del aeropuerto con respecto a la reducción del ruido y la planificación del uso del suelo es “reducir el efecto del ruido en los residentes de la zona circundante. Tales acciones incluyen la ubicación óptima de las instalaciones, 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

<sup>14</sup> Coffman Associates, Inc. *Estudio de compatibilidad de ruido F.A.R. Parte 150 del Aeropuerto de Camarillo: Programa de Compatibilidad de Ruido* (noviembre de 1999).





injustificadamente en el comercio interestatal o exterior".<sup>15</sup> Además, una vez recibida la financiación de la subvención de la FAA, el patrocinador del aeropuerto se compromete a tomar las medidas apropiadas, 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 conformidad con las Garantías de la Subvención 21 de la FAA, *Uso compatible del suelo*.<sup>16</sup>

El Estado de California otorga a los gobiernos locales la potestad de regular el uso del suelo. Esta regulación se lleva a cabo a través de ordenanzas de zonificación y Planes Generales. El Estado también ha establecido normas sobre el ruido en los aeropuertos, normas de aislamiento acústico y requisitos para la creación de Comisiones de Uso del Suelo en los Aeropuertos (ALUC).

### 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.<sup>17</sup> Mientras que los planes de uso del suelo, como el Plan General, tienen por objeto establecer políticas y objetivos para orientar el futuro desarrollo y uso del suelo, los municipios controlan el uso del suelo mediante ordenanzas de zonificación y códigos de desarrollo.

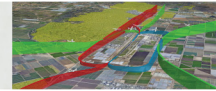
La zonificación ayuda a controlar el desarrollo en dos usos principales del suelo: residencial y no residencial. Las clasificaciones de la zonificación residencial establecen el número y tipo de unidades de vivienda que pueden construirse en un terreno. La densidad, o el número de unidades de vivienda 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 circundante. 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 sonoras inherentes. Las categorías comercial e industrial incluyen áreas zonificadas para 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 otra parte, los usos de tipo residencial, como las residencias de ancianos y los centros de acogida de grupos, pueden permitirse por mandato legal o mediante uso condicional en distritos no residenciales.

<sup>15</sup> Como se señala en la Orden de la FAA 5190.6B, Sección 13.2(2), las acciones de los patrocinadores están, "sujetas a las prohibiciones constitucionales contra la creación de una carga indebida sobre el comercio interestatal y exterior, y las normas contra la discriminación irrazonable, arbitraria e injusta que promuevan el interés local, otros requisitos legales y la interferencia con las responsabilidades reguladoras federales exclusivas sobre la seguridad y la gestión del espacio aéreo".

<sup>16</sup> Garantías de la Subvención de la FAA ([https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/airports/new\\_england/airport\\_compliance/assurances-airport-sponsors-2022-05.pdf](https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/airports/new_england/airport_compliance/assurances-airport-sponsors-2022-05.pdf)); Mayo 2022.

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



## Plan General

El Estado de California exige que cada jurisdicción local elabore un “*Plan General a largo plazo para el desarrollo de la ciudad o el condado*” que “*consistirá en una declaración de políticas de desarrollo e incluirá diagramas y textos 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.<sup>18</sup>

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 relativas al 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 ruido identifica y evalúa la situación del ruido en la comunidad. Se calculan y cartografían los niveles de ruido previstos 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.

## Normas de aislamiento acústico

La Parte 2, Volumen 1, Capítulo 12, Sección 1206.4 del Código de Normas de Construcción de California (Código de Regulaciones de California, 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 Regulaciones de California utiliza un nivel acústico medio día-noche ( $L_{dn}$ ) o el nivel equivalente de ruido comunitario (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),<sup>19</sup> 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.

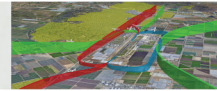
El manual afirma que, aunque existen métodos de aislamiento, estos no deberían ser una medida de mitigación para las zonas muy afectadas por el ruido, y que el aislamiento acústico debería reservarse para los usos existentes del suelo. Para las nuevas construcciones, la mejor forma de mitigar el ruido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

## Comisión de Uso del Suelo del Aeropuerto

La creación de una Comisión de Uso del Suelo del Aeropuerto (ALUC) es obligatoria para cualquier condado que cuente con un aeropuerto de uso público. El estatuto original se promulgó en 1967 como parte de la Ley de Aeronáutica del Estado para establecer las ALUC con el fin de promover la

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

<sup>19</sup> *Manual de planificación del uso del suelo en aeropuertos de California* del Departamento de Transporte de California (<https://dot.ca.gov/programs/aeronautics/airport-land-use-planning>).



compatibilidad del uso del suelo en torno a los aeropuertos.<sup>20</sup> Aunque las ALUC no tienen autoridad para regular las operaciones de un aeropuerto determinado, deben elaborar un plan integral que prevea el crecimiento ordenado de cada aeropuerto de uso público y de la zona que lo rodea dentro de la jurisdicción de la comisión.<sup>21</sup> Estos planes suelen denominarse planes integrales de uso del suelo (CLUP) o planes de compatibilidad de uso del suelo en aeropuertos (ALUCP). Una vez adoptados, la legislación de California estipula que las agencias locales deben modificar sus planes generales, ordenanzas de zonificación y otras normativas de uso del suelo para que sean coherentes con el ALUCP o CLUP en un plazo de 180 días, tal y como se establece en el Código de Gobierno de California §65302.3. Las ALUC también examinan y formulan recomendaciones sobre determinados proyectos dentro del área de planificación de las ALUC, de conformidad con las políticas descritas en el CLUP o el ALUCP. Las ALUC deben revisar los proyectos de acuerdo con las directrices del manual de la División de Aeronáutica de California (Caltrans). El contorno de ruido previsto a 20 años elaborado como parte de este estudio puede ser utilizado por la ALUC como material de apoyo durante su proceso de actualización del ALUCP.

### Acuerdo de Poderes Conjuntos

El 1 de octubre de 1976, la Ciudad de Camarillo y el Condado de Ventura firmaron el Acuerdo de Poderes Conjuntos (JPA) del Aeropuerto de Camarillo.<sup>22</sup> El JPA de 1976 es de carácter perpetuo y se creó originalmente para establecer límites mutuamente acordados para el aeropuerto de aviación general recientemente puesto en servicio. El JPA establece la Autoridad Aeroportuaria de Camarillo y aborda factores como el ruido en el aeropuerto, la longitud de la pista, las operaciones comerciales y de carga, y el peso de las aeronaves. Además, el condado y la ciudad acuerdan ejercer conjuntamente sus poderes policiales para mantener los usos del suelo compatibles con la aviación en la zona del Aeropuerto de Camarillo. La Autoridad Aeroportuaria debe revisar todos los asuntos relacionados con el uso del suelo dentro de la zona delimitada por la Autopista 34 al sur, Carmen Drive al este, la Autopista 101 al norte y el límite occidental de la esfera de interés de Camarillo al oeste.

Las siguientes restricciones figuran en el JPA de 1976:

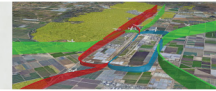
- El aeropuerto operará exclusivamente con fines de aviación general.
  - La aviación general incluye todos los vuelos de negocios y comerciales, de entrenamiento, de transporte personal, de perfeccionamiento y deportivos no clasificados como transporte aéreo.
  - La aviación general también incluye los taxis aéreos o los vuelos chárter remunerados sin horario establecido y los transportistas interestatales de carga limitados a 30 pasajeros y 7.500 libras de carga.
- El horario de funcionamiento del aeropuerto será de 5:00 AM a 12:00 AM.<sup>23</sup>
- La longitud utilizable de la pista no excederá de 6.000 pies y será los 6.000 pies más al oeste de la pista existente.
- Se aplicará un límite de peso de la aeronave de 115.000 libras (doble rueda).

<sup>20</sup> Código de Servicios Públicos de California (PUC) §21670

<sup>21</sup> Código de Servicios Públicos de California (PUC) §21675

<sup>22</sup> Consejo de Supervisores del Condado de Ventura y Ciudad de Camarillo *Acuerdo entre el Condado de Ventura y la Ciudad de Camarillo relativo al desarrollo del Aeropuerto de Camarillo y el uso del suelo circundante* (1976)

<sup>23</sup> Consejo de Supervisores del Condado de Ventura, Ordenanza 6506-17, *Horario de funcionamiento* (noviembre de 1980; rev. 2006)



- El patrón de tráfico VFR del aeropuerto se situará al sur del aeródromo.
- El desarrollo aeroportuario deberá guiarse para garantizar que las zonas residenciales no estén expuestas a niveles de ruido superiores a 60 CNEL de ruido medio y 90 dBA de ruido en un solo evento.

## POLÍTICAS Y REGULACIONES LOCALES DE PLANIFICACIÓN DEL USO DEL SUELO

La ubicación general del Aeropuerto de Camarillo dentro de la región costera del sur de California se muestra en el **Anexo 1A**. A los fines de este estudio, la zonificación y la planificación general en el área de estudio que rodea el Aeropuerto de Camarillo son responsabilidad de las siguientes jurisdicciones: Ciudad de Oxnard, Ciudad de Camarillo, y el Condado de Ventura. Los límites jurisdiccionales de cada uno se representan en el **Anexo 1B**. El límite detallado del área de estudio indica la extensión de la cartografía de uso del suelo recopilada para este mapa de exposición al ruido (NEM) 2023 Parte 150 basado en la escala NEM exigida por la FAA. El límite no representa la extensión de las operaciones de aeronaves o las condiciones de ruido.

Es importante señalar la distinción entre los conceptos de uso primario 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.

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

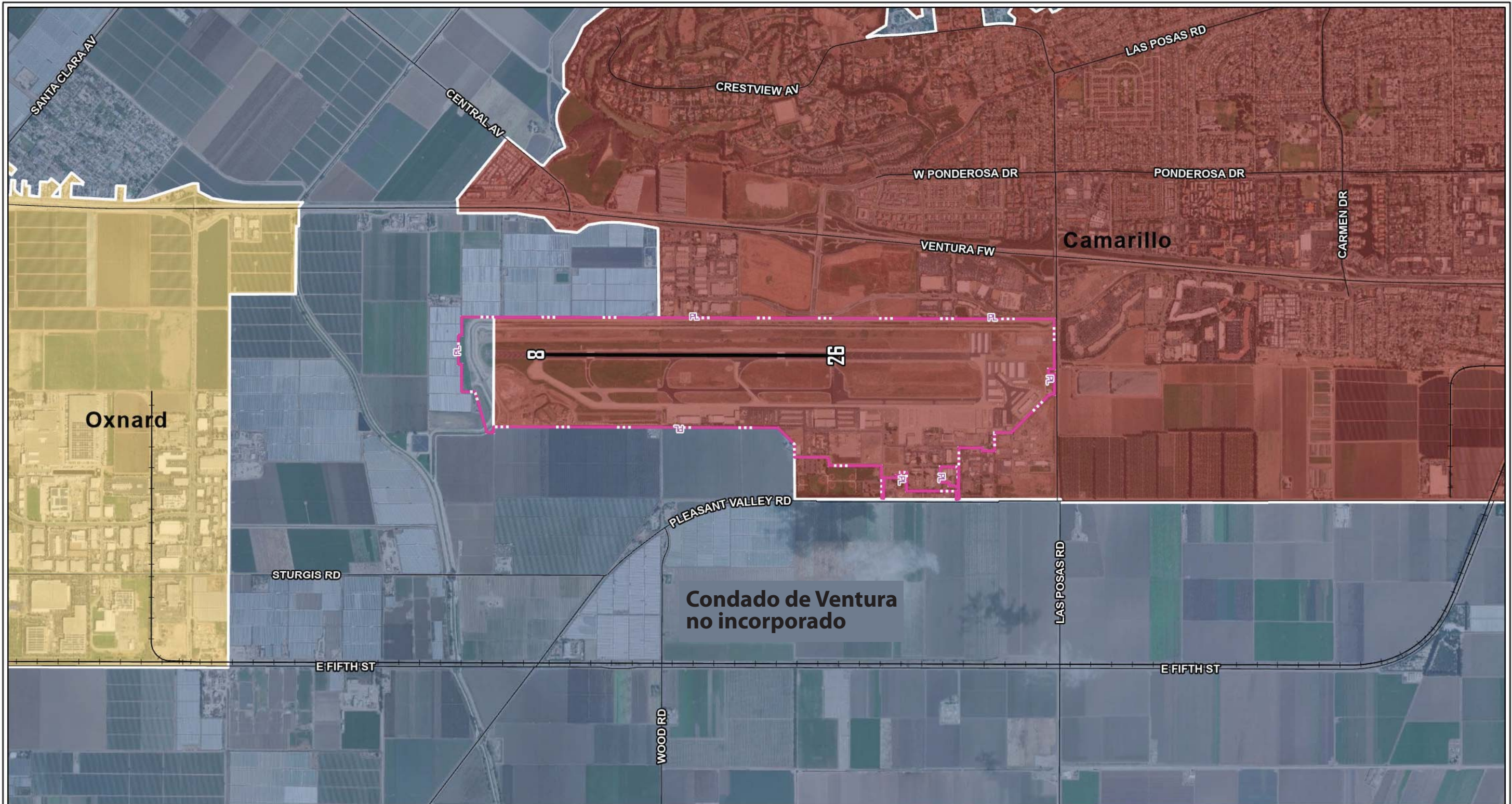
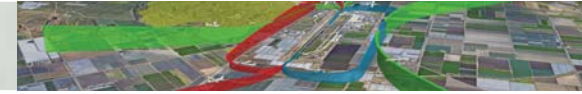
El uso del suelo del Plan General identifica el uso proyectado o futuro del suelo, de acuerdo con los objetivos y políticas establecidos en el Plan General adoptado localmente. Este documento guía el desarrollo futuro dentro del área de planificación de la ciudad y el condado y proporciona la base para 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 derivados de la exposición al ruido según las directrices de la Parte 150. El **Anexo 1C** ilustra los usos del suelo existentes en la zona de estudio, incluidos los usos sensibles al ruido como escuelas, instalaciones religiosas y hospitales. El área de estudio, o la propiedad cercana al aeropuerto en la que se ha obtenido información detallada sobre el uso del suelo, está compuesta 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 áreas de cada categoría de uso del suelo se basan en las parcelas identificadas en el **Anexo 1C**.



