

Aeropuerto De Camarillo



Plan de diseño aeroportuario y
del informe descriptivo



Moderadoras



Stacey Falcioni
Gerente de Proyecto –
Arellano Associates



Elsa Argomaniz
Coordinador principal del proyecto –
Arellano Associates



Jannette Jauregui
Gerente de Comunicación y
Participación

- 1. Bienvenida y cómo hemos llegado hasta aquí (10 min)**
 - Keith Freitas – Director de Aeropuertos
- 2. Presentación técnica resumida de la actualización del Programa ALP (15 min)**
 - Patrick Taylor – Principal con Coffman Associates
- 3. Preguntas más frecuentes (15 min)**
 - Jannette Jauregui – Gerente de Comunicación y Participación
- 4. Preguntas y respuestas del público**
 1. Tarjetas de preguntas que leerán los moderadores y responderá el panel. Preséntelas en cualquier momento a un moderador.
 2. Exponga su pregunta al panel.
 3. Deje un comentario en la casilla de comentarios.
- 5. Por favor, reserve sus preguntas/comentarios de voz hasta el momento de preguntas y respuestas**

Preguntas

- Para formular una pregunta al panel, rellene la tarjeta de preguntas de color azul (sin límite).
- Levante la mano cuando la haya completado y un miembro del equipo del proyecto recogerá su(s) tarjeta(s) de preguntas.
- El moderador leerá su pregunta y el panel la responderá durante la sesión de preguntas y respuestas.
- Por último, puede formular una pregunta después de que todas las tarjetas hayan sido leídas y respondidas por el panel.

A 'Question Card' form from the County of Ventura Department of Airports. It includes a header with the county logo and name, a date field (06/16/2014), and a 'Topic' section with radio button options: Airport Development, Capital Asset Issue, Services, and Other. Below this is a 'Question' section with a large text area for writing. At the bottom, there is a small disclaimer: 'Comments will not be published on the project website. Responses will remain anonymous.' The form is tilted slightly to the right.

Comentarios

- Utilice la hoja blanca de comentarios (en la parte de atrás) para enviar comentarios/sugerencias por escrito a la casilla de comentarios. El equipo del proyecto revisará todos los comentarios y, en su caso, actualizará el informe narrativo.
- También puede enviar comentarios/sugerencias a través del sitio web del proyecto accesible en: www.vcairports.org.

A 'MEETING COMMENT FORM' from the County of Ventura Department of Airports. The header includes the project title 'Airport Layout Plan Update - Camarillo Airport', the date '06/16/2014', and the location 'Time: 8:00 a.m. Place: VC Office of Airports'. The form has a section for 'Please Print Name:' followed by a large text area for writing comments. At the bottom, there is a section for 'Comments may not be published on the project website' and contact information for the County of Ventura, including the address '12000 Airport Blvd., Suite 200, Camarillo, CA 93010' and the website 'www.vcairports.org'. The form is tilted slightly to the right.

El Condado está comprometido con asegurar que todos los participantes puedan compartir de manera justa y clara ideas, comentarios y preocupaciones sobre este proyecto y el Aeropuerto de Camarillo. Para proporcionar un proceso seguro y equitativo, recuerde:

- Trátense mutuamente con amabilidad y respeto, incluyendo a sus vecinos, los moderadores y el panel.
- Respetar el formato de la reunión.
- Si toma la palabra, por favor dirija todos sus comentarios al panel.
- Si toma la palabra, por favor haga una sola pregunta para que todos puedan ser escuchados. Una vez respondidas todas las preguntas, podemos volver a hablar con usted si tiene preguntas adicionales.
- Mantenga un tono de conversación.



Keith Freitas
Director of Airports for Ventura County



El Departamento de Aeropuertos mantiene su compromiso con el acuerdo formado 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

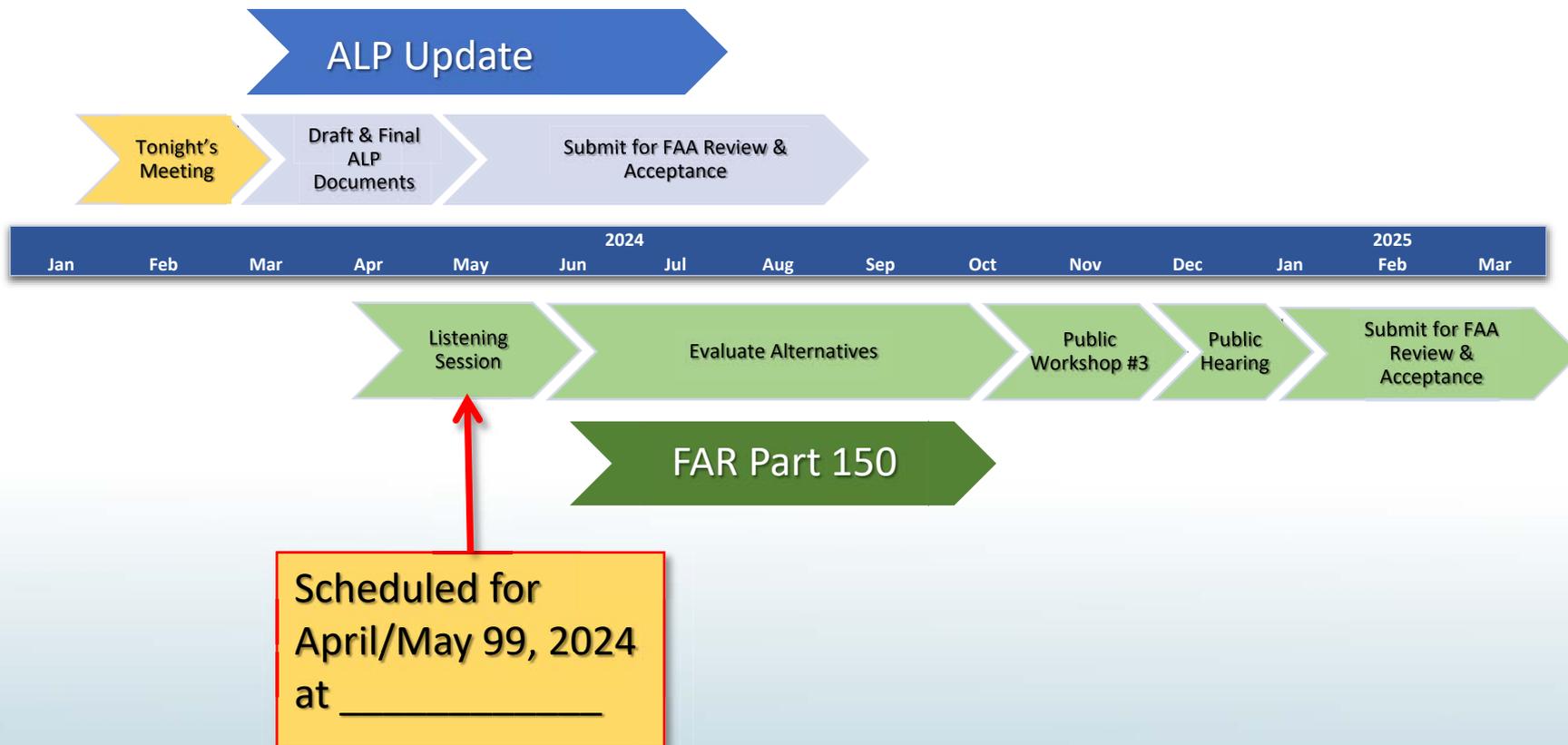


Sin servicio de aerolínea comercial

¿Qué hace el Departamento de Aeropuertos en relación con el ruido?

