



COUNTY of VENTURA  
Department of Airports



# Aeropuerto De Camarillo

Estudio de compatibilidad del ruido del 14 CFR Parte 150



1. **Bienvenida**
  - Stacey Falcioni – Arellano Associates, Facilitador
2. **Cómo hemos llegado hasta aquí**
  - Keith Freitas – Director de Aeropuertos
3. **Progreso del estudio**
  - Erin Powers – Administrador de proyectos
4. **Materiales de estudio del Programa de Compatibilidad Acústica**
  - Capítulo 5 - Alternativas de reducción del ruido
  - Capítulo 6 - Alternativas de uso del suelo
  - Capítulo 7 - Plan de compatibilidad acústica
  - Kory Lewis – Coffman Associates
5. **Estado de las medidas en vigor y en curso**
  - Jannette Jauregui – Responsable de Comunicación y Participación
  - Dave Nafie – Director Adjunto de Aeropuertos
  - Paul Hannah – LEAN Technology Corporation
6. **Pausa de 10 minutos**
7. **Preguntas y respuestas del público**
  - Stacey Falcioni – Arellano Associates, Facilitador
8. **¿Adónde vamos ahora?**
  - Dave Nafie – Director Adjunto de Aeropuertos



## Código de conducta

El Condado se compromete a garantizar que todos los participantes puedan compartir de forma justa y clara sus ideas, comentarios y preocupaciones sobre este proyecto y el Aeropuerto de Camarillo. Para proporcionar un proceso seguro y equitativo, por favor recuerde:

- **Trata a los demás con amabilidad y respeto, incluidos tus vecinos, los moderadores y el panel.**
- **Respetar el formato de la reunión.**
- **Mantenga un tono conversacional.**



## Discurso de apertura / Antecedentes del proyecto



**Keith Freitas**  
**Director de Aeropuertos del Condado de Ventura**



## Cómo hemos llegado hasta aquí

Comentarios del público

Estudios de planificación

Coordinación con la FAA para una subvención de la Parte 150

Encuesta sobre la ciudad de Camarillo



# El Departamento de Aeropuertos sigue comprometido con el acuerdo suscrito entre la Ciudad y el Condado en 1976.



Seguir funcionando bajo la dirección del Acuerdo de Potencias Conjuntas



SIN MODIFICACIÓN al rol actual del Aeropuerto de Camarillo (Aviación General - Relevo)



No hay grandes operaciones de carga



NO AUMENTA la longitud de la pista



Sin servicio de aerolínea comercial



## Reflexiones finales

### Nuestros compromisos con usted...

- Te escuchamos
- Tenemos un plan para avanzar
- Nuestros esfuerzos no se detendrán



**Erin Powers**  
**Administrador de proyectos**



## Proceso de estudio

### NEMs

|             |            |  |
|-------------|------------|--|
| <u>2022</u> | Octubre    | Comienza el estudio de compatibilidad acústica de la Parte 150     |
| <u>2023</u> | Marzo      | Primer taller público - Inventario y previsiones                   |
|             | May-Ago    | Mediciones del ruido en la Comunidad                               |
|             | Septiembre | Segundo taller público - Ruido de aviación e impacto acústico      |
|             | Diciembre  | Mapas de exposición al ruido presentados a la FAA para su revisión |

### NCP

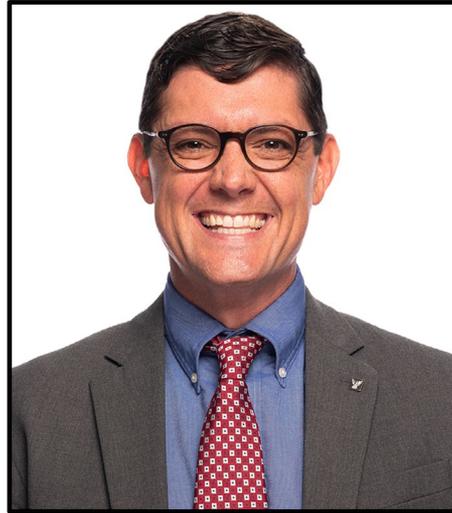
|   |         |   |
|---|---------|---|
| <u>2024</u>   | Junio   | Sesión de escucha comunitaria y conferencias técnicas   |
|  | Octubre | Tercer taller público - Alternativas de reducción del ruido, alternativas de utilización del suelo, plan de compatibilidad acústica |

Participación del público en todo el proceso (grupos de discusión, divulgación, cambio del formato de las reuniones)



El Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura reconoce que a algunos miembros de la comunidad les molesta el ruido a niveles inferiores a las directrices de la FAA para la exposición al ruido.