Esta página se dejó en blanco intencionalmente



**Leyenda**

— Carreteras  
+ Ferrocarril

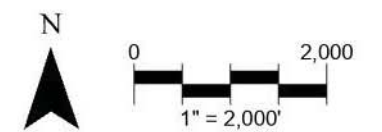
— Pista  
- - - Límite de propiedad del aeropuerto

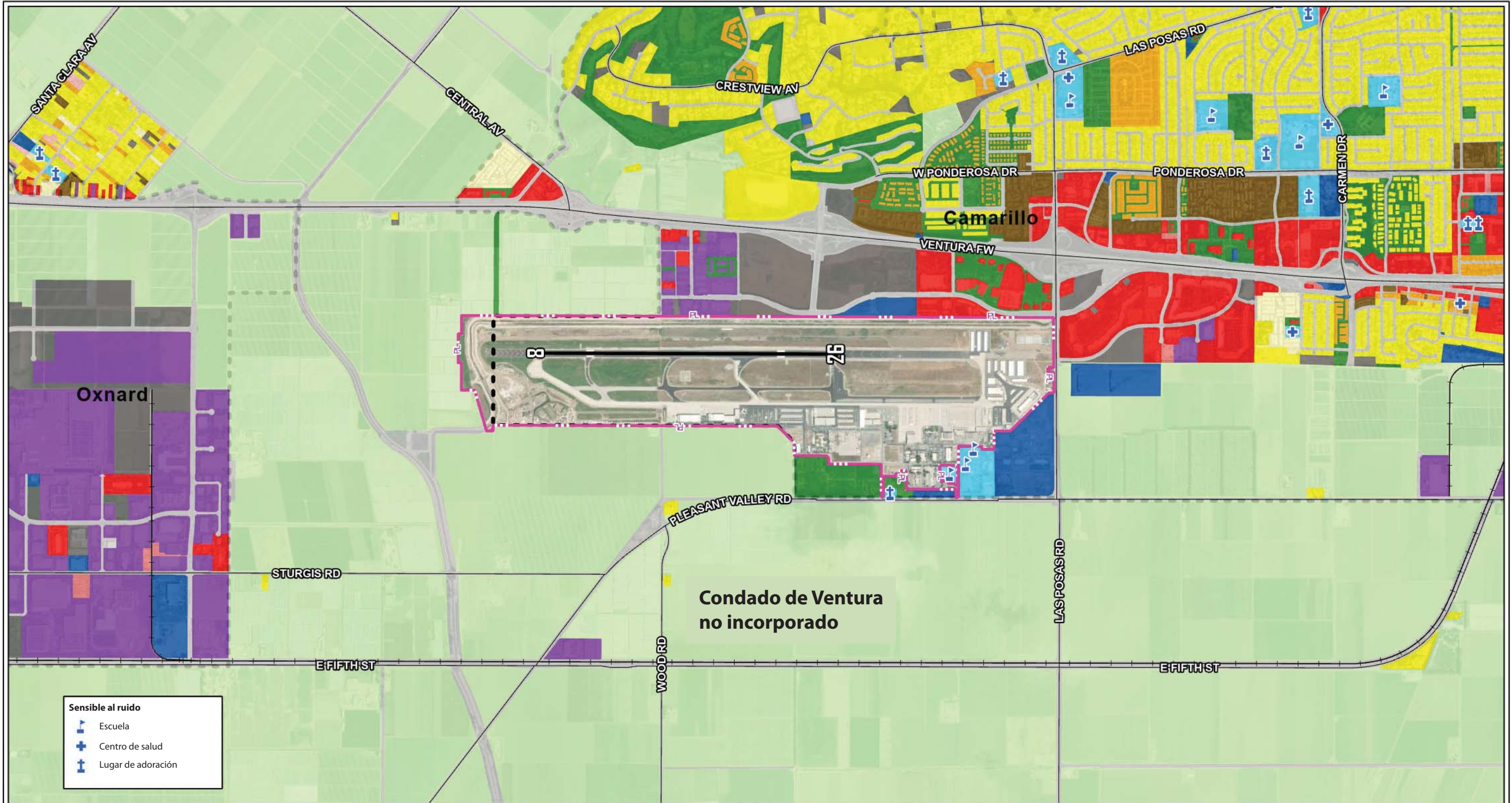
**Límite jurisdiccional**

— Camarillo  
— Condado de Ventura no incorporado

— Oxnard

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





**Sensible al ruido**

- Escuela
- Centro de salud
- Lugar de adoración

**Leyenda**

- Límite de propiedad del aeropuerto
- Pista
- Límite jurisdiccional
- Ferrocarril
- Carreteras

**Existente Uso del suelo**

- Agrario
- Residencial unifamiliar

- Residencial multifamiliar – Densidad media

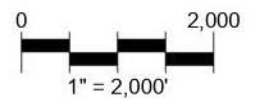
- Residencial multifamiliar – Alta densidad
- Comercial

- Industrial
- Estacionamiento
- Uso mixto

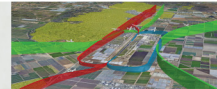
- Parques/Espacio abierto
- Público/parapúblico
- Viviendas fabricadas

- Sensible al ruido
- Solar
- Servidumbre/derecho de paso

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







El área de estudio, como se identifica en la **Tabla 1A**, es de aproximadamente 16.911 acres, de los cuales 657 acres pertenecen al aeropuerto (3,9 por ciento del área de estudio). Los usos agrícolas existen en la mayoría de los terrenos dentro del área de estudio del Aeropuerto de Camarillo (55,4 por ciento). El segundo grupo de usos principales del suelo está formado por zonas residenciales unifamiliares (10,6 por ciento), servidumbres/derechos de paso (10,3 por ciento) y zonas comerciales, industriales y de transporte y servicios públicos (9,2 por ciento). Estas tres categorías de uso del suelo combinadas representan más del 30 por ciento del área de estudio y más de 5.000 acres. Ejemplos de usos dentro de la categoría comercial, industrial y de transporte incluyen zonas comerciales locales y regionales, edificios de oficinas, almacenes de fabricación ligera e instalaciones de industrias pesadas. Una parte importante de la categoría de servidumbres/derechos de paso incluye carreteras como la Autopista Ventura Freeway, así como carreteras arteriales, colectoras y locales, el corredor ferroviario paralelo a E Fifth Street y servidumbres como el embalse y el canal del United Water Conservation District. Otros usos existentes en el área de estudio incluyen parques/espacios abiertos (3,2 por ciento), parcelas vacías (2,5 por ciento), residencias multifamiliares (2,2 por ciento), público/cuasi público (1,2 por ciento) y casas prefabricadas (0,3 por ciento).

Los usos sensibles al ruido identificados en el **Anexo 1C** representan el 1,1 por ciento del área de estudio o 192 acres. Estos incluyen tres escuelas y una iglesia ubicada directamente al sur de la propiedad del aeropuerto y al este de Las Posas Road, así como varias escuelas y lugares de culto ubicados al norte de Ponderosa Drive.

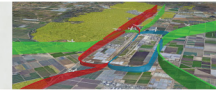
TABLA 1A   Usos existentes del suelo		
Tipo de uso del suelo	Área (Acres)	Porcentaje del área de estudio
Propiedad del aeropuerto	657	3.9 %
Agrícola	9,361	55.4 %
Residencial unifamiliar	1,797	10.6 %
Residencial multifamiliar	375	2.2 %
Comercial, industrial, transporte y servicios públicos	1,561	9.2 %
Uso mixto	8	0.0 %
Parques/espacios abiertos	538	3.2 %
Público/Cuasi público	201	1.2 %
Casas prefabricadas	45	0.3 %
Usos sensibles al ruido	192	1.1 %
Parcelas no urbanizadas/vacantes	430	2.5 %
Derecho de paso	1,746	10.3 %
<b>Total</b>	<b>16,911</b>	<b>100.0 %</b>

Fuente: Base de datos de la oficina local recaudadora de impuestos del Asesor del Condado de Ventura (diciembre 2022); Imágenes del mapa base ESRI (2022); análisis y encuesta en campo de Coffman Associates, enero 2023.

## Recursos históricos

Según la base de datos del Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP) del Servicio de Parques Nacionales, no hay sitios incluidos en el NRHP dentro del área de estudio de la Parte 150.<sup>24</sup> El recurso histórico más cercano, Camarillo Ranch House, se encuentra en 201 Camarillo Ranch Rd, que está justo al este del límite definido del área de estudio.

<sup>24</sup> Registro Nacional de Lugares Históricos del Servicio de Parques Nacionales (<https://www.nps.gov/subjects/nationalregister/database-research.htm>); September 2020).



También se consultó la base de datos de la Oficina de Preservación Histórica de Parques Estatales del Estado de California para determinar si hay algún Hito Histórico de California presente en la zona de estudio de la Parte 150. No hay ningún lugar catalogado como Hito Histórico de California o Punto de Interés Histórico de California.

Hay un lugar situado dentro de la zona de estudio que está protegido en virtud de la Sección 4(f), tal como se define en la Orden 1050.1F de la FAA, que es un parque de propiedad pública denominado Freedom Park. Freedom Park está situado en Pleasant Valley Road, junto al límite sur de la propiedad del aeropuerto.

## Zonificación

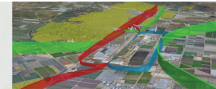
La Ciudad de Camarillo y la Ciudad de Oxnard, así como el Condado de Ventura, tienen autoridad sobre los usos del suelo en el área de estudio alrededor del Aeropuerto de Camarillo y han adoptado ordenanzas de zonificación que establecen una variedad de zonas para controlar el uso del suelo dentro de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

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 Camarillo.

La **Tabla 1B** representa la clasificación de los distritos de zonificación para cada jurisdicción y cómo esos distritos de zonificación encajan en una categoría de uso del suelo de zonificación generalizada.

TABLA 1B   Clasificación de los distritos de zonificación			
Categoría de zonificación generalizada	Ciudad de Camarillo	Ciudad de Oxnard	Condado de Ventura
Agrícola	AE	-	AE, RA, TP, CA
Residencial unifamiliar (baja densidad)	R-E, R-1, MHPD	R-1, R-B-1, R-W-1, MHP-C, R-BF	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	R2, CR2
Residencial multifamiliar – Apartamento/Condominio Residencial (alta densidad)	-	R-4	RHD
Comercial (incluidas oficinas y profesionales)	R-C, P-O, C-N, COT, SC	C-O, C-1, C-2, CBD CNC, CVC, HCI	CO, C1, CC
Uso mixto	CCM, CMU	CPC	R/MU, TC
Desarrollo planificado	RPD, CPD	MH-PD, P-D	RPD, CPD, CRPD
Industrial	L-M, M-1, M-2	C-M, BRP, M-L, M-1, M-2 CDI, EC, COD	M1, M2, M3, IND, CI
Parques/espacios abiertos	O-S	C-R, RC, RP	COS

Fuentes: División de Planificación de la Ciudad de Oxnard; División de Planificación de la Ciudad de Camarillo; 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 dentro del área de estudio		
Tipo de uso del suelo	Acres	Porcentaje del área de estudio
Propiedad del Aeropuerto de Camarillo	657	3.9 %
Agrícola	9,212	54.5 %
Residencial unifamiliar	3,059	18.1 %
Residencial multifamiliar	78	0.5 %
Comercial	584	3.5 %
Uso mixto	63	0.4 %
Industrial	1,770	10.5 %
Parques/espacios abiertos	39	0.2 %
Derecho de paso	1,449	8.6 %
<b>Total</b>	<b>16,911</b>	<b>100.0 %</b>

Fuentes: Base de datos de la oficina local recaudadora de impuestos del Asesor del Condado de Ventura (diciembre 2022); División de Planificación de la Ciudad de Camarillo; División de Planificación de la Ciudad de Oxnard; División de Planificación del Condado de Ventura; análisis de Coffman Associates.

Como se muestra en la Tabla 1C, más de la mitad del área de estudio que rodea el Aeropuerto de Camarillo está zonificada como agrícola (54,5 por ciento). Otros distritos de zonificación predominantes dentro del área de estudio incluyen residencial unifamiliar (18,1 por ciento), e industrial (10,5 por ciento). Estas tres áreas de zonificación, junto con la propiedad del aeropuerto (3,9 por ciento) y el derecho de paso (8,6 por ciento), representan más del 95 por ciento del área de estudio. El cinco por ciento restante corresponde a zonas comerciales (3,5 por ciento), residencial multifamiliar (0,5 por ciento), de uso mixto (0,4 por ciento) o parques/espacios abiertos (0,2 por ciento). Obsérvese que no hay zonas vacantes.