El Departamento de Aeropuertos del Condado de Ventura ha:

- 1) Contratado a un Gerente de Comunicación y Participación.
- 2) Puesto en marcha el programa Fly Friendly VC Noise.
- 3) Adquirido software de seguimiento de vuelos y comentarios sobre el ruido
- 4) Cambiado el Plan general del Aeropuerto por la Actualización del ALP
- 5) Realizado un estudio de ruido FAR Parte 150
- 6) Reuniones/actualizaciones periódicas con la Ciudad de Camarillo



Mis compromisos contigo

- estas siendo escuchado
- Tenemos una hoja de ruta para seguir adelante
- Nosotras estamos en esto a largo plazo



Patrick Taylor
Principal – Coffman Associates

An Airport Layout Plan (ALP) with Narrative Report (ALP Update).

- An ALP is a document that depicts the existing and planned facilities on an airport.
- FAA requires a current ALP on file to support grant funding decisions. Any project for which the Airport may seek federal funding must be depicted on the ALP.
- The planning period for this study is five-ten years.

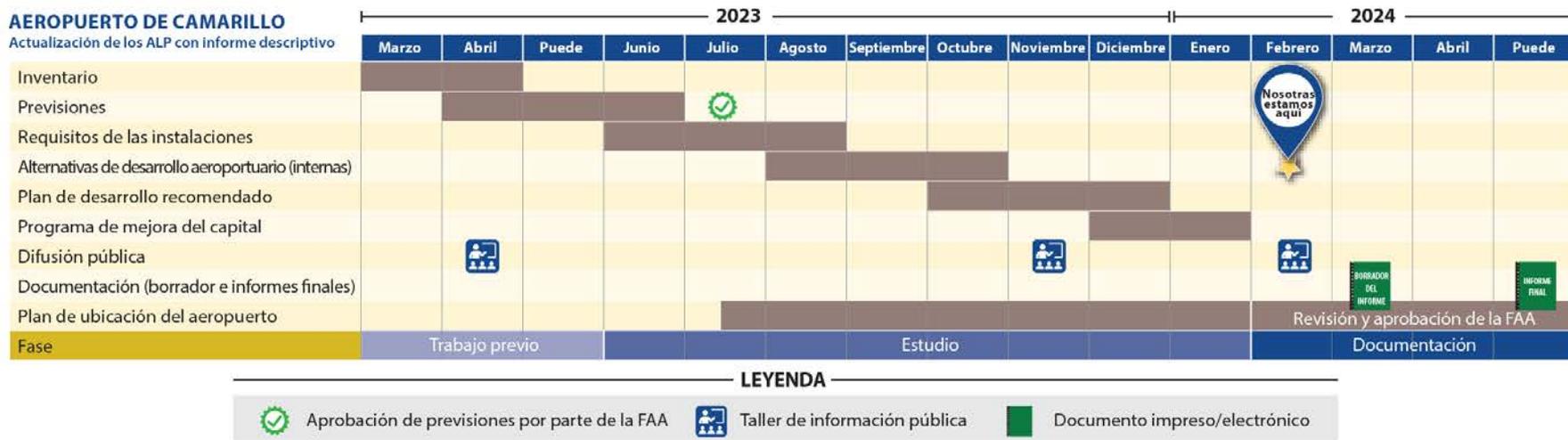
The ALP Update will focus on identifying and prioritizing potential projects to support the airport's current role by sustaining Camarillo Airport's critical facilities and infrastructure.

Additionally, the study will focus on meeting or documenting compliance with evolving FAA safety standards, and identifying the best uses of airport property, both aviation-related and in the adjoining business park.



Maintaining the airfield infrastructure is costly. Therefore, it is essential that the airport receive financial support from the FAA and take steps to remain eligible for grant funding.

Conducting this ALP Update is an essential step in the process.



- ▶ Después de esta reunión, el borrador final de la Actualización y el Informe narrativo de ALP se publicará con al menos 30 días para comentarios públicos.
- ▶ www.vcairports.org
- ▶ El informe de actualización y narrativa de ALP que refleje todas las aportaciones pertinentes se presentará a la aprobación de la FAA en mayo de 2024. Se espera la aprobación de la FAA y el cierre del proyecto para agosto de 2024.