El Departamento de Aeropuertos se ha comprometido a utilizar esta Parte 150 Estudio de Compatibilidad de Ruido como una oportunidad para evaluar las opciones potenciales y tomar medidas razonables que reduzcan los efectos de la exposición al ruido y garantizar la compatibilidad con el desarrollo futuro.



**Kory Lewis**  
**Coffman Associates**



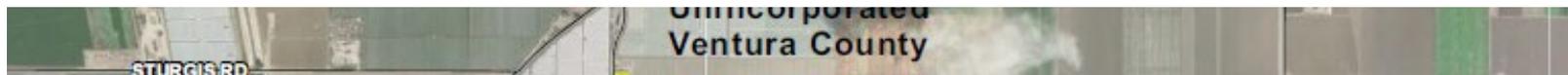
## 2027 Contornos de ruido



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

<sup>1</sup> La tierra no desarrollada abarca porciones de múltiples parcelas.

Fuente: Análisis de Coffman Associates





## Evaluación de alternativas

### Capítulo 5 Reducción del ruido

Utilización de las pistas y rutas de vuelo, instalaciones aeroportuarias, procedimientos operativos, reglamentación

### Capítulo 6 Uso del suelo

Plan General, zonificación, ruido y compra de servidumbre de paso

### Capítulo 7 NCP recomendado

Se resumen las medidas recomendadas para su revisión por la FAA y las que deben aplicarse localmente

## Aportaciones de la comunidad y las partes interesadas

### Sesión de escucha

En junio de 2024 se celebró una sesión de escucha para recoger las ideas de los ciudadanos que se tendrían en cuenta

- 72 participantes, 81 sugerencias
- Algunos ejemplos son los toques de queda, las tasas, la vigilancia, los informes

### Conferencias técnicas

Se celebraron conferencias técnicas para evaluar todas las alternativas y sugerencias



## Evaluación de las medidas por la FAA

- La política y las directrices de la FAA para la revisión de los estudios de compatibilidad acústica de la Parte 150 han cambiado desde que se adoptó el plan anterior en 1999.
- Pregunta la FAA: ¿Reducirá la Parte 150 los impactos dentro del contorno de ruido de 65 CNEL?
- «Carriles» Recordatorio: Las NUEVAS restricciones de acceso requieren la aprobación en virtud de la Parte 161 de la normativa. No ha habido aprobaciones en virtud de la Parte 161.
- El JPA de 1976 está «protegido», pero no puede modificarse, ni siquiera para aumentar sus restricciones.



## Resumen de las medidas

FAR Parte 150 ahora sólo permite a la FAA revisar las medidas que mitigan el ruido dentro del contorno de 65 CNEL. En el PNC 2024/25, las medidas de reducción del ruido del PNC 1999 se aplican ahora dentro del programa Fly Friendly VC.

| Categoría            | NCP 1999 | ¿Desaprobado si se revisa hoy? | NCP 2024/25                            |  |
|----------------------|----------|--------------------------------|--|--|
|                      |          |                                | No para revisión de la FAA<br>Tabla 7B | No para revisión de la FAA<br>Tabla 7D |
| Uso del suelo        | 1        | 1                              | 3                                      | 1                                      |
| Gestión de programas | 5        | 1                              | 3                                      | 0                                      |
| Reducción del ruido  | 14       | 14                             | 0                                      | 14                                     |





Estas medidas recomendadas que serán revisadas por la FAA e incluidas en el PNC se aplicarían en colaboración con la ciudad de Camarillo y el VCTC en su papel de Comisión de Uso del Suelo del Aeropuerto.

| Aplicación            | 2024/25 Proyecto de PNC - Revisado por la FAA - Tabla 7B                      |                |   |
|-----------------------|---|----------------|---|
|                       | Gestión del uso del suelo   | Coste          | Responsabilidad                                 |
| Próxima actualización | 1. Actualizar las políticas y el mapa del Plan General                        | Administrativo | Ciudad de Camarillo y aeropuertos               |
| 1-5 años              | 2. Adoptar criterios de compatibilidad  | Administrativo | Ciudad de Camarillo y aeropuertos               |
| 1-5 años              | 3. Actualización de los contornos de ruido en el ACLUP del condado de Ventura | Administrativo | VCTC, en calidad de ALUC del condado de Ventura |



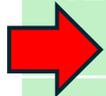
El Departamento de Aeropuertos aplicaría estas medidas recomendadas, que la FAA revisaría e incluiría en el PNC. El sistema VNOMS figura entre las medidas ya aplicadas.