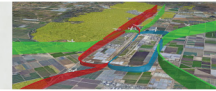
## Plan General

El elemento de uso del suelo de un Plan General designa la distribución e intensidad generales de uso del suelo propuestas en una jurisdicción. Este elemento sirve de marco para el plan y pretende correlacionar todos los aspectos relativos al 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.<sup>25</sup>

Las futuras designaciones de uso del suelo 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 Camarillo – *Informe de progreso del Plan General de la Ciudad de Camarillo 2021* (Publicado en abril de 2022)
- Ciudad de Oxnard – *Plan General de la Ciudad de Oxnard 2030* (Publicado en octubre de 2011; modificado en diciembre 2016)
- Condado de Ventura – *Plan General del Condado de Ventura 2040* (Adoptado el 15 de septiembre de 2020; actualizado el 12 de octubre de 2021)

<sup>25</sup> *Directrices 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 del uso del suelo**

Tipo de uso del suelo	Acres	Porcentaje del área de estudio
Propiedad del aeropuerto	657	3.9 %
Agrícola	9,332	55.2 %
Residencial unifamiliar	1,987	11.7 %
Residencial multifamiliar	622	3.7 %
Comercial	616	3.6 %
Uso mixto	277	1.6 %
Desarrollo planificado	68	0.4 %
Industrial	1,504	8.9 %
Público/Cuasi público	244	1.4 %
Parques/espacios abiertos	166	1.0 %
Derecho de paso	1,438	8.5 %
<b>Total</b>	<b>16,911</b>	<b>100.0%</b>

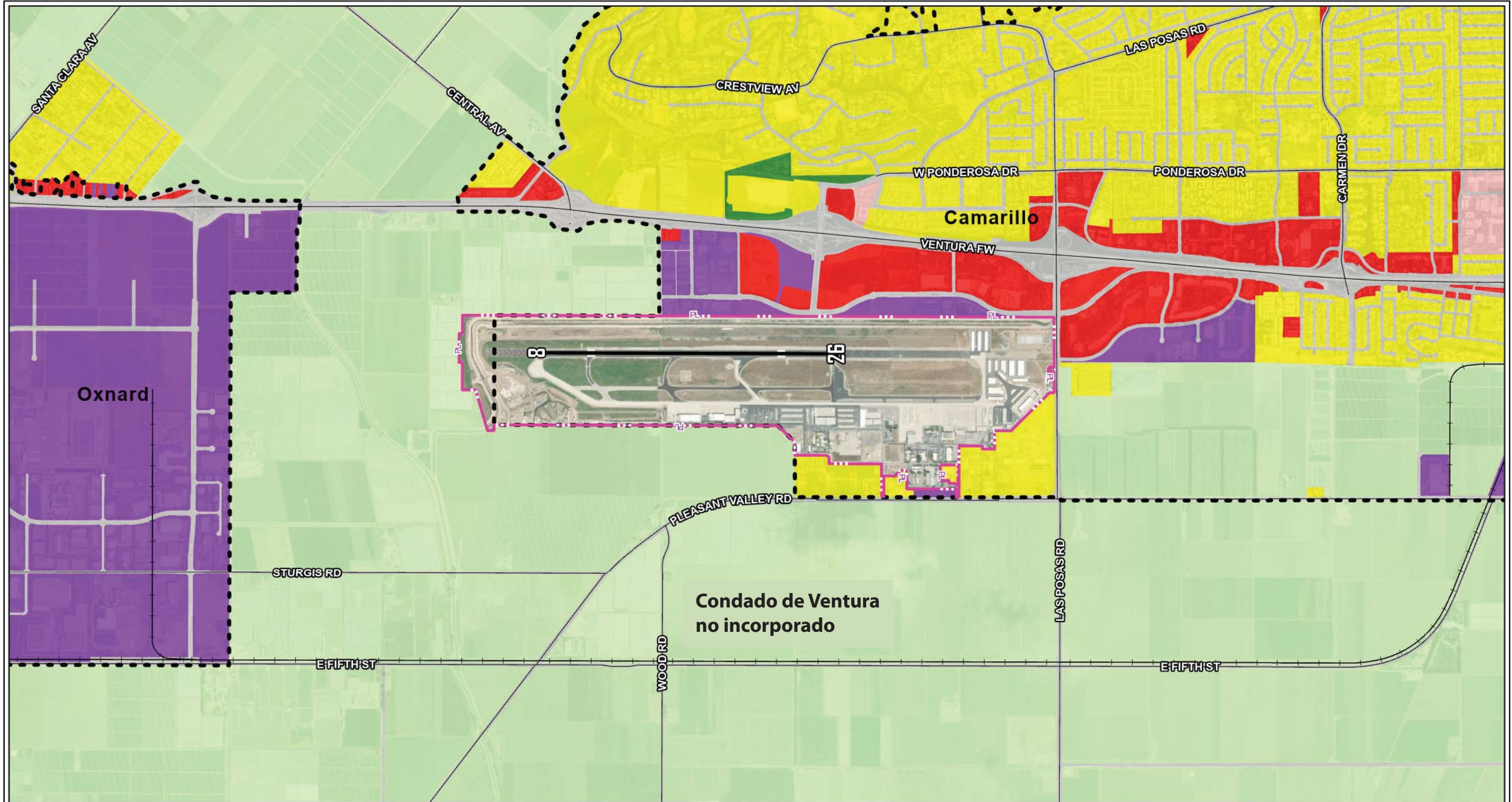
Fuentes: Base de datos de la oficina local recaudadora de impuestos del Asesor del Condado de Ventura (diciembre 2022); División de Planificación de la Ciudad de Camarillo; División de Planificación de la Ciudad de Oxnard; División de Planificación del Condado de Ventura; análisis de Coffman Associates.

En las designaciones de uso del suelo del Plan General de las jurisdicciones antes mencionadas, similar a la zonificación existente, el uso del suelo agrícola representa más de la mitad del área de estudio (55,2 por ciento). El uso residencial unifamiliar (11,7 por ciento) y el industrial (8,9 por ciento) son los otros usos planificados predominantes del suelo. El derecho de paso representa un 8,5 por ciento adicional del uso planificado del suelo. No se prevé que el aeropuerto (3,9 por ciento) cambie de superficie en la designación de uso del suelo del Plan General. La superficie prevista para uso comercial del suelo solo aumenta ligeramente hasta el 3,5 por ciento en el Plan General; sin embargo, hay que tener en cuenta que otras zonas cercanas al aeropuerto, actualmente zonificadas como comerciales, pasan a reflejarse como de uso mixto en el Plan General, y que algunas zonas industriales pasan a ser comerciales en el Plan General. Las designaciones anteriores combinadas representan más del 90 por ciento del uso futuro planificado del suelo dentro de la zona de estudio que rodea el Aeropuerto de Camarillo. Los restantes tipos de uso del suelo, incluyendo residencial multifamiliar (3,7 por ciento), de uso mixto (1,6 por ciento), parques/espacios abiertos (1,0 por ciento), y el desarrollo planificado (0,4 por ciento), muestran un aumento en acres de superficie planificada de la zonificación existente, compensado por una disminución en la superficie en acres de residenciales unifamiliares. La categoría adicional del Plan General de público/cuasi público (1,4 por ciento) refleja un cambio en el uso del suelo del área al sur del Aeropuerto de Camarillo, junto con otras áreas dentro de la Ciudad de Camarillo, actualmente zonificadas como residenciales unifamiliares a planificadas como uso público/cuasi público. Nótese que no se prevé que ninguna zona quede vacante.

## Planes Generales de la zona de estudio

En 1976, el Estado de California exigió la incorporación a los planes generales locales de un elemento relativo al ruido que abordara directrices específicas. Estas directrices se describen en el Apéndice D de las *Directrices del Plan General del Estado de California*,<sup>26</sup> publicado por la Oficina de Planificación e Investigación (OPR) del Gobernador. Los objetivos esenciales del elemento de ruido esbozados en el Apéndice D de las *Directrices del Plan General* de la OPR son:

<sup>26</sup> *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 2019.



**Leyenda**

- Carreteras
- Ferrocarril
- Pista

- Límite de propiedad del aeropuerto
- Límite jurisdiccional

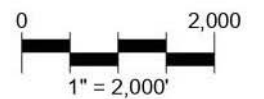
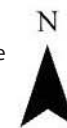
**Zonificación**

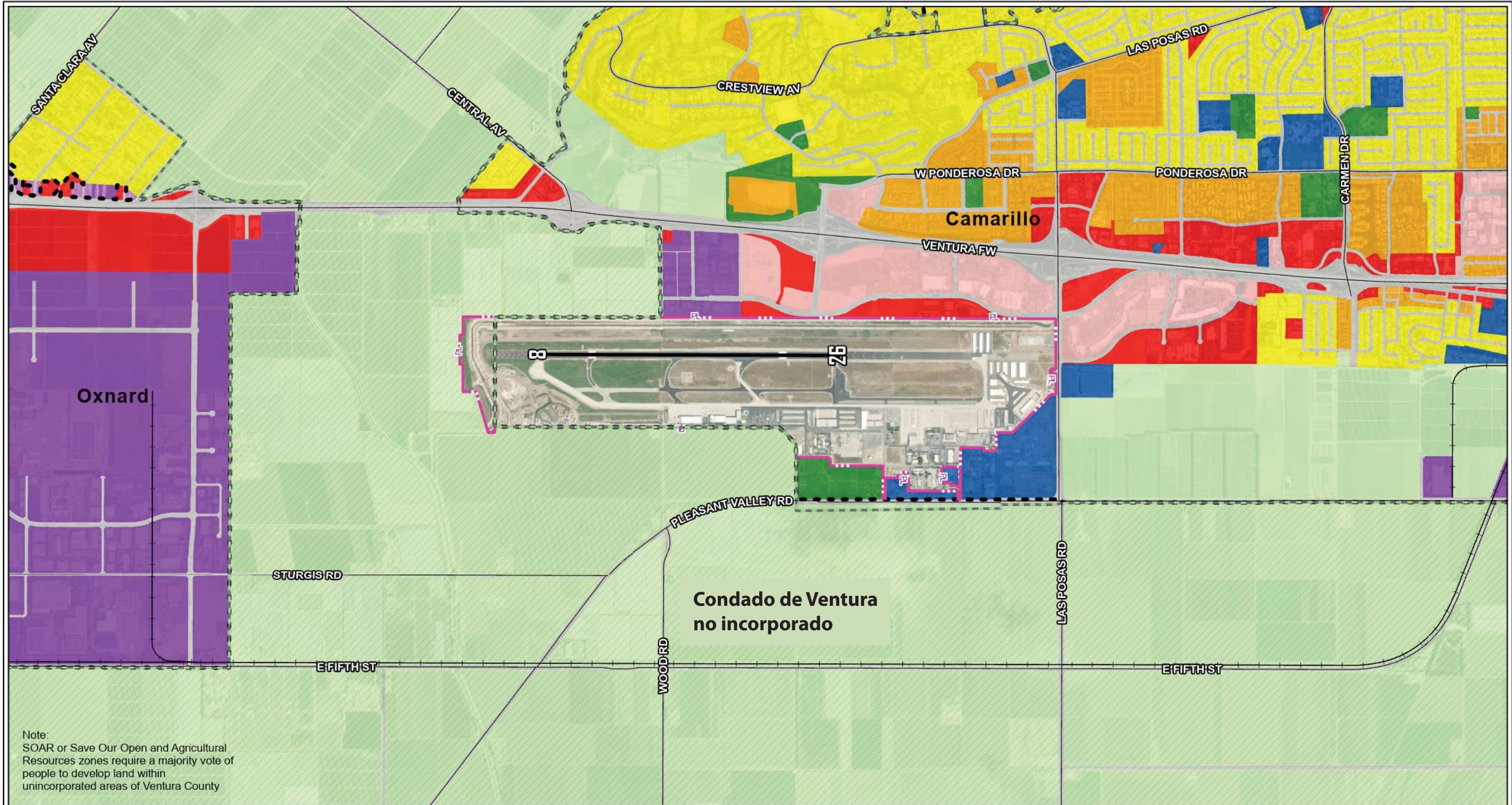
- Agrario
- Residencial unifamiliar

- Comercial
- Uso mixto
- Industrial

- Parques/Espacio abierto
- Servidumbre/derecho de paso

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



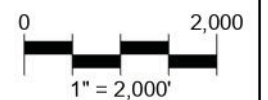


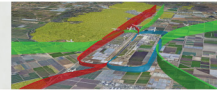
Note:  
SOAR or Save Our Open and Agricultural Resources zones require a majority vote of people to develop land within unincorporated areas of Ventura County

**Leyenda**

- |               |                                      |                                |  |                        |                         |                             |
|---------------|--------------------------------------|--------------------------------|--|------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| — Carreteras  | — Pista                              | ••• Límite jurisdiccional      | Residencial unifamiliar                    | Comercial              | Industrial              | Servidumbre/derecho de paso |
| — Ferrocarril | — Límite de propiedad del aeropuerto | <b>Uso futuro de la tierra</b> | Residencial multifamiliar – Densidad media | Uso mixto              | Público/parapúblico     |                             |
| — Zona SOAR   |                                      | Agrario                        |  | Desarrollo planificado | Parques/Espacio abierto |                             |

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





- 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, de este modo, 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 del suelo incompatibles.
- Proteger las regiones existentes de una zona de planificación en las que se determine que el entorno acústico es aceptable, protegiendo al mismo tiempo los lugares determinados como “sensibles al ruido”.
- Utilizar la definición del contorno de ruido CNEL o  $L_{dn}$  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 supera los 60 dB CNEL.<sup>27</sup>

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 las repercusiones del ruido para los residentes locales. El Código de Gobierno de California (CGC) §65302(f)(1)<sup>28</sup> exige que un elemento de ruido “identifique y evalúe los problemas de ruido en la comunidad y analice y cuantifique, en la medida de lo posible, según determine el órgano legislativo, los niveles de ruido actuales y previstos...” para varias fuentes descritas en el código, incluidas las “operaciones aeroportuarias comerciales, de aviación general, helipuertos, pistas de helicópteros y militares, los sobrevuelos de aeronaves, las normas de prueba 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 presentan extractos de los documentos de planificación anteriormente comentados que ofrecen orientaciones sobre la planificación del uso del suelo en relación con el ruido en las zonas próximas al aeropuerto.