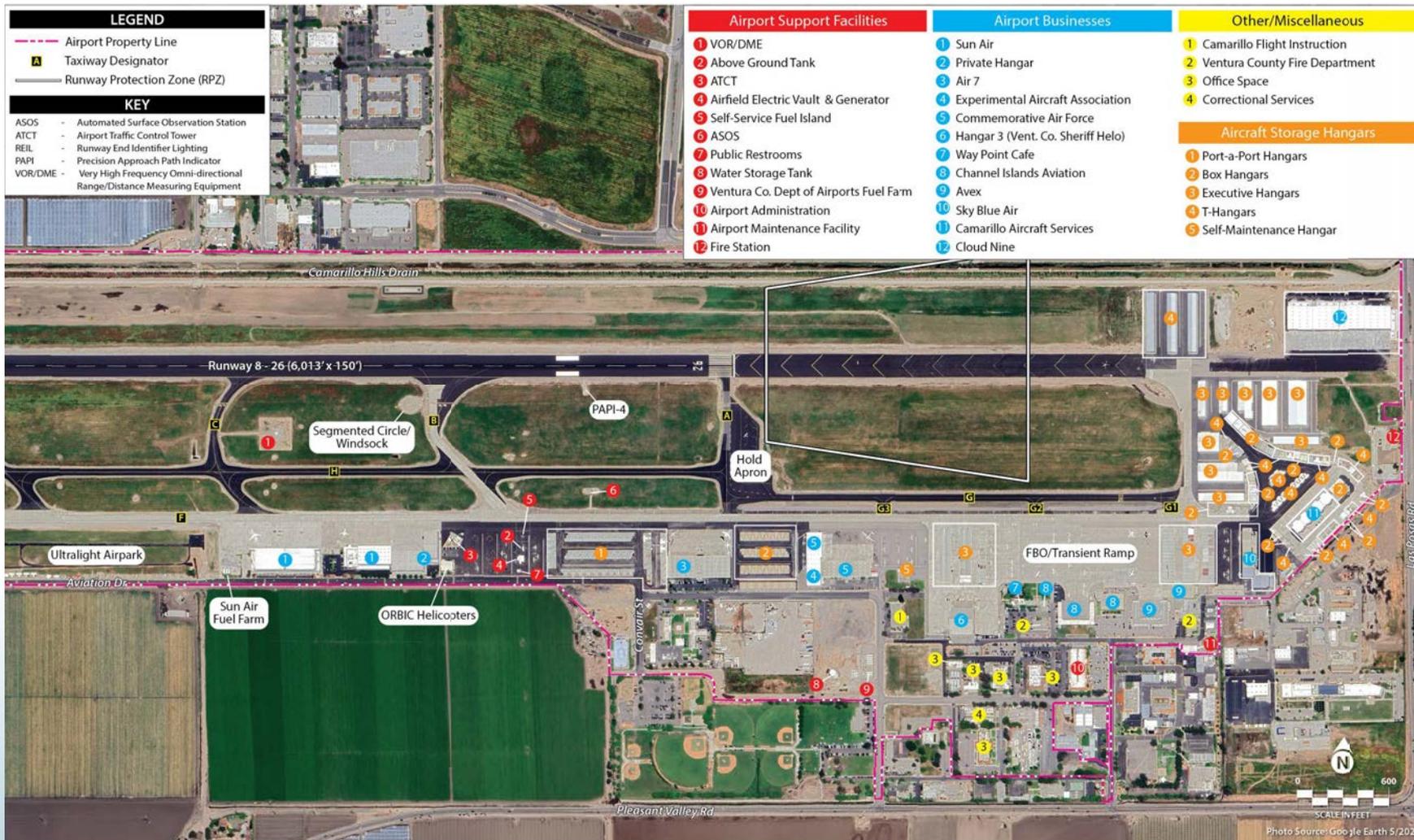
Camarillo Airport



ALP Update and Narrative Report

Chapter 1 Introducción e Inventario





Impacto económico anual de la CMA



Source: Camarillo Airport – Economic Benefit
Analysis (June 2019)

Beneficios de ingresos gubernamentales

Impuestos Federales	
Impuesto de Sociedades	\$1,249,000
Impuesto sobre la Renta	\$10,039,000
Impuesto de Seguro Social	\$12,995,000
Otros Impuestos Federales	\$737,000
Impuestos Federales Totales	\$25,020,000
Impuestos Estatales y Locales	
Impuesto de Sociedades	\$326,000
Impuesto sobre Bienes Inmuebles	\$2,873,000
Impuesto sobre Ventas	\$2,561,000
Impuesto sobre la Renta	\$3,433,000
Otros Impuestos Estatales y Locales	\$1,672,614
Total de impuestos estatales y locales	\$10,866,000
Total de todos los impuestos	\$35,886,000

Fuente: Cálculos del modelo de aportación y producción del IMPLAN basados en las tasas impositivas del condado de Ventura y de California y las tasas federales actuales. Todas las cifras están en dólares de 2018

Hay 383 aeropuertos que manejan la mayoría del tráfico aéreo.



Hay 2.904 aeropuertos que gestionan el resto de la actividad del sistema.

Central grande
(LAX, SFO) 30

Central mediana
(BUR, ONT) 35

Central pequeña
(SBA, LGB) 80

Sin central
(SBP, MRY) 238

Aeropuertos
NPIAS
3.287

Total de todos
los aeropuertos
de EE. UU.
19.853

AG nacional
(CMA) 107

AG regional
(OXR) 501

AG local
(SMO, IZA-Santa Ynez) 1.179

Básico/No clasificado
(L17 – Taft/Kern Co.) 1.117

Camarillo Airport



ALP Update and Narrative Report

Chapter 1 Introducción e Inventario



- La FAA aprueba dos elementos de una Actualización ALP: El pronóstico (20 años) y el conjunto de planos del Plan de Diseño del Aeropuerto.
- Para recibir la aprobación de pronósticos de la FAA para un aeropuerto de aviación general, una actualización de ALP debe proporcionar proyecciones, respaldadas con la metodología aprobada por la FAA, para estos tres elementos:

Aeronave con Base

Este elemento de pronóstico proporciona una proyección de cuántos aviones llamarán a CMA su base de origen, clasificados por tipo.

Ayuda a anticipar las necesidades futuras de hangar y estacionamiento, además de reservas para la demanda futura.

Operaciones

Este es el número de despegues y aterrizajes esperados por cada tipo de avión.

Ayuda a definir la capacidad de los aeródromos y diversas consideraciones ambientales, incluido el análisis de ruido utilizado en el estudio Parte 150.

Avión Crítico

Este es el tipo de avión más exigente que representa al menos 500 despegues y aterrizajes en un año determinado.

Ayuda a definir las dimensiones y la resistencia estándar para los distintos componentes de aeródromo y navegación, incluidos los márgenes de seguridad.

Pronóstico de Aviones con Base

	2022	2027	2032	2042
BASED AIRCRAFT				
Single Engine	280	285	290	303
Multi-Engine Piston	24	24	24	24
Turboprop	4	8	13	25
Jet	21	31	37	62
Helicopter	21	23	25	30
Total Based Aircraft	350	371	389	444

Pronóstico de operaciones

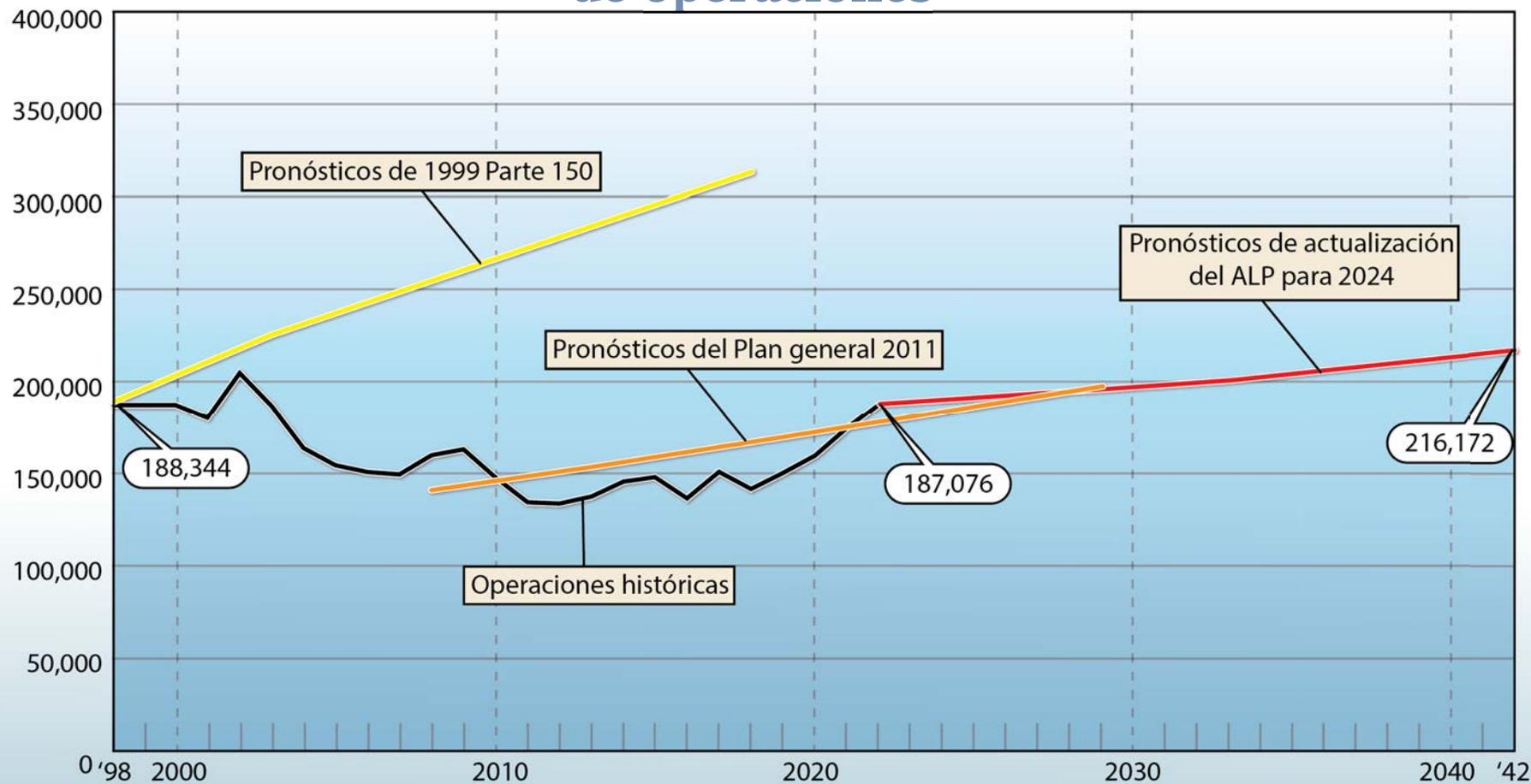
	2022	2027	2032	2042
ANNUAL OPERATIONS				
Itinerant				
Air Taxi	3,220	3,578	4,400	5,225
General Aviation	79,760	84,546	88,648	101,181
Military	488	476	476	476
Total Itinerant Operations	83,468	88,599	93,523	106,882
Local				
General Aviation	103,490	103,849	105,578	109,201
Military	118	89	89	89
Total Local Operations	103,608	103,938	105,667	109,290
Total Annual Operations	187,076	192,538	199,191	216,172
Annual Instrument Approaches	12,465	13,290	14,029	16,032