| Aplicación                            | 2024/25 Proyecto de PNC - Revisado por la FAA - Tabla 7B                                      |                        |                             |
|---------------------------------------|---|------------------------|-----------------------------|
|                                       | Gestión de programas  | Coste                  | Responsabilidad             |
| Ahora/En curso                        | 1. Mantenimiento del sistema de gestión de quejas sobre ruido del aeropuerto (VNOMS)          | \$35,000<br>anualmente | Departamento de Aeropuertos |
| Con un intervalo normal de 10-15 años | 2. Actualización de los mapas de exposición al ruido y del programa de compatibilidad acústic | \$600,000              | Departamento de Aeropuertos |
| Ahora/En curso                        | 3. Supervisar la aplicación del NCP de la Parte 150   | Administrativo         | Departamento de Aeropuertos |



## 2024/25 Medidas del PNC fuera de revisión de la FAA - Tabla 7D Aprobadas y aplicadas localmente

| Aplicación     | Medida   | Coste                        |
|----------------|--|------------------------------|
| Ahora/En curso | 1. Dedicar una persona a tiempo completo para gestionar y dirigir el programa de reducción del ruido.  | \$190,000<br>anualmente      |
| Ahora/En curso | 2. Desarrollar y distribuir materiales de mitigación del ruido a los pilotos locales, escuelas de vuelo y empresas.  | \$5,000 por<br>actualización |
| Ahora/En curso | 3. Actualizar las publicaciones de los pilotos para incluir información actualizada sobre la mitigación del ruido. <b>(Incluye emisiones de radio)</b>                           | \$1,000 por<br>actualización |
| Ahora/En curso | 4. Adquisición de nuevos sistemas de seguimiento de vuelos para ayudar a identificar y seguir las operaciones de las aeronaves. (VNOMS).   | \$35,000<br>anualmente       |
| Ahora/En curso | 5. Reunirse periódicamente con los pilotos locales, las escuelas de vuelo y las empresas para comunicarles información sobre la mitigación del ruido y los progresos realizados. | \$500 anualmente             |





## 2024/25 Medidas del PNC fuera de revisión de la FAA - Tabla 7D Aprobadas y aplicadas localmente

| Aplicación   | Medida  | Coste               |
|--|---|---------------------|
| Ahora/En curso   | 6. Continuar con los actos de divulgación para que el público pueda visitar el aeropuerto y conocer sus operaciones.  | Administrativo      |
|  <b>Consultor bajo contrato</b> | 7. Evaluar cambios en las aproximaciones de los reactores al CMA para ayudar a mitigar el ruido. <b>(Análisis de aproximación por LEAN)</b>                         | \$268,400           |
| 1-5 años   | 8. Informar a los agentes inmobiliarios y a los posibles compradores de viviendas sobre las operaciones del aeropuerto de Camarillo y su presencia en la comunidad. | Administrativo      |
| As Needed  | 9. Evaluar la vigilancia del ruido.   | \$10,000 - \$60,000 |
| 1-5 años   | 10. Fomentar una actualización completa del Plan de Compatibilidad del Uso del Suelo del Aeropuerto del Condado de Ventura de 2000. (Uso del suelo)                 | Administrativo      |



**Jannette Jauregui**  
**Responsable de**  
**Participación y Comunidad**



**Dave Nafie**  
**Director Adjunto de**  
**Aeropuertos**



## ¿Qué está haciendo ya el Departamento de Aeropuertos para resolver los problemas de ruido?

El Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura:

- 1) Contratación de un responsable de comunicación
- 2) Ampliación y mejora de la divulgación/comunicación pública
- 3) Puesta en marcha del programa Fly Friendly VC Noise
- 4) Adquisición de un software de seguimiento de vuelos y comentarios sobre el ruido
- 5) Celebra reuniones periódicas y actualizaciones con la ciudad de Camarillo.
- 6) Ampliación de Fly Friendly VC para incluir información específica sobre los aviones.
-  7) Actualización del mensaje ATIS, Suplemento Gráfico para el programa de uso preferente de pistas
-  8) Evaluación acelerada de rutas de aproximación y trayectorias de planeo alternativas



## Análisis de Aproximación al Aeropuerto de Camarillo

- Responde a las sugerencias recibidas en la Sesión de Escucha
- Se nos pidió que aceleráramos esta tarea
- Se iniciará en agosto de 2024, antes de que finalice el estudio de la Parte 150
- La selección del consultor incluyó la participación de las partes interesadas
- El proceso incluye oportunidades para la participación pública