### *Plan General de la Ciudad de Camarillo*

Los elementos relevantes del Plan General de la Ciudad de Camarillo para este estudio son los siguientes: Circulación (adoptado en 1984, actualizado por última vez en 2014), Seguridad (adoptado en 1989, actualizado por última vez en 2013) y Ruido (adoptado en 1979, actualizado por última vez en 2015).<sup>29</sup>

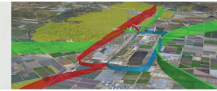
- *Elemento de Circulación: Objetivo 7 – Mantener y garantizar la compatibilidad del uso del suelo con el Aeropuerto de Camarillo.*
- *Elemento de Circulación: Objetivo 10 – Proporcionar un servicio público seguro, fiable y eficiente, minimizando al mismo tiempo los impactos y peligros de los servicios públicos.*

<sup>27</sup> Título 24 del Código de Regulaciones de California y Capítulo 35 del Código Uniforme de Construcción.

<sup>28</sup> Código de Gobierno de California Título 7, División 1, Capítulo 3, Artículo 5 *Autoridad y alcance de los Planes Generales* (<https://leginfo.legislature.ca.gov>); noviembre 2019.

<sup>29</sup> Informe de progreso anual del Plan General de la Ciudad de Camarillo 2021

([https://www.ci.camarillo.ca.us/departments/community\\_development/general\\_plan.php](https://www.ci.camarillo.ca.us/departments/community_development/general_plan.php)); abril 2022.



Servicios públicos (transporte aéreo). Adoptado en julio de 2000, el Plan Integral de Uso del Suelo en Aeropuertos del Condado de Ventura tiene por objeto proteger y promover la seguridad y el bienestar de los residentes próximos a los aeropuertos militares y de uso público del Condado, así como de los usuarios de los aeropuertos, fomentando al mismo tiempo el funcionamiento continuo de dichos aeropuertos. En concreto, el plan pretende proteger al público de los efectos adversos del ruido de las aeronaves, garantizar que las personas y las instalaciones no se concentren en zonas susceptibles de accidentes aéreos y garantizar que ninguna estructura o actividad invada o afecte negativamente al uso del espacio aéreo navegable. Antes de ser examinados por la Comisión de Planificación y/o el Ayuntamiento, los proyectos se revisan para comprobar su coherencia con el Plan Integral de Uso del Suelo en Aeropuertos.

- *Elemento de seguridad: Objetivo SAF-6 – Peligros de las aeronaves*

El objetivo SAF-6 pide facilitar el desarrollo seguro en las inmediaciones del Aeropuerto de Camarillo. La Ciudad coordina con el Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura y la Comisión de Uso del Suelo del Aeropuerto los futuros proyectos de desarrollo asociados con el aeropuerto o ubicados en sus inmediaciones. Se revisa la coherencia de los proyectos con el Plan Integral de Uso del Suelo del Aeropuerto del Condado de Ventura (ACLUP). Los proyectos de desarrollo dentro de las Zonas de Peligro del Aeropuerto deben cumplir con la Parte 77 de las Regulaciones de la Administración Federal de Aviación (objetos que afectan al espacio aéreo navegable). La Ciudad también garantiza que las pistas de aterrizaje privadas y los campos de aterrizaje agrícolas se sitúen fuera de las zonas que presentarían peligros o molestias significativas para los usos del suelo existentes o previstos y que no entren en conflicto con las trayectorias de vuelo de los aeropuertos existentes. El hotel y centro de conferencias que se está construyendo actualmente en la esquina noreste de Las Posas Road y Ventura Boulevard ha sido revisado por el Aeropuerto de Camarillo y condicionado adecuadamente para garantizar el cumplimiento de estas regulaciones.

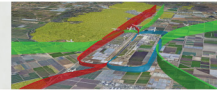
- *Elemento Ruido: Objetivo 1 – El patrón de uso del suelo de Camarillo es compatible con los niveles de ruido actuales y futuros.*

La Ciudad ha adoptado límites de ruido apropiados para diversas clasificaciones de uso del suelo en toda la comunidad.

La Ciudad exige a los promotores que presenten informes de evaluación del ruido con medidas de mitigación durante el proceso de planificación del proyecto para identificar y abordar los posibles impactos acústicos en sus propios desarrollos y en los usos del suelo residenciales y sensibles al ruido cercanos.

La Ciudad, a través del Departamento de Construcción y Seguridad, exige que las estructuras nuevas, unifamiliares y multifamiliares, cumplan las normas estatales de aislamiento acústico de las medianeras entre el exterior y el interior, y que se aplique un control del ruido en el suelo y el techo.





- *Elemento Ruido: Objetivo 2 – Se minimizan los impactos acústicos que afectan a los usos del suelo sensibles al ruido procedentes de fuentes de transporte.*

La Ciudad colabora estrechamente con el Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura, que gestiona el Aeropuerto de Camarillo, para mantener informados a los pilotos de las directrices para la reducción del ruido, incluida la identificación de “zonas sensibles al ruido” en las que debe evitarse el sobrevuelo, así como evitar vuelos entre las 10:00 p.m. y las 7:00 a.m. La Ciudad también coordina la revisión de todos los proyectos de urbanización con el Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura para garantizar una mitigación adecuada y eficaz de los ruidos relacionados con el aeropuerto que sean relevantes para los proyectos de urbanismo.

- *Elemento Ruido: Objetivo 4 – Se mejora la calidad de vida en la comunidad mediante esfuerzos por parte de la Ciudad para reducir los impactos acústicos.*

La Ciudad coordina las distintas agencias competentes implicadas en la reducción del ruido, incluido el Aeropuerto de Camarillo.

La Ciudad respeta todas las normas estatales y federales de seguridad y salud en el trabajo en materia de ruido.

- *Medidas de aplicación del elemento de ruido recomendadas*

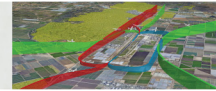
La Tabla 12 enumera las medidas contenidas en el Elemento Ruido para la aplicación de los objetivos y políticas, y el estado de su aplicación.

El Capítulo 3 del Plan General de Camarillo también identifica el Límite de Restricción Urbana de Camarillo (CURB), que restringe a la Ciudad de Camarillo de permitir servicios urbanos y usos urbanizados del suelo fuera de la línea CURB para ayudar a prevenir la expansión urbana. El CURB fue adoptado por primera vez en 1998, modificado en 2016 y está en vigor hasta el 31 de diciembre de 2050.

### *Plan General de la Ciudad de Oxnard*

Los objetivos y políticas relevantes para este estudio de la Parte 150 del Aeropuerto de Oxford están referenciados en el Capítulo 3 – Desarrollo Comunitario, el Capítulo 4 – Infraestructuras y Servicios Comunitarios, y el Capítulo 6 – Seguridad y Riesgos, del Plan General de la Ciudad de Oxnard publicado en octubre de 2011.<sup>30</sup>

<sup>30</sup> Ciudad de Oxnard, California 2030 Plan General, Objetivos y Políticas (<https://www.oxnard.org/wp-content/uploads/2017/06/Oxnard-2030-General-Plan-Amend-06.2017-SM.pdf>); octubre 2011.



- **Objetivo CD-5 Desarrollo industrial adecuado**

CD-5.2 Uso del suelo compatible: garantizar una separación adecuada entre los usos del suelo sensibles (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.

- **Objetivo CD-8 Gestión del crecimiento**

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

- **Objetivo ICS-10 Transporte aéreo**

ICS-10.1 Apoyar al 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 en el Aeropuerto de Oxnard: continuar 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 del aeropuerto: 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.

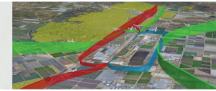
- **Objetivo ER-6 Recursos estéticos, escénicos y de paisajismo**

ER-6.6 Nuevo desarrollo de espacio abierto privado: garantizar que los nuevos desarrollos incorporen áreas de espacio abierto que proporcionen identidad a la comunidad y al vecindario, espacio abierto exterior privado 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 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 aplicando las Normas Estatales de Aislamiento Acústico a los proyectos en entornos muy ruidosos y exigir a los promotores que cumplan las medidas de mitigación del ruido, diseñadas por un ingeniero acústico.



SH-5.3 Medidas de atenuación acústica: promover, en la medida de lo posible, medidas alternativas de atenuación acústica, tales como bermas, paisajismo pesado, repavimentación de muros contra el ruido para promover la absorción del ruido así como la deflexión, arcenes y paisajismo, o ubicación de edificios lejos de la calzada 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 de “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 están permanentemente comprometidas con usos del suelo productores de ruido, como corredores de transporte y zonas industriales.

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

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

SH-6.9 Minimizar la exposición al ruido de receptores sensibles: prohibir el desarrollo de nuevos usos del suelo comerciales, industriales o generadores de ruido adyacentes a usos residenciales existentes y otros receptores de ruido sensibles como escuelas, guarderías, centros de salud, bibliotecas e iglesias si se espera que los niveles de ruido superen los 70 dBA.

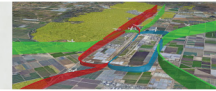
SH-6.12 Programas de reducción del ruido: promover la coordinación intergubernamental para la reducción del ruido y los programas de información pública.

SH-6.13 Ruido aceptable en ventanas y patios abiertos: continuar exigiendo el análisis del ruido de los proyectos de desarrollo propuestos como parte del proceso de revisión ambiental y luego exigir medidas de mitigación para reducir los impactos del ruido a niveles aceptables dentro de las áreas de actividad exterior y dentro de las estructuras residenciales sin depender de la ventilación mecánica, si es factible.

### *Plan General del Condado de Ventura 2040*

El primer Plan General del Condado de Ventura se adoptó en 1988. Recientemente se completó una actualización integral del Plan General por primera vez en 30 años y el 15 de septiembre de 2020 se adoptó el Plan General actualizado del Condado de Ventura 2040.<sup>31</sup>

<sup>31</sup> Plan General del Condado de Ventura 2040 (<https://vc2040.org/review/documents>); septiembre 2020.



En el Plan General del Condado de Ventura 2040, el ruido se aborda dentro del Elemento de Peligros y Seguridad del Capítulo 7, Sección 7.9, exigido por el estado. De conformidad con 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 carga. 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 se vería afectado por el ruido o generaría 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 la compatibilidad acústica del desarrollo discrecional con los usos circundantes. El Condado determinará el ruido con base en las siguientes normas:

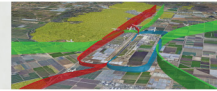
[...]3. Nuevos usos sensibles al ruido propuestos para ubicarse cerca de aeropuertos:

- a. Estarán prohibidas si se encuentran en un contorno de ruido de nivel equivalente de ruido comunitario (CNEL) de 65 dB o superior; o
- b. Se permitirá en el área de contorno de ruido del nivel equivalente de ruido comunitario (CNEL) de 60 dB a CNEL 65 dB solamente si se tomarán medidas para garantizar niveles de ruido interior de CNEL 45 dB o inferiores.

HAZ-9.6 Compatibilidad con el ruido de aeropuertos: el Condado utilizará el análisis de ruido de aeronaves preparado para los aeropuertos locales o los contornos de ruido del estudio actual de Zonas de Uso Compatible de Instalaciones Aéreas (AICUZ) de NBVC-Point Mugu, según sea más apropiado para la ubicación de un proyecto, como un mapa preciso del impacto a largo plazo del ruido de la actividad de aviación 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 equivalente de ruido comunitario (dB 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 para el control del ruido para el desarrollo discrecional serán las siguientes:

1. Reducción de las emisiones acústicas en la fuente.
2. Atenuación de la transmisión del sonido a lo largo de su trayectoria, mediante barreras, modificación del relieve, plantaciones densas, orientación y ubicación de los edificios, y otras 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 Espacios Abiertos y Recursos Agrícolas (SOAR) del Condado de Ventura*

SOAR es una iniciativa a nivel del 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 por ciento de los votantes del público en general. En noviembre de 2016, una medida para ampliar la fecha de vencimiento 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 Límite 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 del urbanismo de terrenos agrícolas fuera de la línea CURB requiere el voto mayoritario de los ciudadanos de todo el condado.<sup>32</sup> El límite SOAR se muestra en el mapa de uso del suelo futuro en el **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 del Aeropuerto (ALUC) designada, tal y como autoriza y exige la ley estatal (Cal PUB, División 9, Aviación Parte 1, Capítulo 4, Artículo 3.5, Sección 21670 y siguientes). La ALUC es responsable de elaborar un plan integral de uso del suelo de aeropuertos para cada aeropuerto de uso público del condado. El *Plan integral de uso del suelo de aeropuertos* del Condado de Ventura para los tres aeropuertos de uso público y el aeropuerto militar del condado se adoptó en 1991 y se actualizó en 2000.<sup>33</sup>

## **Planes específicos de zona**

### *Zona de patrimonio histórico de la Ciudad de Camarillo*

Dentro del elemento de diseño comunitario del Plan General de la Ciudad de Camarillo también se designa una zona de patrimonio histórico. La zona de patrimonio histórico abarca todo el desarrollo dentro de 500 pies del corredor de la autopista o dentro de 1.000 pies de un intercambio de autopista, ambos de los cuales se encuentran en la parte norte del área de estudio para este estudio Parte 150. La zona de patrimonio histórico designa estilos específicos, materiales, colores, texturas, y la escala de los elementos arquitectónicos dentro de la zona.