Avión Crítico (Actual/Futuro)

Ejemplo: Gulfstream 650



Comparación de pronósticos de operaciones





U.S. Department
of Transportation
**Federal Aviation
Administration**

Western-Pacific Region
Airports Division
Los Angeles Airports District Office

777 S. Aviation Blvd, Suite 150
El Segundo, CA 90245

June 1, 2023

Keith Freitas
Director of Airports
County of Ventura, Department of Airports
555 Airport Way, Suite B
Camarillo, CA 93010

Camarillo Airport (CMA) Aviation Activity Forecast Approval

Dear Mr. Freitas,

The Federal Aviation Administration (FAA) has reviewed the aviation forecast for the Camarillo Airport (CMA) dated May 19, 2023. FAA Order 5050.4B, National Environmental Policy Act (NEPA) Implementing Instructions for Airport Actions requires Aviation Forecasts to aid in efficient environmental analyses. The forecast is supported by reasonable planning assumptions, current data, and appears to be developed using acceptable forecasting methodologies. The FAA approves these forecasts for use in the analyses for the Part 150 Study and Airport Layout Plan (ALP) update.

It is important to note that the approval of this forecast does not guarantee future funding for capital improvements as future projects will need to be justified by current activity levels reached at the time the projects are proposed for implementation and will need to be further analyzed for Airport Improvement Program eligibility purposes.

If you have any questions about this forecast approval, please call me at 424-405-7276.

Sincerely,

JUSTIN
GUAN

Digitally signed by
JUSTIN GUAN
Date: 2023.06.05
12:58:41 -07'00'

Justin Guan
Community Planner

Camarillo Airport



ALP Update and Narrative Report

Chapter 3

Requerimientos de demanda/ capacidad y de instalaciones



La actualización del ALP examinó la idoneidad de las instalaciones existentes y se determinaron las siguientes necesidades principales para planificar en los próximos 10 años:

Cumplir con las Normas FAA

- Reconfigurar el Trazado de la Pista de Rodaje según las normas de diseño actuales de la FAA.
- Llevar a cabo el Plan general del Aeropuerto (para 2034).

Mantener Pavimentos Existentes

- Reconstruir la Pista con dimensiones reducidas. De 6,013' x 150' a 6,000' x 100'.
- Mantener un programa para hacer frente al deterioro de otros pavimentos del aeródromo a medida que envejecen.

Plan para futuros niveles de actividad (0-10 años)

- Prever la construcción de nuevos hangares para aeronaves adicionales y la sustitución de hangares antiguos, principalmente para el almacenamiento de aviones más pequeños en unidades individuales. Proporcionar una plataforma de estacionamiento adicional y la circulación asociada con nuevos hangares.
- Añadir un carril paralelo al este del aeródromo para mejorar la circulación y la seguridad.
- Seguir cumpliendo las directrices de la JPA.