# Oportunidades de reducción del ruido a explorar

1. Nuevo Procedimiento de Vuelo Visual Trazado (CVFP)
2. Cambios en el procedimiento de aproximación por instrumentos al este de KCMA
3. Cambios en el indicador visual de la pendiente de planeo (VGSI)
4. Mayor utilización de la pista 8 por la noche



# 1. Ejemplo de CVFP

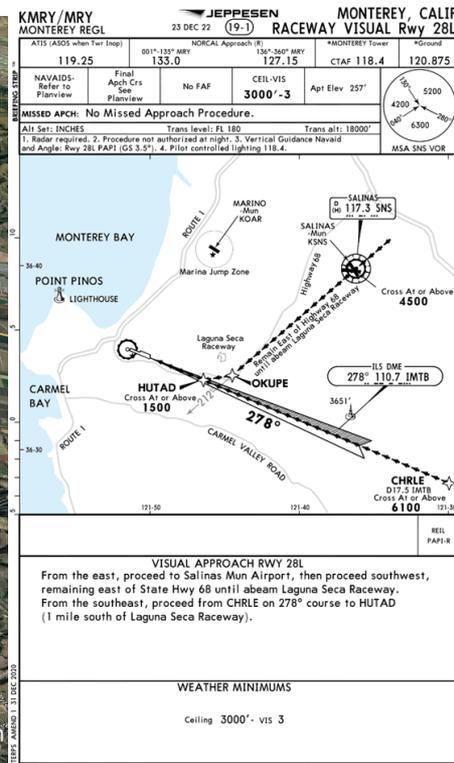
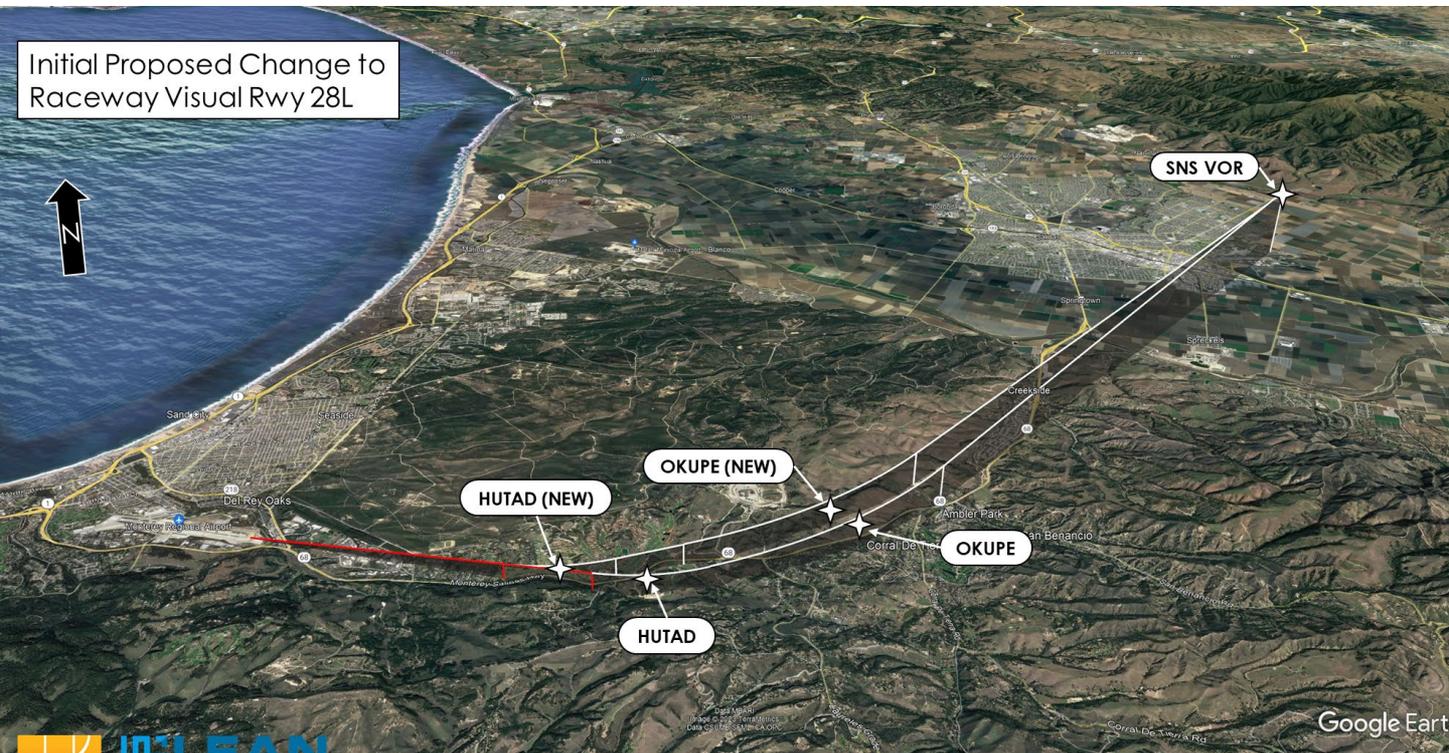
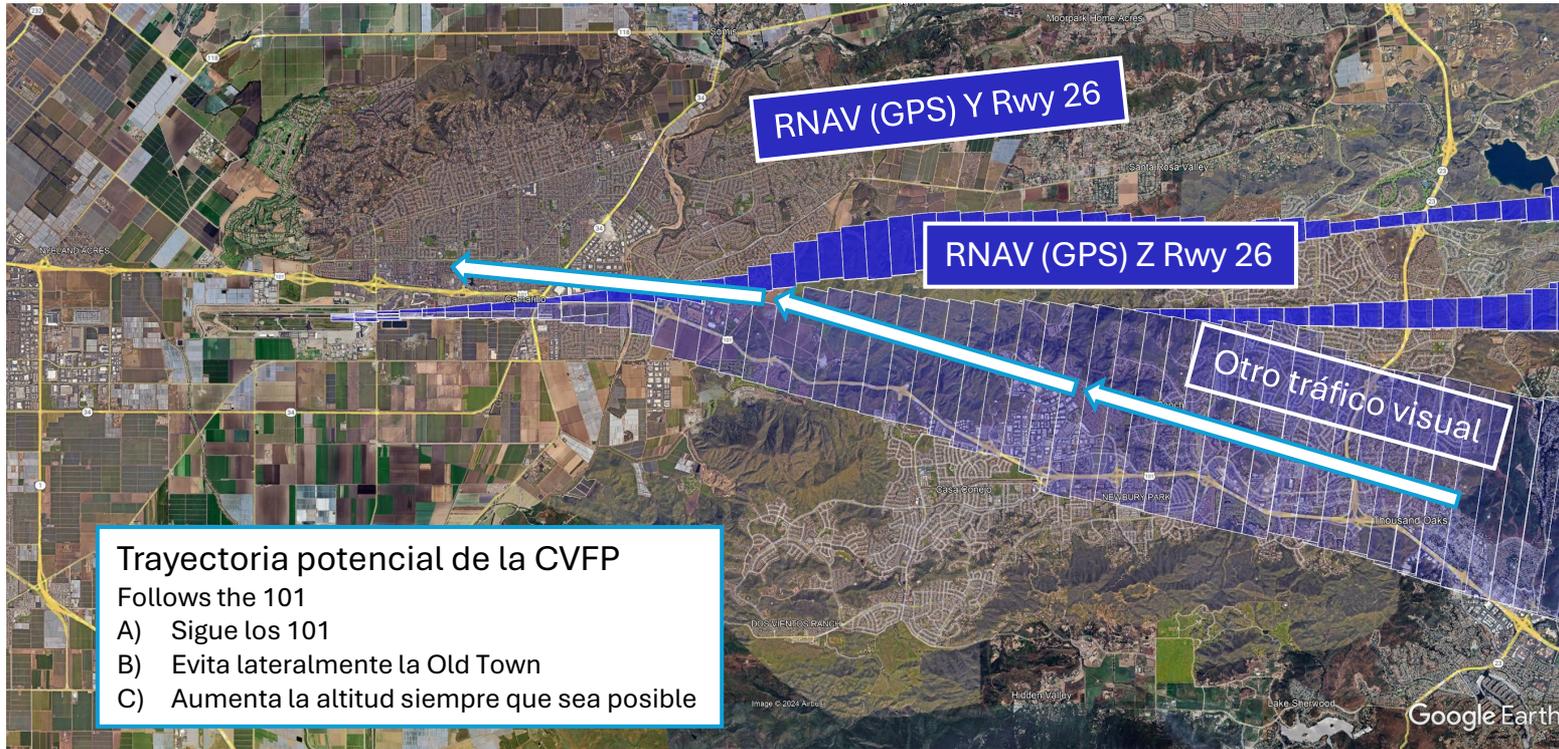