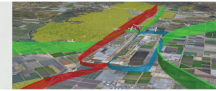
### *Plan específico del aeropuerto norte de la Ciudad de Camarillo*

La Ciudad de Camarillo ha adoptado varios planes de zonas específicas, y los límites del Plan específico del aeropuerto norte se encuentran dentro de esta área de estudio de la Parte 150. El Plan específico del aeropuerto norte se adoptó en 1986 y se actualizó exhaustivamente por última vez en 2016.<sup>34</sup> El

<sup>32</sup> Salvamento de Espacios Abiertos y Recursos Agrícolas (2018) <https://www.soarvc.org/communities/ventura-county/>

<sup>33</sup> Coffman Associates, Inc. *Plan integral de uso del suelo de aeropuertos del Condado de Ventura* (julio de 2000)

<sup>34</sup> *Plan específico del aeropuerto norte* de la Ciudad de Camarillo (septiembre de 2016)



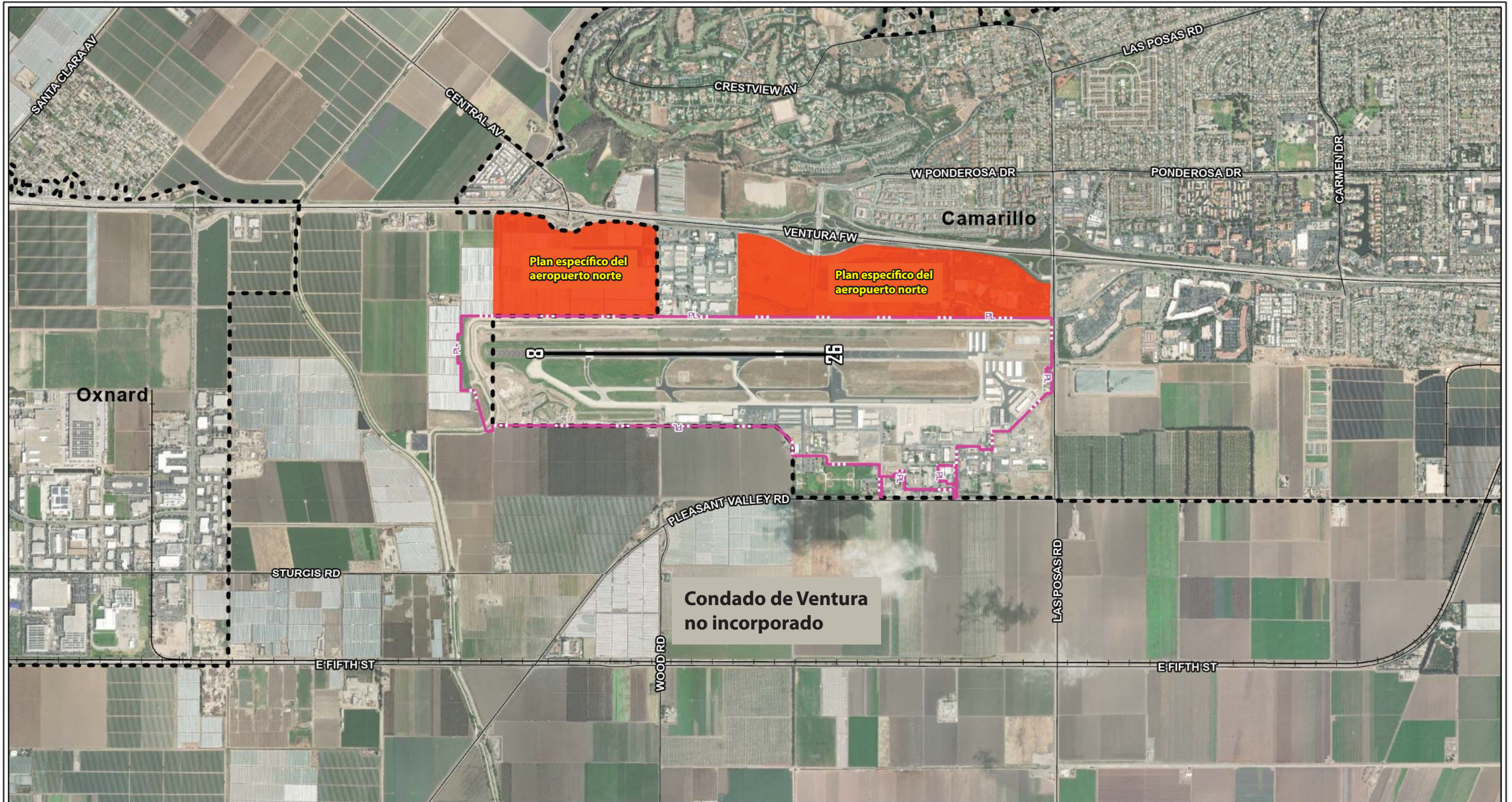
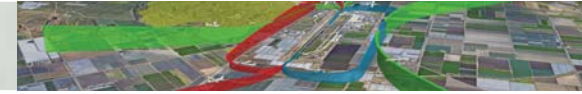
propósito del plan es guiar el desarrollo físico y económico dentro del área identificada de 337 acres de acuerdo con el Plan General de la Ciudad. La compatibilidad con el Aeropuerto de Camarillo es un componente clave del Plan específico del aeropuerto norte, con la limitación de las restricciones de altura de los edificios debido a las servidumbres de navegación asociadas con el aeropuerto considerado, así como la oportunidad. La ubicación del Plan específico del aeropuerto norte de Camarillo se muestra en el **Anexo 1F**.

## INSTALACIONES EXISTENTES

Las instalaciones aeroportuarias pueden clasificarse en dos categorías distintas: instalaciones de operaciones aéreas e instalaciones en tierra. Las instalaciones de operaciones aéreas están directamente asociadas a las operaciones de las aeronaves. Estas instalaciones pueden incluir, entre otras, pistas, pistas de rodaje, iluminación del aeropuerto y ayudas a la navegación. Las instalaciones en tierra se refieren a las instalaciones necesarias para proporcionar una transición segura y eficiente del transporte de superficie al transporte aéreo, así como para apoyar el servicio, almacenamiento, mantenimiento y seguridad en las operaciones de las aeronaves. Las instalaciones de operaciones aéreas y en tierra existentes se presentan en el **Anexo 1G**.

## INSTALACIONES DE OPERACIONES AÉREAS

El CMA dispone de una única pista (8-26) orientada de este a oeste. La pista 8-26 tiene 6.013 pies de largo por 150 pies de ancho. La pista está marcada como pista sin instrumentos de precisión, lo que incluye la designación de aterrizaje, línea intermitente central, marcas de umbral, punto objetivo y marcas de borde. El pavimento de la pista es de asfalto y tiene una capa de sellado de fricción de caucho. La pista 8-26 tiene una pendiente del 0,22 por ciento, ascendente de oeste a este. La calificación de resistencia del pavimento para la pista 8-26 está publicada como 50.000 libras de rueda simple (S), 80.000 libras de rueda doble (D) y 125.000 libras de rueda doble dual (DD). La pista 8-26 está equipada con iluminación de pista de intensidad media (MIRL), luces identificadoras de final de pista (REIL), un sistema de iluminación de aproximación de intensidad media con luces intermitentes secuenciadas (MALSF) que da servicio a la pista 26, y un sistema indicador de trayectoria de aproximación de precisión de 4 casillas (PAPI4) que da servicio a ambos extremos de la pista. La pista 8-26 está servida por una pista de rodaje paralela de longitud completa (pista de rodaje H) con una separación de 700 pies entre la línea central de la pista y la línea central de la pista de rodaje. La pista de rodaje H se construyó en 2013. La pista de rodaje F también es una pista de rodaje paralela que está a 300 pies de la pista de rodaje H y a 1.000 pies de la pista. La pista de rodaje F se extiende desde la intersección con la pista de rodaje E hacia el este a lo largo de 8.000 pies. Las pistas de rodaje A, B, C, D y E conectan con la pista. La pista de rodaje G es paralela a la parte este de la pista de rodaje F y está separada de la pista de rodaje F por 130 pies. La pista de rodaje G sirve como pista de rodaje de circunvalación, aumentando la eficiencia del movimiento hacia y desde las zonas de hangares al este. La pista de rodaje G1 se extiende desde el extremo este de las pistas de rodaje F y G, hacia el norte, hasta las zonas de hangares al este. Las pistas de rodaje G2 y G3 conectan las pistas de rodaje G y F.



**Leyenda**

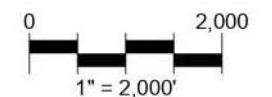
— Carreteras  
— Ferrocarril

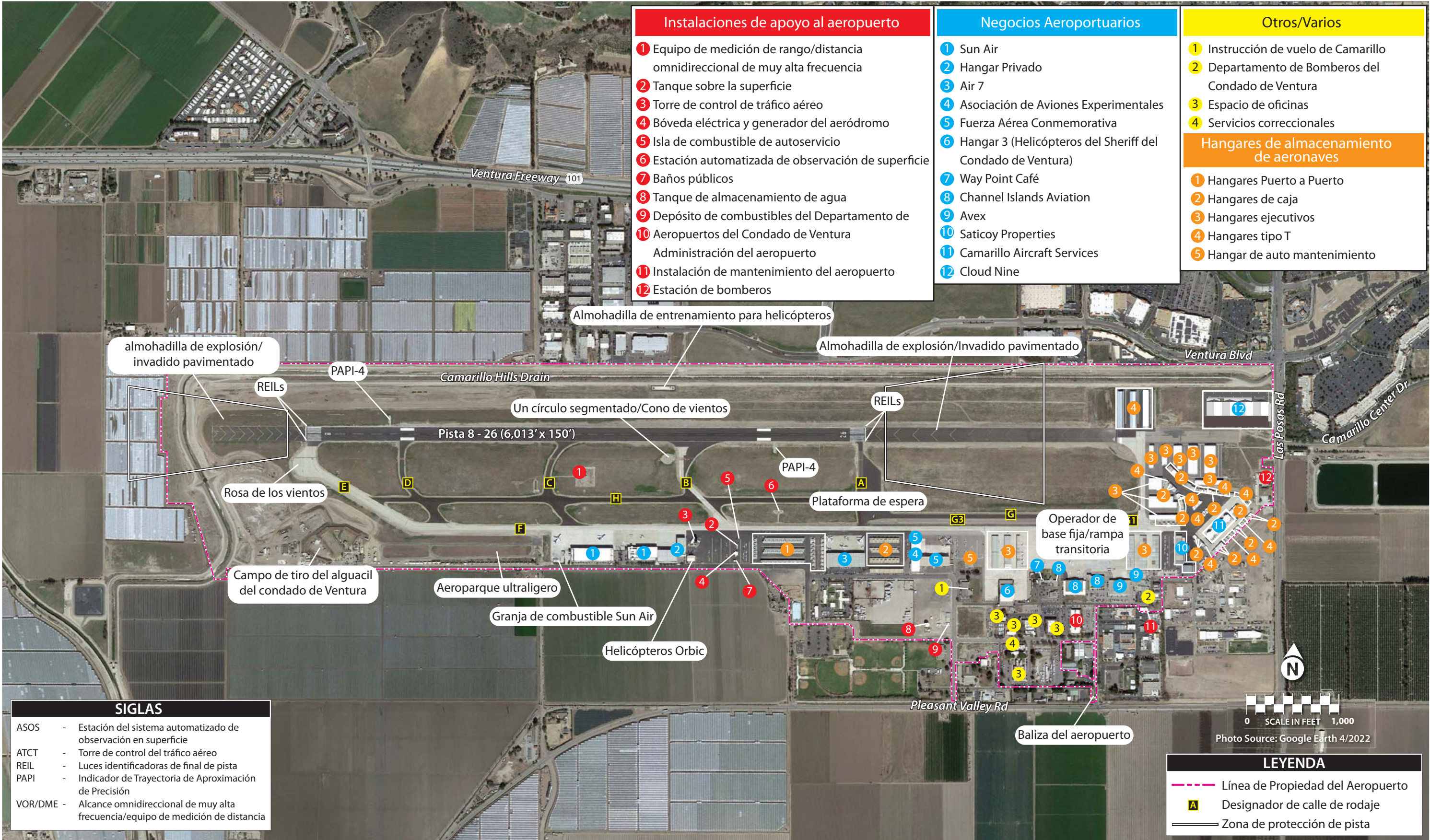
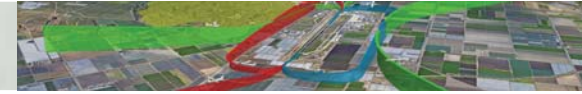
— Pista

— Límite de propiedad del aeropuerto

— Plan específico

Fuente:  
Plan específico del aeropuerto norte  
ESRI Basemap Imagery, 2022





- Instalaciones de apoyo al aeropuerto**
- 1 Equipo de medición de rango/distancia omnidireccional de muy alta frecuencia
  - 2 Tanque sobre la superficie
  - 3 Torre de control de tráfico aéreo
  - 4 Bóveda eléctrica y generador del aeródromo
  - 5 Isla de combustible de autoservicio
  - 6 Estación automatizada de observación de superficie
  - 7 Baños públicos
  - 8 Tanque de almacenamiento de agua
  - 9 Depósito de combustibles del Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura Administración del aeropuerto
  - 10 Instalación de mantenimiento del aeropuerto
  - 11 Estación de bomberos

- Negocios Aeroportuarios**
- 1 Sun Air
  - 2 Hangar Privado
  - 3 Air 7
  - 4 Asociación de Aviones Experimentales
  - 5 Fuerza Aérea Conmemorativa
  - 6 Hangar 3 (Helicópteros del Sheriff del Condado de Ventura)
  - 7 Way Point Café
  - 8 Channel Islands Aviation
  - 9 Avex
  - 10 Saticoy Properties
  - 11 Camarillo Aircraft Services
  - 12 Cloud Nine

- Otros/Varios**
- 1 Instrucción de vuelo de Camarillo
  - 2 Departamento de Bomberos del Condado de Ventura
  - 3 Espacio de oficinas
  - 4 Servicios correccionales
- Hangares de almacenamiento de aeronaves**
- 1 Hangares Puerto a Puerto
  - 2 Hangares de caja
  - 3 Hangares ejecutivos
  - 4 Hangares tipo T
  - 5 Hangar de auto mantenimiento

**SIGLAS**

ASOS	- Estación del sistema automatizado de observación en superficie
ATCT	- Torre de control del tráfico aéreo
REIL	- Luces identificadoras de final de pista
PAPI	- Indicador de Trayectoria de Aproximación de Precisión
VOR/DME	- Alcance omnidireccional de muy alta frecuencia/equipo de medición de distancia

**LEYENDA**

	Línea de Propiedad del Aeropuerto
	Designador de calle de rodaje
	Zona de protección de pista





El aeropuerto cuenta con una amplia variedad de hangares para aeronaves, entre los que se incluyen grandes hangares convencionales, hangares en caja y hangares en T. Una parte del lado noreste del aeródromo se ha remodelado recientemente con 120.000 pies cuadrados de espacio para nuevos hangares. La plataforma de estacionamiento de aeronaves se encuentra en varios lugares alrededor del aeródromo, con un total aproximado de 106.000 yardas cuadradas.