Camarillo Airport

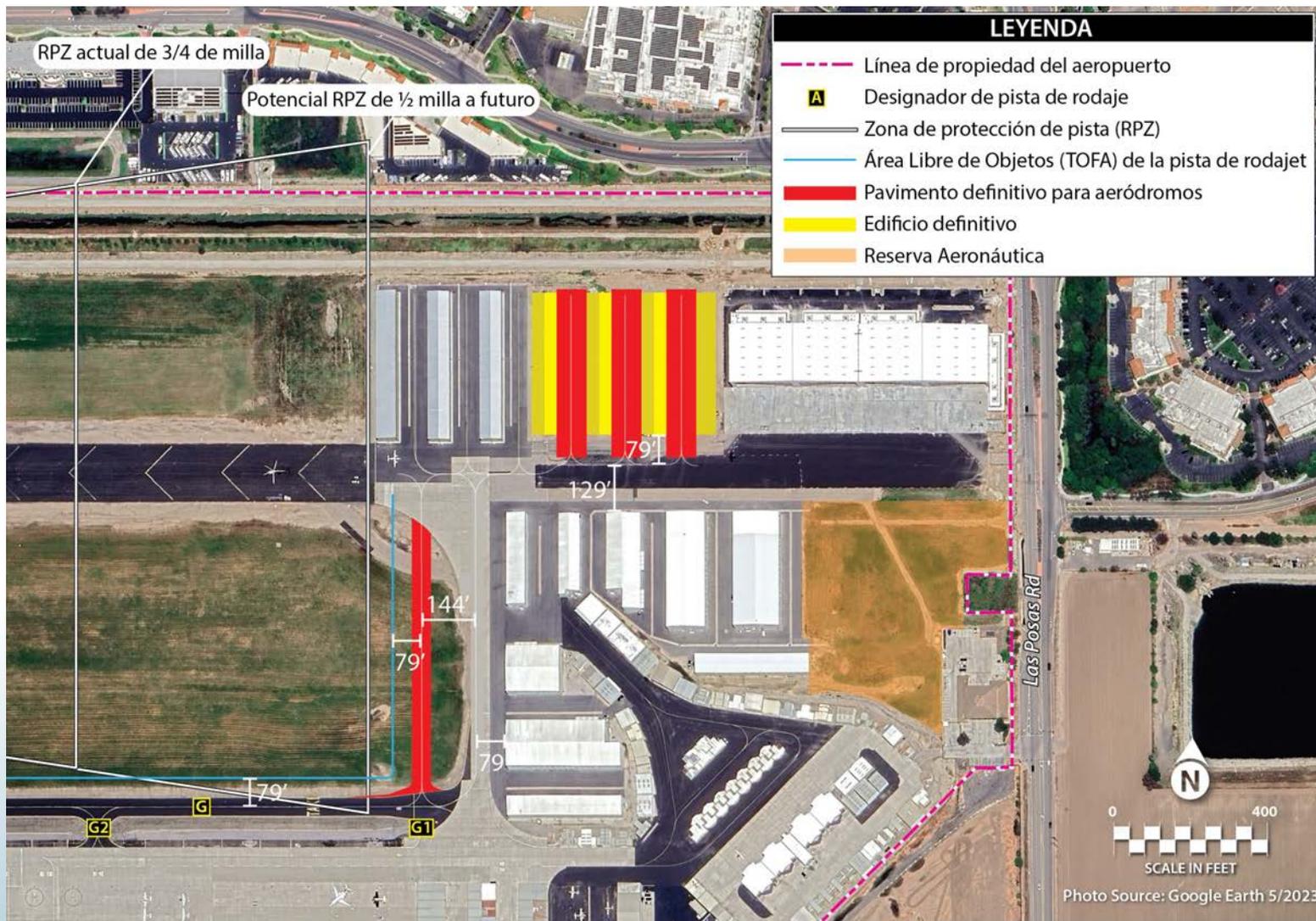


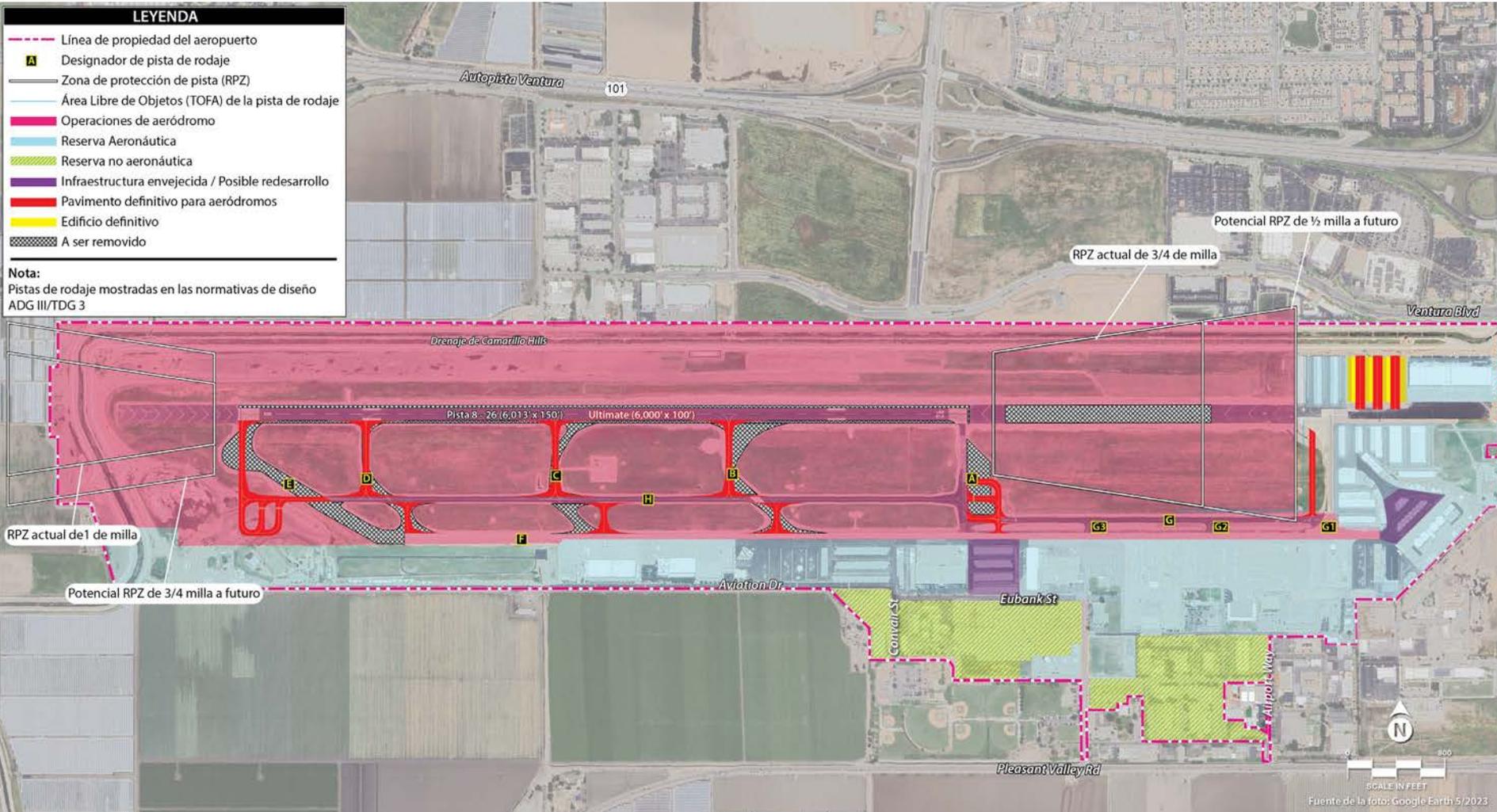
ALP Update and Narrative Report

Chapter 4 Alternativas de Desarrollo Aeroportuario

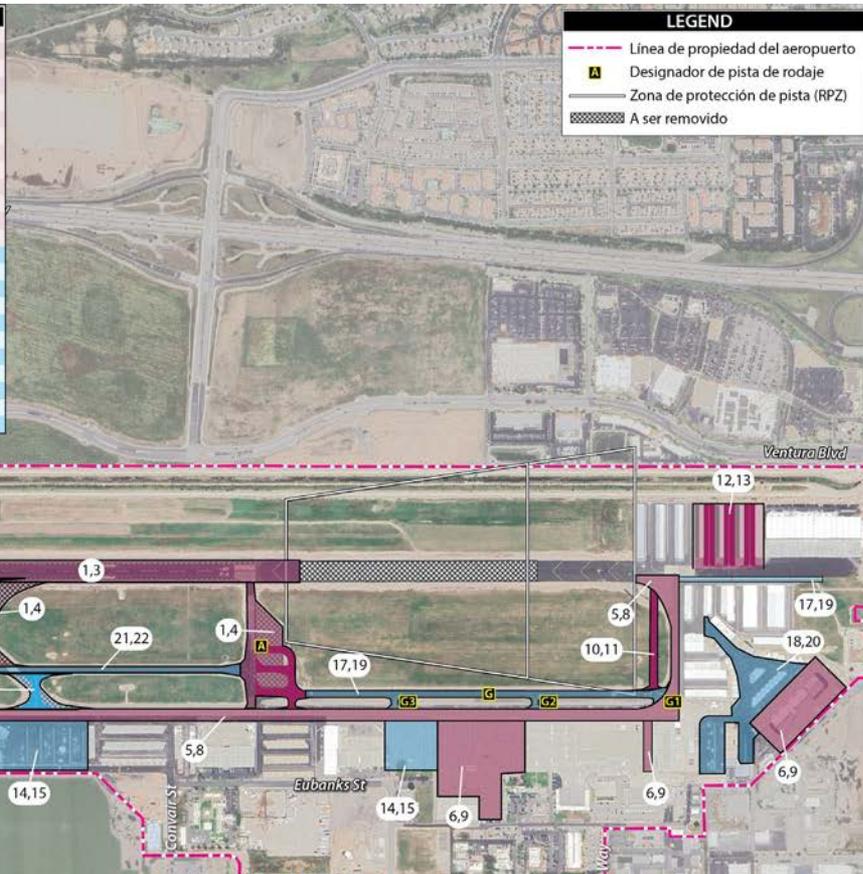








No.	Año fiscal	Project Fase	Proyecto
1	2024	Diseño final	Reconstrucción de pistas y pistas de rodaje
2	2025	NA	Proyecto no perteneciente al CMA
3	2026	Construcción	Reconstrucción de pista
4	2027	Construcción	Reconstrucción de conectores de pistas de rodaje (Pistas de rodaje A, B, C, D, E)
5	2028	Diseño	Rehabilitación de concreto para pistas de rodaje G1 y F
6	2028	Diseño	Rehabilitación de área clave y plataforma principal
7	2029	NA	Proyecto no perteneciente al CMA
8	2030	Construcción	Rehabilitación de concreto para pistas de rodaje G1 y F
9	2030	Construcción	Rehabilitación de área clave y plataforma principal
10	2031	Diseño	Pista de rodaje G4 (Paralela a la pista de rodaje G1)
11	2032	Construcción	Pista de rodaje G4 (Paralela a la pista de rodaje G1)
12	2032	Diseño	Carriles de rodaje del hangar en T (Noreste)
13	2033	Construcción	Carriles de rodaje del hangar en T (Noreste)
14	2033	Diseño	Rehabilitación de plataforma de aviación general
15	2034	Construcción	Rehabilitación de plataforma de aviación general
16	2034	Planificación	Actualización del plan general del Aeropuerto
17	2035	Diseño	Rehabilitar las pistas de rodaje G, G2, G3 y el carril de rodaje NE
18	2035	Diseño	Rehabilitar el asfalto de áreas clave
19	2036	Construcción	Rehabilitar pistas de rodaje G, G2, G3 y carril de rodaje NE
20	2036	Construcción	Rehabilitación del asfalto del área clave
21	2037	Diseño	Reconstruir la pista de rodaje H, construir bahías de espera al oeste y reorientar la pista de rodaje E
22	2037	Construcción	Reconstruir la pista de rodaje H, construir las bahías de espera al oeste y reorientar la pista de rodaje E
23	2039	Diseño	Reconstrucción del conector de pistas de rodaje (entre pistas de rodaje H y F)
24	2040	Construcción	Reconstrucción del conector de pistas de rodaje (entre pistas de rodaje H y F)



No.	FY	Proyecto Fase	Proyecto	Federal	Estado	Local	Total del Proyecto
1	2024	Diseño final	Reconstrucción de pistas y pistas de rodaje	\$3,660,435	\$150,000	\$256,716	\$4,067,151
2	2025	NA	Proyecto no perteneciente al CMA	-	-	-	-
3	2026	Construcción	Reconstrucción de pista	\$40,161,941	\$150,000	\$4,312,438	\$44,624,379
4	2027	Construcción	Reconstrucción de conectores de pistas de rodaje (Pistas de rodaje A, B, C, D, E)	\$28,705,423	\$150,000	\$3,039,492	\$31,894,915
5	2028	Diseño	Rehabilitación de concreto para pistas de rodaje G1 y F	\$324,000	\$18,000	\$18,000	\$360,000
6	2028	Diseño	Rehabilitación de área clave y plataforma principal	\$255,150	\$14,175	\$14,175	\$283,500
7	2029	NA	Proyecto no perteneciente al CMA	-	-	-	-
8	2030	Construcción	Rehabilitación de concreto para pistas de rodaje G1 y F	\$1,836,000	\$102,000	\$102,000	\$2,040,000
9	2030	Construcción	Rehabilitación de área clave y plataforma principal	\$1,445,850	\$80,325	\$80,325	\$1,606,500
10	2031	Diseño	Pista de rodaje G4 (Paralela a la pista de rodaje G1)	\$166,050	\$9,225	\$9,225	\$184,500
11	2032	Construcción	Pista de rodaje G4 (Paralela a la pista de rodaje G1)	\$940,950	\$52,275	\$52,275	\$1,045,500