Image created by LEAN from TARGETs and Rendered in Google Earth JAN23

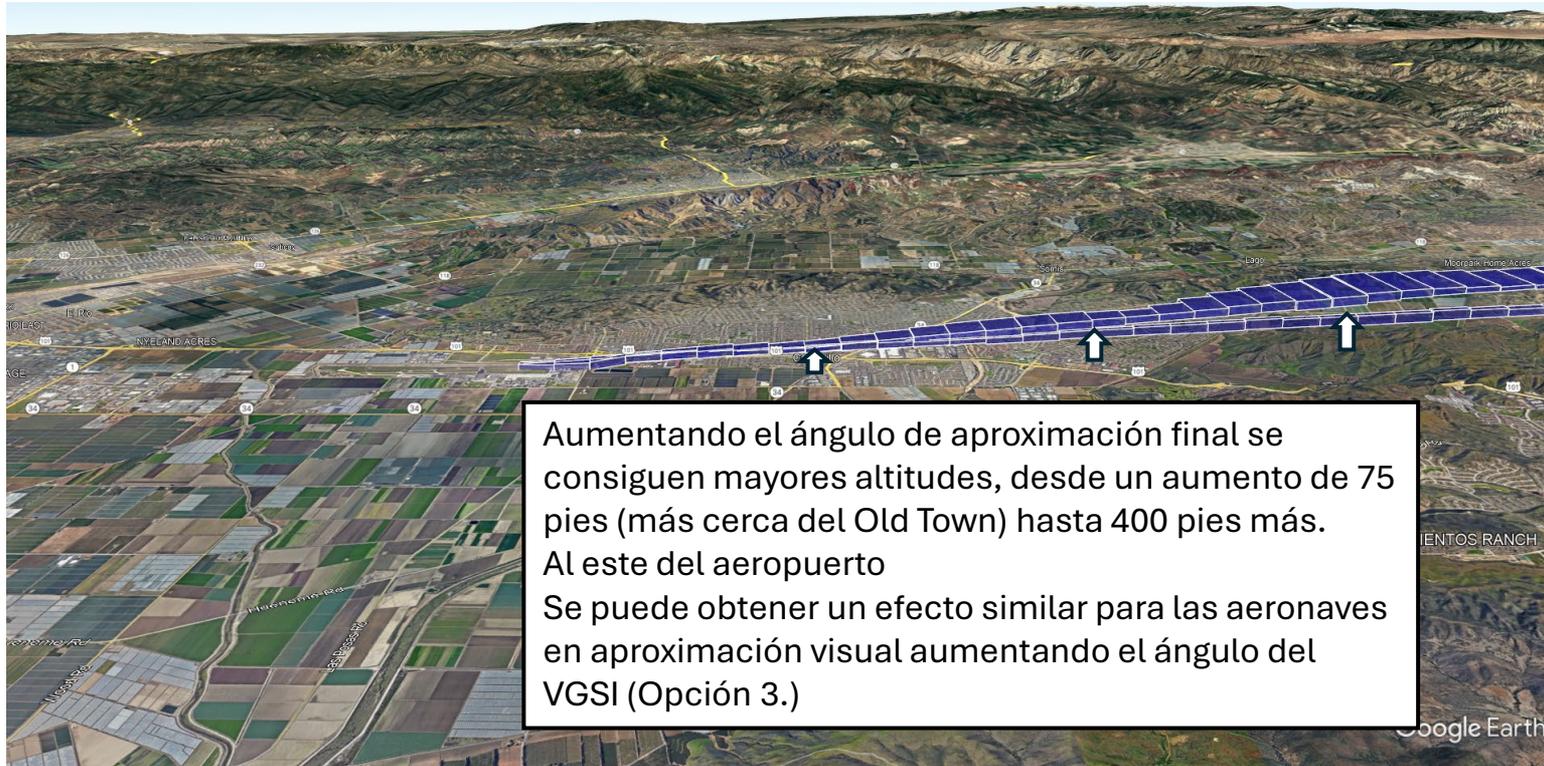


# 1. Procedimientos de Vuelo Visual Charted Rwy 26





## 2./3. Cambios en el procedimiento instrumental y el VGSI al este del KCMA





## 2./3. Procedimiento instrumental y cambios VGSI al este de KCMA)



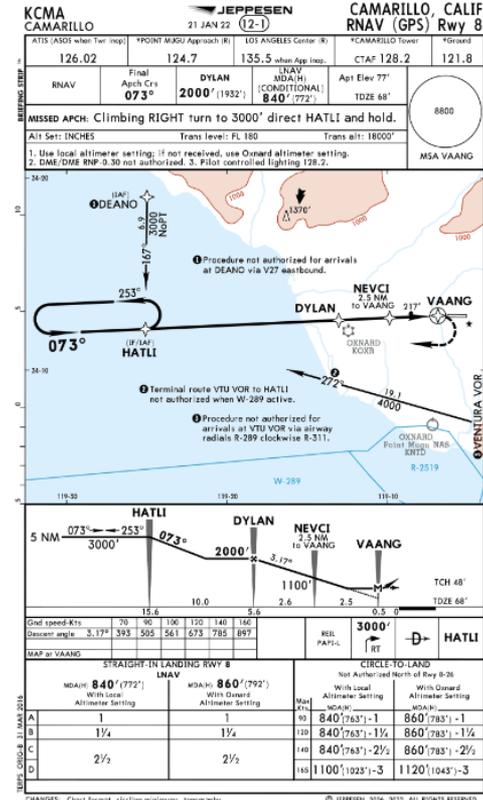


# 4. Aumento de la utilización nocturna de la pista 8

La actual aproximación por instrumentos a la pista 8 no es propicia para el uso nocturno

- ❑ No proporciona guía vertical (No VNAV o LPV)
- ❑ Puede no ser eficaz durante las inclemencias del tiempo (Mínimos)
- ❑ Requiere rutas inusuales/ineficaces para los aviones procedentes del sudeste (Los Angeles/San Diego, Las Vegas, Phoenix).
- ❑ Muy ineficiente cuando el espacio aéreo está restringido

Explorar oportunidades para corregir estas deficiencias y fomentar el aterrizaje en la pista 8 con los pilotos y el tráfico aéreo.





# Procedimiento instrumental Proceso de viabilidad

## 1 Examine

Espacio aéreo,  
obstáculos y  
NAVAID

Retos del tráfico  
aéreo

Experiencia de la  
comunidad

Experiencia de los  
operadore

2-3 Meses

## 2 Diseño

Procedimientos  
instrumentals

Procedimientos  
visuals

Modificaciones del  
patrón de tráfico

NAVAID e  
iluminación

Tráfico aéreo LOA

## 3 Modelo y medida

Tiempo histórico y  
beneficios/impactos  
operativos

Medición del ruido  
(cuando se  
solicite)\*.

Ruido acumulado  
(CNEL) y de vuelo  