La **Tabla 1E** resume los datos de las instalaciones aéreas disponibles en el CMA. Las ayudas a la navegación (NAVAIDS) incluyen tres conos de viento iluminados, un sistema automatizado de observación en superficie (ASOS), un círculo segmentado, un alcance omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR) basado en tierra y un sistema de posicionamiento global por satélite (GPS).

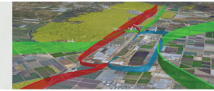
TABLA 1E   Datos de las instalaciones de operaciones aéreas - Aeropuerto de Camarillo		
	Pista 8	Pista 26
Longitud (pies)	6,013	6,013
Anchura (pies)	150	150
Umbrales desplazados (pies)	0	0
Superficie del pavimento	Asfalto, hormigón, capa de sellado de fricción de caucho	Asfalto, hormigón, capa de sellado de fricción de caucho
Estado del pavimento	Aceptable	Aceptable
<b>Resistencia del pavimento (lbs)</b>		
Carga en una rueda	50,000	50,000
Carga en dos ruedas	80,000	80,000
Doble tándem	125,000	125,000
Iluminación de bordes	MIRL	MIRL
Marcas en el pavimento	Sin precisión	Sin precisión
Ayudas visuales de aproximación	MIRL, REIL, PAPI (P4L)	MIRL, REIL, PAPI (P4L)
Procedimientos de aproximación por instrumentos	RNAV (GPS)	VOR, RNAV (GPS)
Control del tráfico aéreo	ATCT (7:00 a.m. – 9:00 p.m.)	
Información meteorológica	ASOS	ASOS
Patrón de tráfico de aeronaves de ala fija	Derecho	Izquierdo
<b>Siglas:</b>		
ASOS - Estación del sistema automatizado de observación en superficie	ODALS - Sistemas de iluminación de aproximación omnidireccionales	
ATCT - Torre de control del tráfico aéreo	REILS - Luces identificadoras de final de pista	
GPS - Sistema de posicionamiento global	RNAV - Navegación de área	
LOC - Localizador	VASI - Indicadores visuales de pendiente de aproximación	
MIRL - Iluminación de pista de intensidad media	VOR - Alcance omnidireccional de muy alta frecuencia	

Fuente: Suplemento de la Carta de EE.UU. (en vigor a partir del 23 de febrero de 2023); Informe de datos medioambientales de aeropuertos (2016-2017).

## INSTALACIONES EN TIERRA

Las instalaciones en tierra incluyen todos los elementos del aeropuerto inaccesibles a las aeronaves. Estas instalaciones incluyen edificios de oficinas, estacionamientos de vehículos y estaciones de combustible.

El Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura ha desarrollado un parque industrial/comercial en las partes no destinadas a la aviación de la propiedad de la base aérea desactivada.



El Condado de Ventura también mantiene dos instalaciones de seguridad pública en el aeropuerto, incluidas las instalaciones utilizadas por el Departamento de Bomberos del Condado de Ventura y el Departamento del Sheriff del Condado de Ventura. La primera estación atiende las necesidades de la comunidad circundante además del aeropuerto. El Departamento de Bomberos del condado alquila espacio en el parque industrial/comercial para un centro de despacho y oficinas administrativas. El Departamento del Sheriff del Condado de Ventura también utiliza espacio de hangar y plataforma para su unidad de helicópteros de búsqueda y rescate. En el aeropuerto también se encuentra una academia de formación del Sheriff. En la esquina suroeste de la propiedad del aeropuerto hay un campo de tiro con a bermas utilizado por el Departamento del Sheriff para el entrenamiento con armas de fuego.

## OPERACIONES AEROPORTUARIAS

El Aeropuerto de Camarillo está situado a 76,8 pies MSL. La altitud del patrón de tráfico para todas las aeronaves monomotor es de 800 pies AGL (875 pies MSL) y de 1.000 pies AGL (1.075 pies MSL) para las aeronaves multimotor y de turbina. El aeropuerto utiliza un patrón de tráfico a la derecha no estándar para la Pista 8 y un patrón de tráfico a la izquierda estándar para la Pista 26. Cuando se despega de la Pista 8 hacia el este, un giro no estándar a la derecha en el despegue da lugar a la actividad en el patrón de tráfico al sur de la pista. El patrón de tráfico no estándar a la derecha para la Pista 8 pretende evitar la congestión del patrón de tráfico sobre la Ciudad de Camarillo al norte.

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 26 la mayor parte del tiempo. La pista 8 se ve favorecida por los vientos de Santa Ana.

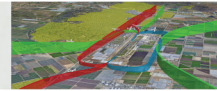
La autorización ATC para los procedimientos de aproximación por instrumentos y las aproximaciones visuales IFR, así como las condiciones meteorológicas, dictan los procedimientos operativos para las aeronaves que se aproximan a la Pista 26. Estas condiciones a menudo dan lugar a sobrevuelos de aterrizaje al este de la Pista 26 en la aproximación.

## PROCEDIMIENTOS PARA LA REDUCCIÓN DEL RUIDO

Debido a la proximidad de usos del suelo sensibles al ruido al Aeropuerto de Camarillo, se han establecido procedimientos voluntarios Fly Friendly Ventura County (VC) [vuelo respetuoso del Condado de Ventura] para proporcionar varias medidas recomendadas de reducción del ruido. De acuerdo con el JPA de 1976 con la Ciudad de Camarillo, el patrón de tráfico de las reglas de vuelo visual (VFR) se situará al sur del aeródromo. El horario de funcionamiento del aeropuerto es de 7:00 AM a 10:00 PM de acuerdo con la Ordenanza 6506-17 de la Junta de Supervisores. El programa Fly Friendly contempla más detalles.

Para todos los aviones que llegan y salen, las medidas voluntarias de reducción del ruido incluyen:

- No se permite el despegue de aeronaves entre las 12:00 AM y las 5:00 AM, sin permiso previo del Director del Aeropuerto.
- Mantenerse lo más alto posible sobre las zonas residenciales durante el sobrevuelo, las aproximaciones y las salidas.



- Utilizar el mejor régimen de ascenso al salir de las pistas.
- No se permiten despegues ni aterrizajes en formación sin permiso previo del Director del Aeropuerto.
- Realizar acercamientos con bajo consumo energético.
- El tráfico del norte vuela hacia abajo sobre la Autopista 101.

Para el patrón de toque y despegue de la pista 26:

- Altitudes de patrón de tráfico publicadas de 875' MSL para aeronaves monomotor y 1.075' MSL para aeronaves multimotor y de turbina.
- Utilizar el mejor régimen de ascenso, si las condiciones lo permiten, girar con viento cruzado al alcanzar 700' AGL o el límite del aeropuerto, lo que ocurra primero.
- Mantener la altitud patrón hasta girar en la base del recorrido.
- Mantener el patrón dentro de Las Posas Road.

Para el aterrizaje en la pista 26:

- El tráfico a la derecha o a la izquierda durante las horas en que el ATCT está en funcionamiento debe comenzar con una entrada de 45 grados para el giro a favor del viento y el recorrido de base en o antes de llegar a Las Posas Road.
- Volar en o por encima del alcance de planeo del PAPI durante la aproximación.
- Están prohibidas las aproximaciones VFR en línea recta cuando el ATCT está cerrado.

Para el despegue de la pista 26:

- Al despegar de la zona de tráfico del aeropuerto utilizar el mejor régimen de ascenso, mantenerse en el rumbo de la pista hasta sobrepasar el extremo de salida de la pista y alcanzar los 700' AGL.
- Si se dirige inicialmente hacia el noroeste, permanecer al sur de Central Ave.

Para el patrón de toque y despegue de la pista 8:

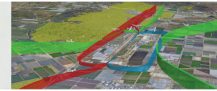
- Altitudes de patrón de tráfico publicadas de 875' MSL para aeronaves monomotor y 1.075' MSL para aeronaves multimotor y de turbina.
- Utilizar el mejor régimen de ascenso, si las condiciones lo permiten, girar con viento cruzado al alcanzar 700' AGL o el límite del aeropuerto, lo que ocurra primero.
- Mantener la altitud patrón hasta girar en la base del recorrido.

Para el aterrizaje en la pista 8:

- Evitar sobrevolar la Ciudad de Camarillo durante la aproximación.

Para el despegue de la pista 8:

- Al despegar de la zona de tráfico del aeropuerto, utilizar el mejor régimen de ascenso y (cuando la altitud lo permita) girar para evitar el sobrevuelo residencial antes de seguir el rumbo.
- Extremar la precaución debido al tráfico de aproximación por instrumentos en sentido contrario que vuela hacia el Aeropuerto de Oxnard.



#### Patrón de tráfico de helicópteros:

- Evitar las zonas sensibles al ruido.
- Volar a 500' AGL.
- Volar a velocidad de crucero normal o más despacio.
- Evitar las maniobras bruscas.
- Utilizar perfiles de despegue/descenso pronunciados.

#### Aterrizaje del helicóptero desde el este:

- Seguir las carreteras principales al sobrevolar la Ciudad de Camarillo.

El aeropuerto proporciona información adicional sobre los patrones de vuelo en una guía del piloto disponible en formato impreso y en línea (**Anexo 1H**). La guía del piloto también describe los procedimientos enumerados anteriormente. El aeropuerto recomienda a todos los pilotos que sigan los procedimientos de reducción del ruido descritos en Fly Friendly VC. Las escuelas de vuelo del aeropuerto acatan un horario 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 están publicados tanto en papel como en el sitio web del condado en <https://vcairports.org>. A los pilotos se les indican sistemáticamente ambos recursos y se les pide que los respeten siempre que sea posible y compatible con la seguridad. El programa de reducción del ruido en el Aeropuerto de Camarillo es voluntario, no obligatorio, debido a las implicaciones de la ANCA, que establece la prevalencia de las políticas nacionales de ruido de la aviación sobre las políticas locales en virtud de 14 CFR Parte 161.

El Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura también ha creado un formulario de quejas por ruido para que las quejas se puedan presentar, registrar y hacer seguimiento 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 utilizando 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 una capa de nubes (definida en pies sobre el suelo) puede situarse para que un piloto inicie la aproximación.

Los procedimientos de aproximación por instrumentos solo están disponibles para la pista 26, cuyos detalles se muestran en la **Tabla 1G**. El procedimiento de aproximación por instrumentos más sofisticado en el CMA es el RNAV (GPS) Z a la pista 26, que proporciona una aproximación con localizador y guía vertical (LPV). Esta aproximación por instrumentos LPV permite mínimos de visibilidad de  $\frac{3}{4}$  de milla y techos de nubes a 250 pies. Esta aproximación por instrumentos proporciona mínimos muy bajos, y solo una aproximación ILS (que normalmente puede proporcionar visibilidad de  $\frac{1}{2}$  milla y techos de nubes a 200 pies) puede tener mínimos más bajos. Las aproximaciones LPV están clasificadas por la FAA como aproximaciones sin precisión, aunque proporcionan guía vertical. Hay otras aproximaciones por instrumentos basadas en GPS disponibles, incluida una aproximación a la pista 8.



**PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO VOLUNTARIOS RECOMENDADOS**

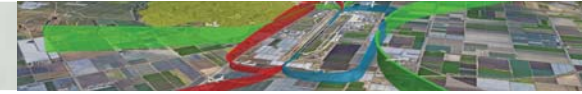
Las inmediaciones del aeropuerto son sensibles al ruido en todos los cuadrantes. Se pide a los operadores de aeronaves que practiquen procedimientos silenciosos de atenuación del ruido siempre que sea posible y compatible con la seguridad.

- Sin salidas de aeronaves entre las 00.00 y las 05.00 sin la aprobación previa del Director del aeropuerto.
- Permanecer lo más alto posible sobre las zonas residenciales durante el sobrevuelo, las aproximaciones y las salidas.
- Utilizar el mejor régimen de ascenso al despegar de una pista.
- No se realizarán despegues ni aterrizajes sin el permiso previo del Director del Aeropuerto.
- Utilizar operaciones de aproximación de baja energía.
- El tráfico norte vuela a sotavento sobre la autopista U.S. 101.
- Volar en la trayectoria de planeo PAPI o por encima de ella en la aproximación final.

- Al salir de la Pista 8, utilizar el mejor régimen de ascenso y, cuando la altitud permita, virar para evitar el sobrevuelo de zonas residenciales antes de seguir en ruta.
- Cuando la torre de control está cerrada, las llegadas a la Pista 8 deben planificarse con el costado DERECHO de la aeronave orientado hacia la pista para evitar el sobrevuelo de la ciudad.
- Extremar las precauciones al salir de la Pista 8 debido al tráfico de aproximación por instrumentos en sentido opuesto.
- Las llegadas a la Pista 8 utilizan circuito de tráfico DERECHO para evitar el sobrevuelo de la ciudad.
- Las llegadas nocturnas emplean aproximación a la Pista 8 basada en GPS cuando el viento, el clima y la seguridad lo permiten.
- Los vuelos que salen de la Pista 8 hacia el este sobrevuelan la autopista U.S. 101.
- Al salir de la Pista 26, mantener rumbo de pista hasta más allá del final de la pista y alcanzar los 400' de altura antes de seguir en ruta.