12	2032	Diseño	Carriles de rodaje del hangar en T (Noreste)	\$247,253	\$13,736	\$13,736	\$274,725
13	2033	Construcción	Carriles de rodaje del hangar en T (Noreste)	\$1,401,098	\$77,839	\$77,839	\$1,556,775
Subtotal a corto plazo				\$79,144,149	\$817,575	\$7,976,221	\$87,937,945

- Se trata de posibles proyectos, en el marco de este estudio, para los que el aeropuerto tiene previsto solicitar asistencia de la FAA.
- Otros proyectos o desarrollos pueden tener lugar en el aeropuerto y/o en el parque empresarial financiados con fondos privados en terrenos arrendados al aeropuerto.



Jannette Jauregui
Gerente de Comunicación y Participación

P. ¿Puede el Condado simplemente decir no a más jets/aviones?

R. No, los aeropuertos del Condado de Ventura deben cumplir con las obligaciones de la FAA/Federal y se prohíbe discriminar contra los operadores/operaciones de aeronaves. Esto se aplica a los 3.287 aeropuertos de los Estados Unidos que reciben subvenciones de la FAA/Federal.

- P. ¿El aeropuerto de Camarillo va a añadir servicio de aerolínea, gran carga aérea, alargar la pista de aterrizaje?**
- R. No, los aeropuertos del Condado Ventura continúan apoyando las pautas descritas en el Acuerdo de poderes conjuntos. Ni servicio aéreo, ni grandes operaciones de carga aérea, ni ampliación de la pista.

P. ¿Qué es el Acuerdo de Poderes Conjuntos (JPA) y cómo afecta al aeropuerto?

R. El acuerdo operativo de la JPA de 1976 entre el Condado de Ventura y la Ciudad de Camarillo estableció lo siguiente:

- CMA para servir a la actividad de aviación general.
- El aeropuerto está abierto las 24 horas para aterrizajes. Las salidas están restringidas a emergencias entre las 12:00 a.m. y las 5:00 a.m.
- La pista de aterrizaje no excederá de 6.000' de longitud.
- Peso de la aeronave restringido a 115,000 libras (rueda doble).
- El patrón de tráfico VFR estará en el lado sur.
- El desarrollo del aeropuerto se orientará para garantizar que las zonas residenciales no estén expuestas a niveles de ruido superiores a 60 dBA de ruido medio CNEL y 90 dBA de ruido de un solo evento.

Junta de Supervisores del Condado de Ventura y Ayuntamiento de Camarillo *Acuerdo entre el Condado de Ventura y el Ayuntamiento de Camarillo relativo al desarrollo del aeropuerto de Camarillo y el uso del suelo circundante (1976)*. Junta de Supervisores del Condado de Ventura, Ordenanza 6506-17, *Horario de funcionamiento (noviembre de 1980; rev. 2006)*

- P. ¿El acuerdo entre el aeropuerto y las potencias conjuntas prohíbe todas las operaciones aéreas nocturnas?**
- R. No, el JPA permite *aterizajes* las 24 horas, pero los despegues no están permitidos entre la medianoche y las 5 a.m. excepto en casos de emergencia. (Sheriff, ambulancia aérea, etc.)

Landings permitted on a 24 hour basis

Take-offs permitted 5 a.m. to midnight

Touch-and-goes permitted only from 7 a.m. to 10 p.m.

P. ¿Cómo nos ayuda el JPA?

- R. 1) Las restricciones y los toques de queda preexistentes (como la Ley de protección conjunta) vigentes antes del 5 de noviembre de 1990 son "derechos adquiridos".
- 2) Las nuevas restricciones o la modificación de las restricciones existentes requieren seguir los procedimientos de la Ley de ruido en el aeropuerto de 1990 que se encuentra en la Parte 161 de FAR (ANCA).