individual (LMAX,  
SEL, NA)

Modelización de la  
separación entre  
aeronaves\*

1-4 Meses

## 4 Revisar y seleccionar

Revisar los  
resultados con las  
partes interesadas:

FAA  
DoD

Operadores aéreos  
Aeropuerto  
Comunidad

Seleccione las  
opciones para  
proceder al  
desarrollo

1-2 Meses

## 5 Desarrollar y coordinar

Solicitud de pasarela  
IFP de la FAA u oferta de  
proveedor de servicios  
ajeno a la FAA

Intercambio/distribució  
n de archivos TARGETs

Mitigación de  
obstáculos,  
herramienta RAM y  
cambios de datos  
aeronáuticos

Acuerdos  
reembolsables de la  
FAA\*

12-36 Meses

## 6 Aplicar y perfeccionar

Publicación de  
procedimientos

Coordinación de  
Inspecciones de  
Vuelo

Revisión de la pista  
de vuelo

Comentarios de la  
comunidad y control  
del ruido (cuando se  
solicite)\*

3-12 Meses



# Ejemplo de procedimiento de vuelo comunitario (CFPP)

For Community Evaluation Only - Not Intended for Navigation

**GLS OW2 RWY 28R (EDDY) vs ILS**

**Revision 1**

Changes: No changes on this page

GLS OW2 Instrument approach to runway 28R originating southeast of the airport, starting at the EDDY waypoint.

The approach is similar to the GLS-U Rwy 28R from EDDY until it approaches SIDBY. It then turns the aircraft over the Bay to allow the aircraft to reduce speed and configure for landing offshore. If requested for development, this noise abatement procedure will only be available between 22:00-07:00 Local time.