- En aproximaciones visuales directas a la Pista 26, permanecer en la trayectoria de planeo PAPI por encima de ella y evitar sobrevolar áreas sensibles al ruido al norte de la línea central extendida.
- Las aeronaves deben salir de la Pista 26 siempre que sea posible.
- Seguir todas las instrucciones del ATC.
- Las aeronaves que superen el límite de peso de pista publicado deberán ponerse en contacto con la administración del aeropuerto para obtener su aprobación e instrucciones.
- No se permiten operaciones de aeronaves que pesen más de 115,000 libras, excepto en casos de emergencia.

**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: CMA  
 Latitud / Longitud: 34-12.825000N 119-05.661667W  
 Proximidad a Camarillo: 3 miles west of city  
 Elevación del campo: 77'  
 Runway 08-26: 6,010' x 150'

**ALTITUDES DEL PATRÓN DE TRÁFICO:**

Aviones ligeros - 800'  
 Avión multimotor/jet - 1,000'

**COMUNICACIONES:**

CTAF: 128.20 (Pilot Controlled Lighting)  
 ATIS: 126.02  
 Control terrestre de Camarillo: 121.8  
 Torre de Camarillo: 128.20 (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: 126.025 (ATIS freq.)  
 CMA VOR (on field): 115.8

**TARIFA DE ATERRIZAJE:**

Las tarifas de aterrizaje se aplican a aeronaves de más de 12,500 libras

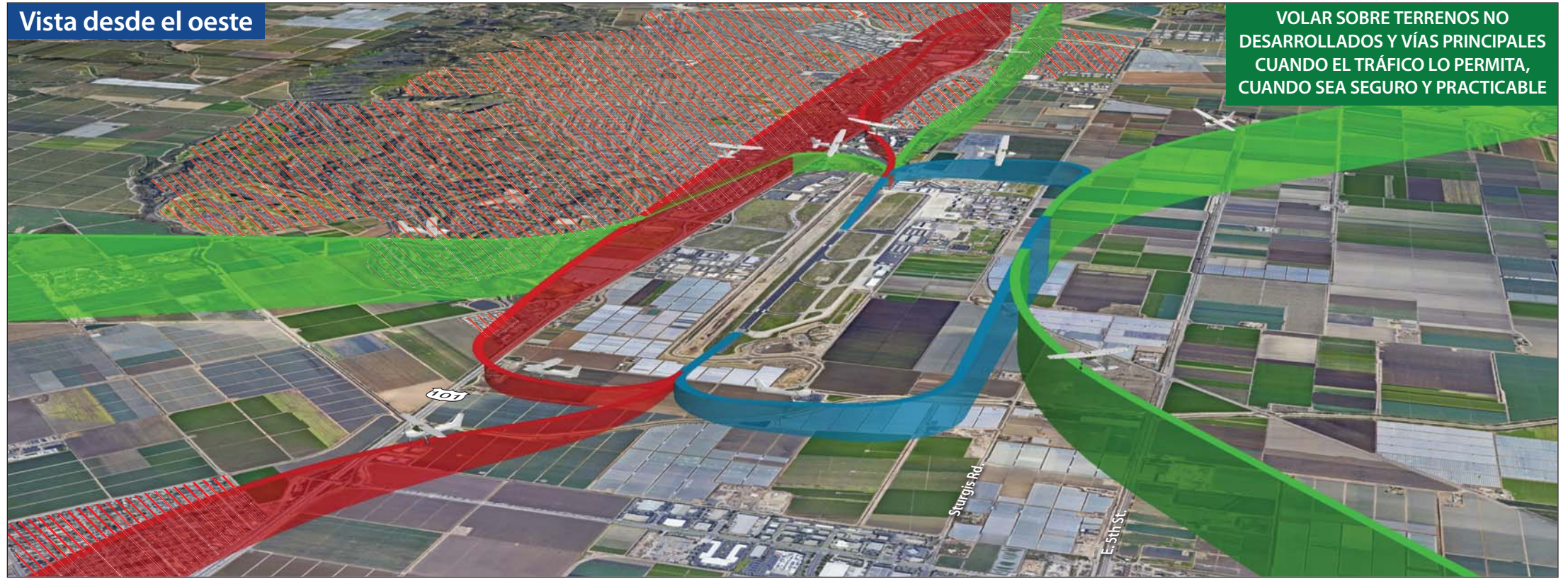
**SERVICIOS AEROPORTUARIOS:**

Operadores de base fija de servicio completo:

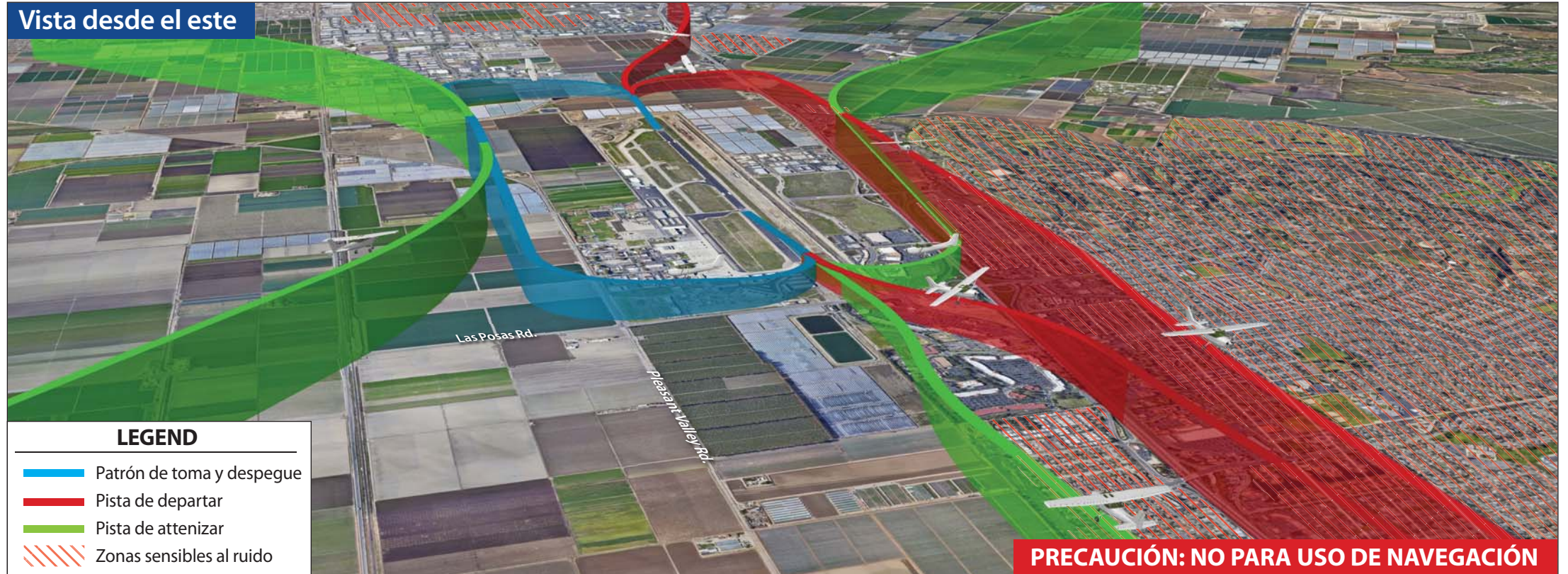
- **Avex Aviation** (805) 603-4799  
 AVFuel: 100LL and Jet A
- **AIR 7** (805) 383-1100  
 AVFuel: 100LL and Jet A
- **Channel Islands Aviation** (805) 987-1301  
 AVFuel: 100LL and Jet A
- **Sun Air Jets** (805) 389-9301  
 AVFuel: 100LL, Jet A, and SAF

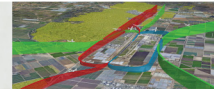


Vista desde el oeste



Vista desde el este





**TABLA 1F | Datos de aproximación por instrumentos**

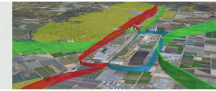
	MÍNIMOS METEOROLÓGICOS POR CATEGORÍA DE APROXIMACIÓN Y AERONAVE			
	Categoría A	Categoría B	Categoría C	Categoría D
<b>RNAV (GPS) Z pista 26</b>				
LPV-DA directo 26	250' / ¼ milla			
<b>RNAV (GPS) Y pista 26</b>				
LNAV - MDA	543' / 1 milla	543' / 1½ milla	543' / 1¾ milla	
En círculo	543' / 1 milla	563' / 1½ milla	1023' / 3 millas	
<b>RNAV (GPS) pista 8</b>				
LNAV MDA	772' / 1 milla	772' / 1¼ milla	772' / 2½ milla	
En círculo	763' / 1 milla	763' / 1¼ milla	763' / 2½ millas	1023' / 3 millas
<b>VOR pista 26</b>				
Directo 26	1023' / 1¼ milla	1023' / 1½ milla	1023' / 3 millas	NA
En círculo	1023' / 1¼ milla	1023' / 1½ milla	1023' / 3 millas	NA
Las categorías de aeronaves se basan en la velocidad de aproximación de la aeronave, que se determina como 1,3 veces la velocidad de pérdida en configuración de aterrizaje. Las categorías de aproximación son las siguientes:				
Categoría A: 0-90 nudos (por ejemplo, Cessna 172)				
Categoría B: 91-120 nudos (por ejemplo, Beechcraft KingAir)				
Categoría C: 121-140 nudos (por ejemplo, B-737, Regional Jets, Canadair Challenger)				
Categoría D: 141-166 nudos (por ejemplo, B-747, Gulfstream IV)				
Categoría E: Más de 166 nudos (por ejemplo, algunas aeronaves militares o de carga grandes)				
<b>Abreviaturas:</b>				
LPV - Rendimiento del localizador con guía vertical				
VOR - Estación omnidireccional de muy alta frecuencia				
GPS - Sistema de posicionamiento global				
LNAV/RNAV/VNAV - variante técnica del GPS (navegación lateral, área, vertical)				
DA - Altitud de decisión (utilizada para aproximaciones guiadas verticalmente)				
MDA - Altitud mínima de descenso (utilizada para aproximaciones sin precisión)				
Nota: (xxx' / x milla) = visibilidad (en pies)/altura del techo de nubes (en millas)				

Fuente: U.S. Procedimientos en la terminal (en vigor a partir del 3 de noviembre 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 eficiente 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 material. El Aeropuerto de Camarillo 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 local del ATCT.

La ATCT de Camarillo está situada al sur de la pista 8-26, cerca del centro de operaciones. La torre está abierta 16 horas al día, de 7:00 a.m. a 9:00 p.m. Las condiciones operativas de las aeronaves en el Aeropuerto de Camarillo también se ven influidas por las aeronaves en otros aeropuertos, especialmente el Aeropuerto de Oxnard y la Estación Aérea Naval de Point Magu. El **Anexo 1J** muestra los datos de seguimiento de vuelos por radar recogidos por Vector para aterrizajes (en rojo) y despegues



(en azul) durante un periodo de 24 horas en el Aeropuerto de Camarillo. La actividad es generalizada en toda la zona de estudio durante el periodo de 24 horas representado, con más aterrizajes desde el este y despegues hacia el norte. El patrón de tráfico para los aterrizajes se concentra al sur de la pista 26 hacia E Fifth Street. La actividad de despegue generalmente fluye hacia el noroeste de la pista 26.

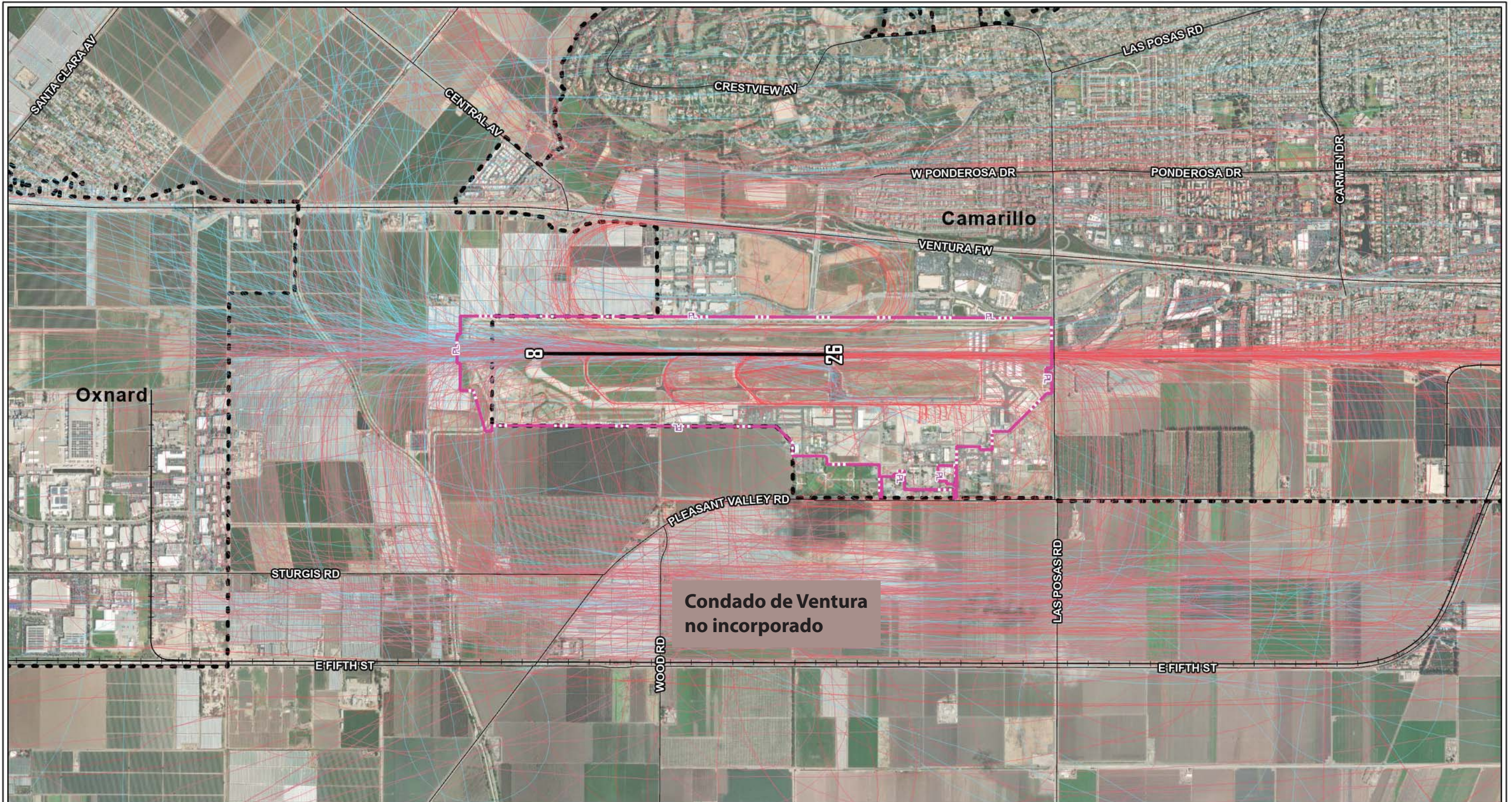
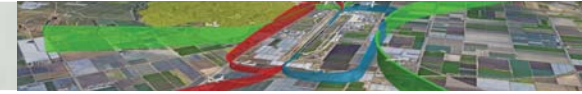
## ESTRUCTURA DEL ESPACIO AÉREO

La FAA ha establecido un sistema de espacio aéreo normalizado para regular el uso del espacio aéreo en todos los aeropuertos de los EE.UU. Dentro del sistema de la FAA, el espacio aéreo se clasifica en términos generales como controlado o no controlado. La diferencia entre espacio aéreo controlado y no controlado se refiere principalmente a los requisitos de calificación de los pilotos, las comunicaciones tierra-aire, los servicios de navegación y tráfico aéreo y las condiciones meteorológicas.

En los EE.UU. se han designado 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 requisitos variables para el control positivo del tráfico aéreo. El **Anexo 1L** ilustra el espacio aéreo que rodea el Aeropuerto de Camarillo.

- El espacio aéreo de Clase A es un espacio aéreo controlado e incluye todo el espacio aéreo comprendido entre los 18.000 pies sobre el nivel medio del mar (MSL) y 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 se adapta individualmente y consta de una superficie y dos o más capas.
- El espacio aéreo de Clase C es el espacio aéreo que se encuentra a menos de 30 millas náuticas (nm) de los aeropuertos primarios del espacio aéreo de Clase B y a menos de 10 nm 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 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 Camarillo está clasificado como Clase D desde la superficie hasta los 2.500 pies MSL durante aproximadamente cinco millas náuticas al oeste y al sur del aeropuerto. El espacio aéreo de Clase D se extiende en un radio de cinco millas náuticas desde la torre, excepto al oeste y al sur, donde se ve interrumpido por los espacios aéreos de Clase D del Aeropuerto de Oxnard y NAS Point Mugu. El espacio aéreo de Clase D solo es efectivo durante el tiempo en que el ATCT está operativo (7:00 a.m. a 9:00 p.m.).
- 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. Solamente 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





**Leyenda**

— Carreteras  
— Ferrocarril

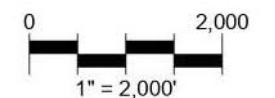
— Pista  
— Límite de propiedad del aeropuerto

••• Límite jurisdiccional

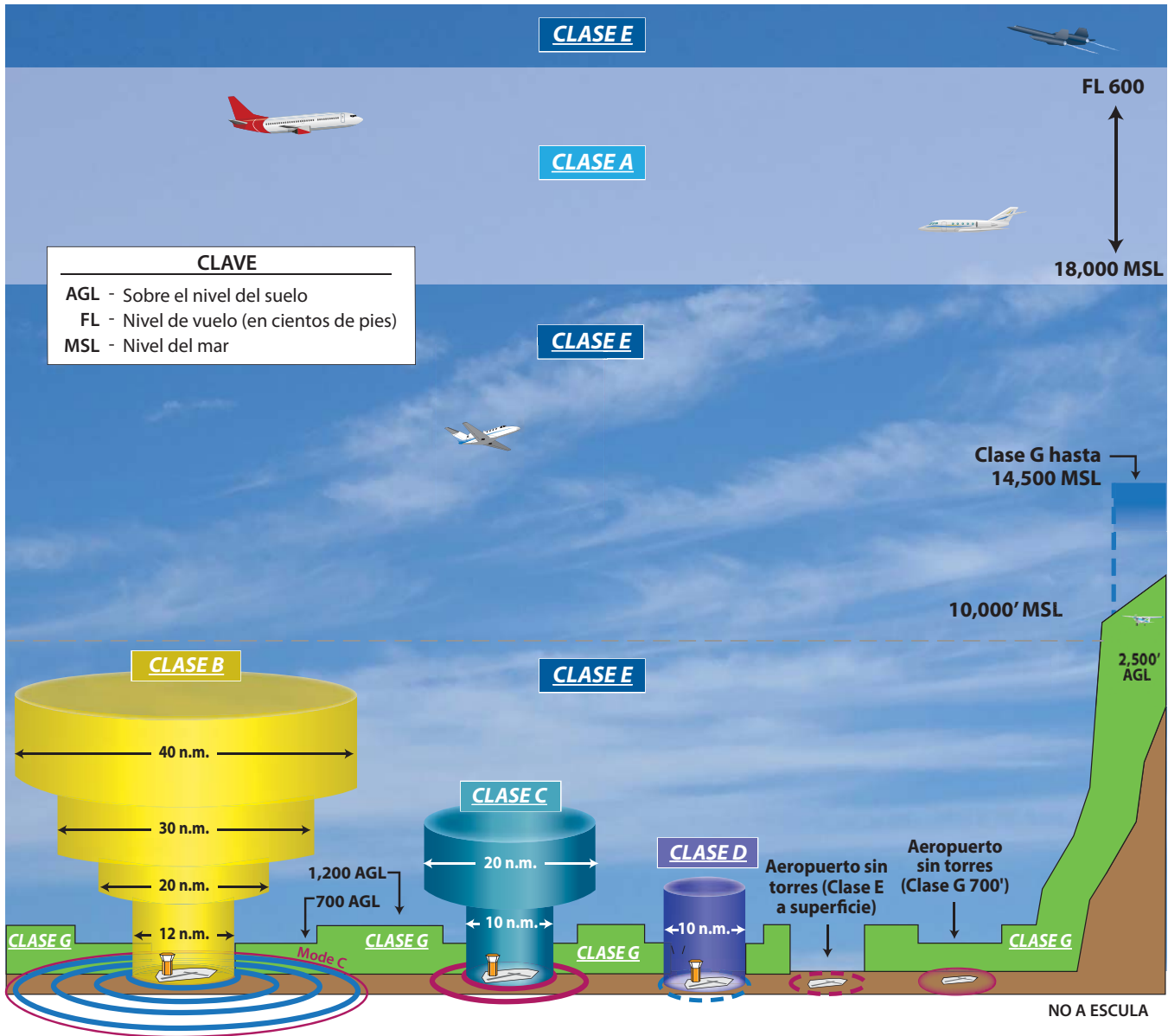
**Derrotas de vuelo con radar**

— Derrotas de salida  
— Derrotas de llegada

Fuente:  
Vector Airport Systems - 9/16/2022  
ESRI Basemap Imagery, 2022



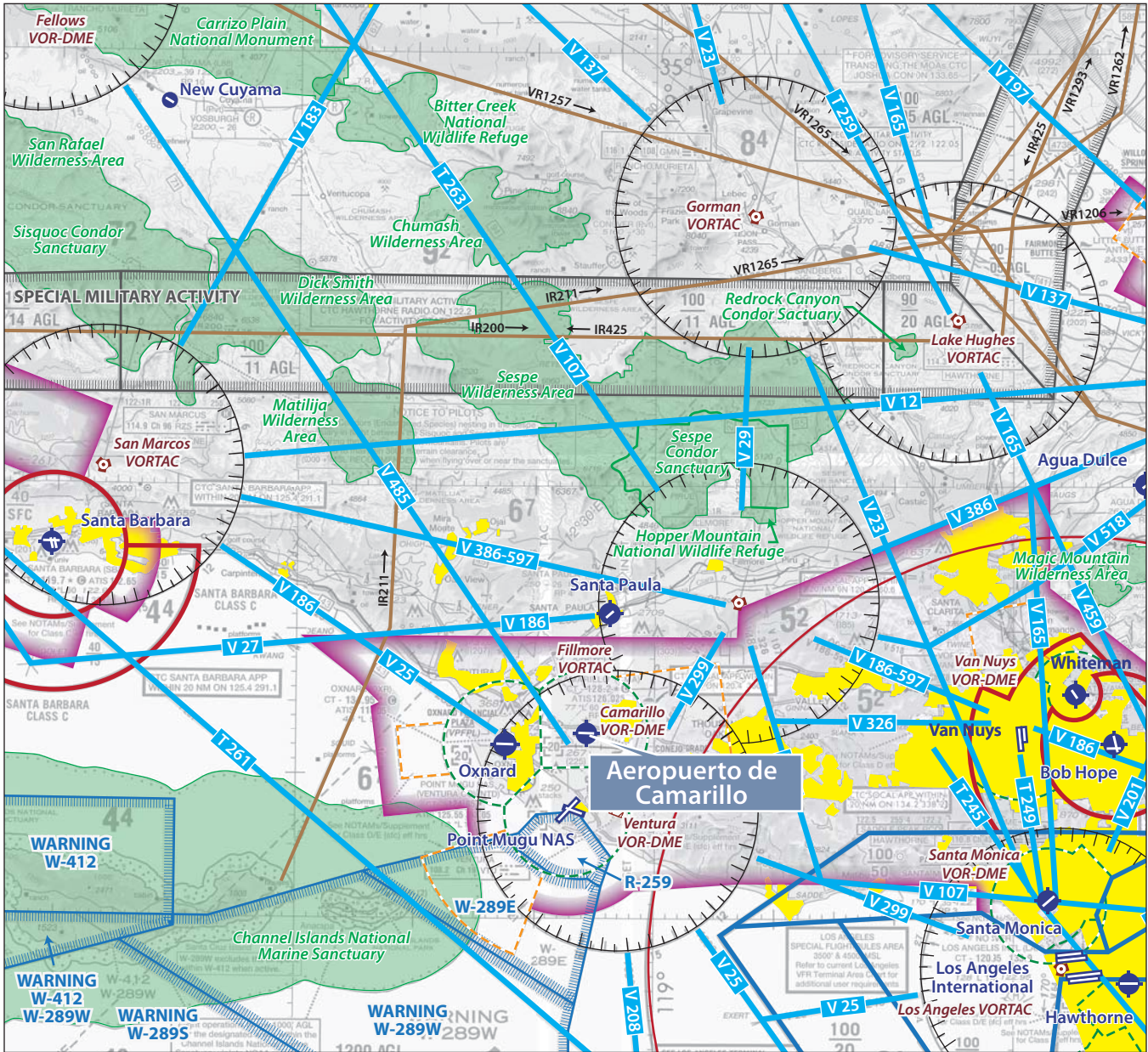
Esta página se dejó en blanco intencionalmente



### 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](http://www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aviation/phak/media/15_phak_ch15.pdf)

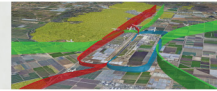


## LEYENDA

- |  |  |  |   |
|--|--|--|---|
|  | Aeropuerto con pistas de superficie dura de 1.500' a 8.069' de longitud                                  |  | Espacio aéreo clase E con piso a 700 pies sobre la superficie |
|  | Aeropuertos con pistas de superficie dura de más de 8,069' o algunas pistas múltiples de menos de 8,069' |  | MODO C  |
|  | VORTAC   |  | Vías aéreas de Víctor   |
|  | VOR-DME  |  | Rutas de entrenamiento militar                                |
|  | Rosa de los vientos  |  | Áreas prohibidas, restringidas, de advertencia y alerta       |
|  | Espacio aéreo clase B  |  | Áreas silvestres  |
|  | Espacio aéreo clase C  |  | Áreas pobladas  |
|  | Espacio aéreo clase D  |  |   |
|  | Espacio aéreo clase E  |  |   |



Fuente: Departamento de Comercio de los Estados Unidos, Cartas Aeronáuticas Seccionales de Los Ángeles de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica, 5 de diciembre de 2019



contacto por radio con el control del tráfico aéreo, solo se pueden realizar vuelos visuales si existe una visibilidad mínima y techos nubosos. Cuando se cierra la torre, el espacio aéreo de Clase D se convierte en espacio aéreo de Clase E. El aeropuerto opera en un espacio aéreo de Clase E con un suelo de 700 pies AGL y que se extiende hasta los 18.000 pies MSL.

- El espacio aéreo de Clase G es un espacio aéreo no controlado que no requiere comunicación con una ATCT. El espacio aéreo de Clase G se extiende desde la superficie hasta el espacio aéreo de Clase E suprayacente.

## **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 las aeronaves durante la siguiente fase del estudio. La información sobre el entorno del aeropuerto que figura en esta sección de inventario permitirá evaluar los impactos del ruido aeroportuario.