**Project Goals**

- Noise reduction
- ILS Redundancy
- Efficiency
- Reduce Delays

<https://noise.flysfo.com/>

For Community Evaluation Only - Not Intended for Navigation

**GLS OW2 RWY 28R (EDDY) vs ILS**

**Revision 1**

Changes: No changes on this page

**Existing Approach ILS or LOC Rwy 28R**

**Preliminary Concept GLS OW2 RWY 28R**

**Aircraft @ SFO Capable of Using This Procedure**

- Regional/BizJet < 1%
- Narrowbody ~ 30%
- Widebody ~ 30%

Narrowbody and widebody aircraft capable of using this approach into SFO are anticipated to **increase** over the next 5 years

**Weather Opportunity**

- VFR  Night Use Only
- MVFR  Night Use Only
- IFR  Night Use Only
- LIFR  CAT I, Night

<https://noise.flysfo.com/>

For Community Evaluation Only - Not Intended for Navigation

**Narrowbody 1 SEL GLS OW2 RWY 28R vs ILS**

**Revision 1**

Changes: Updated Population Effected Values

**Map Layers:** Google Terrain Hybrid  
Contours: AEDT 3E, BADA 4

To Explore SEL Contours In More Detail Visit: <https://noise.flysfo.com/>

| Sample Points | Altitude | Existing SEL (dBA) | Proposed SEL (dBA) | Potential Change in Population Effected SEL Contour (dBA) | 2020 Population |
|---------------|----------|--------------------|--------------------|---|-----------------|
| EDDY          | 6000     | 7000               | 67.1               | 65.2  | 50              |
| SIDBY         | 4000     | 5000               | 73.4               | 67.8  | 55              |
|               |          |                    |                    | 60  | -57851          |
|               |          |                    |                    | 65  | -68474          |
|               |          |                    |                    | 70  | -74296          |
|               |          |                    |                    | 75  | -5621           |
|               |          |                    |                    | 80  | -1449           |
|               |          |                    |                    | 85  | 0               |
|               |          |                    |                    | 90  | 0               |
|               |          |                    |                    | 95  | 0               |

Results tabulated and depicted are derived from AEDT 3E using Eurocontrol BADA 4 information. Real world results may differ.

<https://noise.flysfo.com/>

For Community Evaluation Only - Not Intended for Navigation

**Narrowbody 1 SEL GLS OW2 RWY 28R vs ILS**

**Revision 1**

Changes: No changes on this page

<https://noise.flysfo.com/>

<https://noise.flysfo.com/noise-efforts/ground-based-augmentation/innovative-approach-procedures/>



## Octubre '24

- Capítulo 5 - Alternativas de reducción del ruido
- Capítulo 6 - Alternativas de uso del suelo
- Capítulo 7 - Plan de compatibilidad acústica



## Próximos pasos Abril '25

- Audiencia pública sobre el Programa de compatibilidad acústica



## Nov '24 - Ene '25

- Preparar el borrador del documento del programa de compatibilidad acústica (NCP)

## May - Jun '25

- Pasos del proceso de aprobación
- Comité Asesor de Aviación
- Autoridad Aeroportuaria
- Junta de Supervisores
- Envío a la FAA





**Stacey Falcioni**  
**Arellano Associates**



## Preguntas y respuestas de la Comunidad

### Pausa de 10 minutos

- Para enviar una pregunta, rellene la tarjeta de preguntas.
- Levante la mano cuando termine y un miembro del equipo del proyecto recogerá su(s) tarjeta(s) de preguntas.
- El moderador leerá sus preguntas y las responderá durante el turno de preguntas y respuestas.
- Puede formular una pregunta (2 min.) después de que se hayan leído y respondido todas las tarjetas de preguntas.
- Una pregunta oral por persona. Una vez que todos los que quieran formular una pregunta lo hayan hecho, podremos volver a preguntarles si tienen alguna otra pregunta que deseen formular.



## Código de conducta

El Condado se compromete a garantizar que todos los participantes puedan compartir de forma justa y clara sus ideas, comentarios y preocupaciones sobre este proyecto y el Aeropuerto de Camarillo. Para proporcionar un proceso seguro y equitativo, por favor recuerde:

- **Trata a los demás con amabilidad y respeto, incluidos tus vecinos, los moderadores y el panel.**
- **Respetar el formato de la reunión.**
- **Mantenga un tono conversacional.**



[www.vcairports.org](http://www.vcairports.org)

En el sitio web del proyecto encontrará enlaces a todos los borradores.



**Jannette Jauregui**  
**Responsable de Participación y**  
**Relaciones con la Comunidad**  
**Aeropuertos del condado de Ventura**

**Jannette.Jauregui@ventura.org**  
**805-388-4287**



**Dave Nafie**  
**Director adjunto**  
**Aeropuertos del condado**  
**de Ventura**

**Dave.Nafie@ventura.org**  
**805-388-4201**



**Kory Lewis**  
**Coffman Associates**  
**Director de proyecto**

**klewis@coffmanassociates.com**  
**816-524-3500**



**¡Gracias!**