Cualquier **NUEVA** restricción propuesta debe cumplir con los siguientes seis requisitos legales de ANCA:

- 1) la restricción es razonable, no arbitraria y no discriminatoria;
- 2) la restricción no crea una carga indebida sobre el comercio interestatal o extranjero;
- 3) la restricción no es incompatible con el mantenimiento del uso seguro y eficiente del espacio aéreo navegable;
- 4) la restricción no entra en conflicto con una ley o regulación de los Estados Unidos;
- 5) se ha brindado una oportunidad adecuada para que el público formule observaciones sobre la restricción;
- 6) la restricción no crea una carga excesiva para el sistema aéreo nacional.

1990 - Ley de Ruido y Capacidad en los Aeropuertos (ANCA)

- P. ¿Cómo interactúan/interrelacionan la Ciudad de Camarillo, la Autoridad del Aeropuerto de Camarillo, el Departamento de Aeropuertos del Condado y la Administración Federal de Aviación?**
- R. La ciudad de Camarillo realiza aportaciones sobre cuestiones aeroportuarias a través de la JPA que estableció la Autoridad Aeroportuaria de Camarillo (CAA). Los estatutos de la CAA requieren dos miembros del Ayuntamiento de Camarillo y asesora a la Junta de Supervisores del Condado. La Junta de Supervisores del Condado proporciona dirección para el Aeropuerto de Camarillo. El Condado debe cumplir con las obligaciones de la FAA/Federal asociadas con la transferencia de escrituras de aeropuerto y las subvenciones.

P. ¿Cuáles son los números de operaciones diarias?

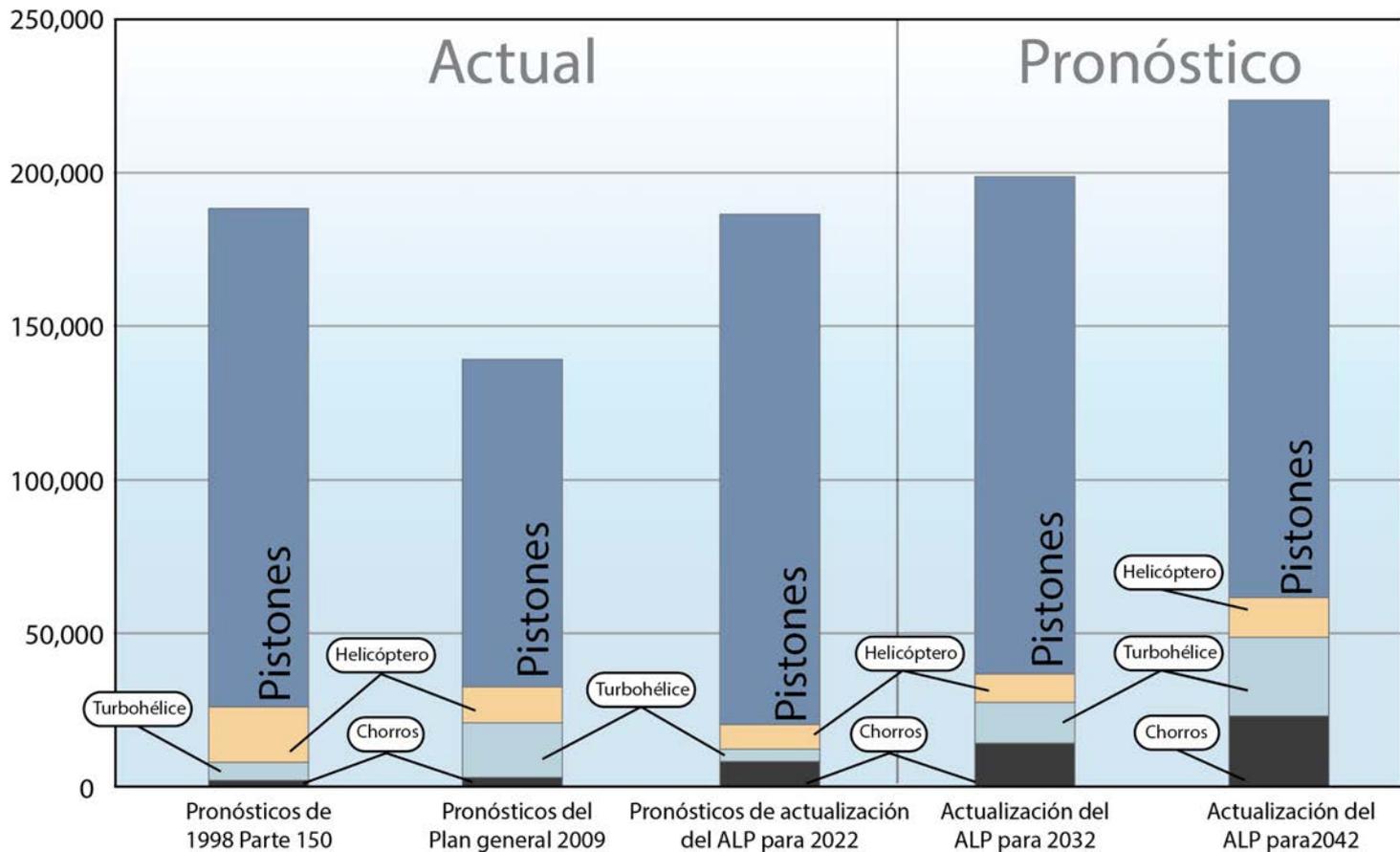
R. El cuadro que figura a continuación muestra el promedio diario anual de operaciones históricamente y según lo previsto en este estudio.

Tipo	ACTUAL			PRONÓSTICO	
	1998 Operaciones diarias promedio ¹	2009 Operaciones diarias promedio ²	2022 Operaciones diarias promedio ³	2032 Operaciones diarias promedio ³	2042 Operaciones diarias promedio ³
Pistón	444	293	456	443	423
Helicóptero	48	32	23	27	33
Turbohélice	22	48	11	37	72
Chorro	3	10	22	38	64
Operaciones totales	517	383	512	545	592

Fuentes: ¹Mapas de exposición al ruido de Camarillo de 1998 (May 1998); ²Estudio Inicial del Plan Maestro del Aeropuerto de Camarillo (Feb. 2009); ³Mapas de exposición al ruido de Camarillo 2023 (Dec. 2023) and Actualización del ALP (2023)

Las operaciones del aeropuerto de Camarillo siguen siendo predominantemente aviones de pistón:

Número de operaciones por tipo de aeronave

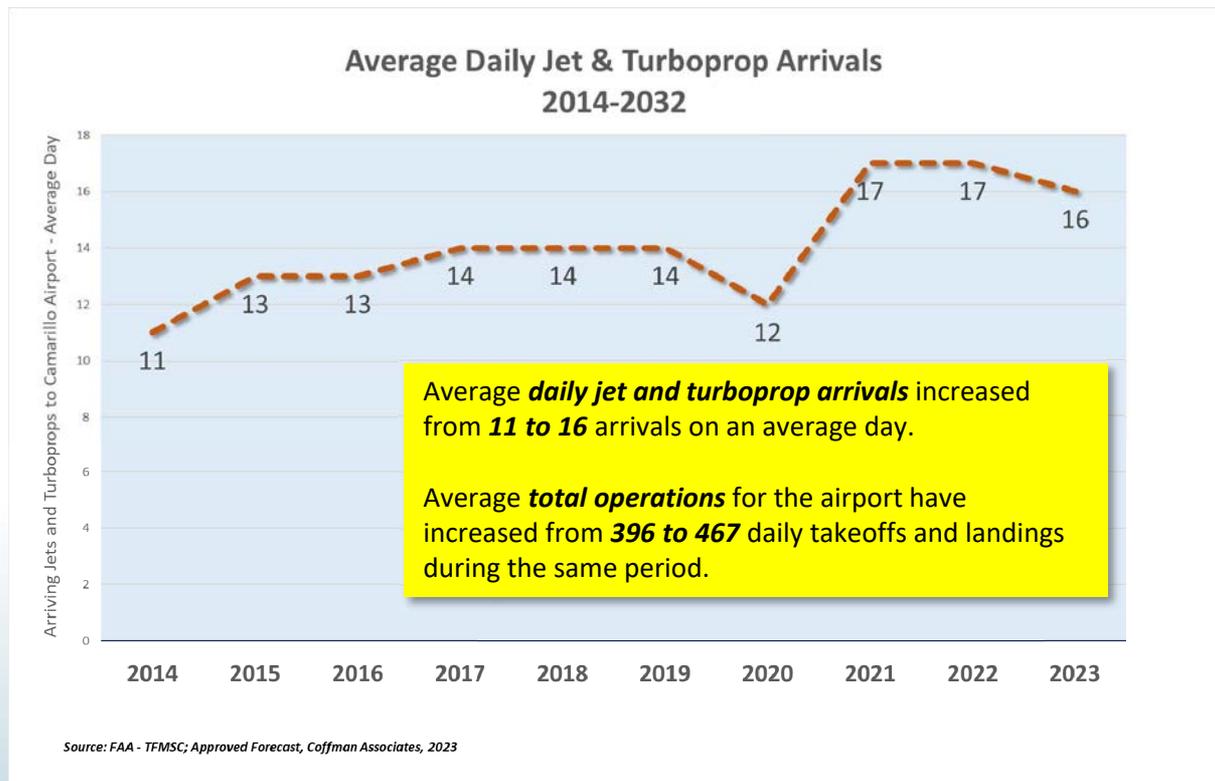


P. ¿Qué tipo de proyectos son elegibles para el financiamiento de subvenciones de la FAA?

R. De las 2.218 quejas recibidas en 2023, las personas que identificaron aviones indicaron con mayor frecuencia Jets con 1.445 comentarios (65%). El segundo tipo de aeronave más identificado fueron los turbohélices, con 78 (3,5%). Otros 523 comentarios no proporcionaron información sobre el tipo de aeronave.

P. ¿Cuál ha sido el cambio en las operaciones de aviones y turbohélices en los últimos 10 años?

R. Desde 2014, el número medio de aviones que llegan en un día normal ha fluctuado. Las tendencias al alza a nivel nacional en el uso de aviones comerciales durante y después de la pandemia también se reflejan en el Aeropuerto de Camarillo.



P. Una vez completada la actualización del ALP, ¿qué planea hacer el aeropuerto?

R. El Departamento de Aeropuertos mantendrá un sistema de aeropuertos seguro y eficiente al continuar buscando subvenciones de la FAA para proyectos de capital:

- Mantenimiento, rehabilitación y reconstrucción continuos de pavimentos.
- Identificar parcelas en el aeropuerto para un posible desarrollo o reurbanización para satisfacer la demanda existente y futura.
- Preservar los supuestos del plan maestro de 2011 que aún cumplen con los estándares de la FAA, que incluyen:
 - Pista de entrenamiento paralela futura a largo plazo (más allá del alcance de esta actualización de ALP).
 - Mejoras en los enfoques de instrumentos existentes.

- P. ¿Qué tipo de proyectos son elegibles para el financiamiento de subvenciones de la FAA?**
- R. En general, sólo los proyectos que no generan ingresos son elegibles para recibir fondos de la FAA. Esto incluye la construcción, rehabilitación y mantenimiento de pavimentos públicos.

- P. ¿La Actualización ALP muestra todos los proyectos que pueden ocurrir en el aeropuerto?
- R. No, la actualización ALP sólo incluye los proyectos que pueden optar a una subvención de la FAA (limitación de la FAA para este tipo de estudios). Otros proyectos, financiados por el sector privado, pueden realizarse en terrenos arrendados al aeropuerto. Como instalación de uso público respaldada por la FAA, el aeropuerto debe permitir el arrendamiento de terrenos para un desarrollo apropiado, sobre una base justa y equitativa.

- P. ¿Es esta actualización de ALP y el pronóstico asociado un plan de marketing?
- R. No, la actualización ALP es un proceso impulsado por datos/demanda. Es un estudio de planificación para esbozar las posibles necesidades de capital en los próximos 5 a 10 años.

El Departamento de Aeropuertos mantendrá un sistema seguro y eficiente de aeropuertos al seguir solicitando subvenciones de la FAA para proyectos de capital:

- ▶ Acuerdo de Poderes Conjuntos (JPA) ratificado
- ▶ Ningún cambio en el papel del aeropuerto
- ▶ Sin cambios en la función actual del Aeropuerto Camarillo
- ▶ Sin plan para operaciones carga aérea
- ▶ Sin plan para aumentar la longitud de la pista
- ▶ ¡Sí! Estamos escuchando a la Ciudad y a los vecinos con respecto a sus preocupaciones sobre el ruido.
- ▶ ¡Sí! Estamos tomando medidas para mitigar sus preocupaciones.

Stacey Falcioni - Moderadoras

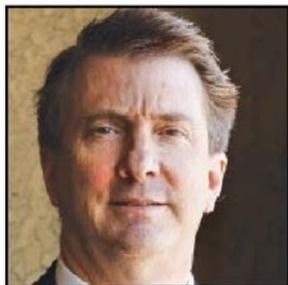
Gerente de Proyecto – Arellano Associates

Preguntas y respuestas de la comunidad

1. Los moderadores para leer preguntas escritas y panel responderán y/o;
 2. Dirija su pregunta al panel y/o;
 3. Deje un comentario en el cuadro de comentarios para que el equipo del proyecto lo examine más adelante.
- Para enviar una pregunta al panel, complete la tarjeta de preguntas de color azul (sin límite).
 - Levante la mano cuando haya terminado y un miembro del equipo del proyecto recogerá la(s) tarjeta(s) de preguntas.
 - Su(s) pregunta(s) será(n) leída(s) por el moderador y respondida(s) por el panel durante las preguntas y respuestas.
 - Puede expresar una pregunta (2 min.) después de que el panel haya leído y contestado todas las tarjetas de preguntas.
 - Una pregunta en voz alta por persona. Una vez que todos los que quieran expresar una pregunta lo hayan hecho, podremos volver a usted si tiene otra pregunta que le gustaría expresar.



COUNTY of VENTURA
Department of Airports



Keith Freitas
Director de Aeropuertos



Dave Nafie
Subdirector de
Aeropuertos



Erin Powers
Gerente de Proyectos de
Aeropuertos

Coffman Associates
AIRPORT CONSULTANTS



Patrick Taylor
Director



Matt Quick
Director



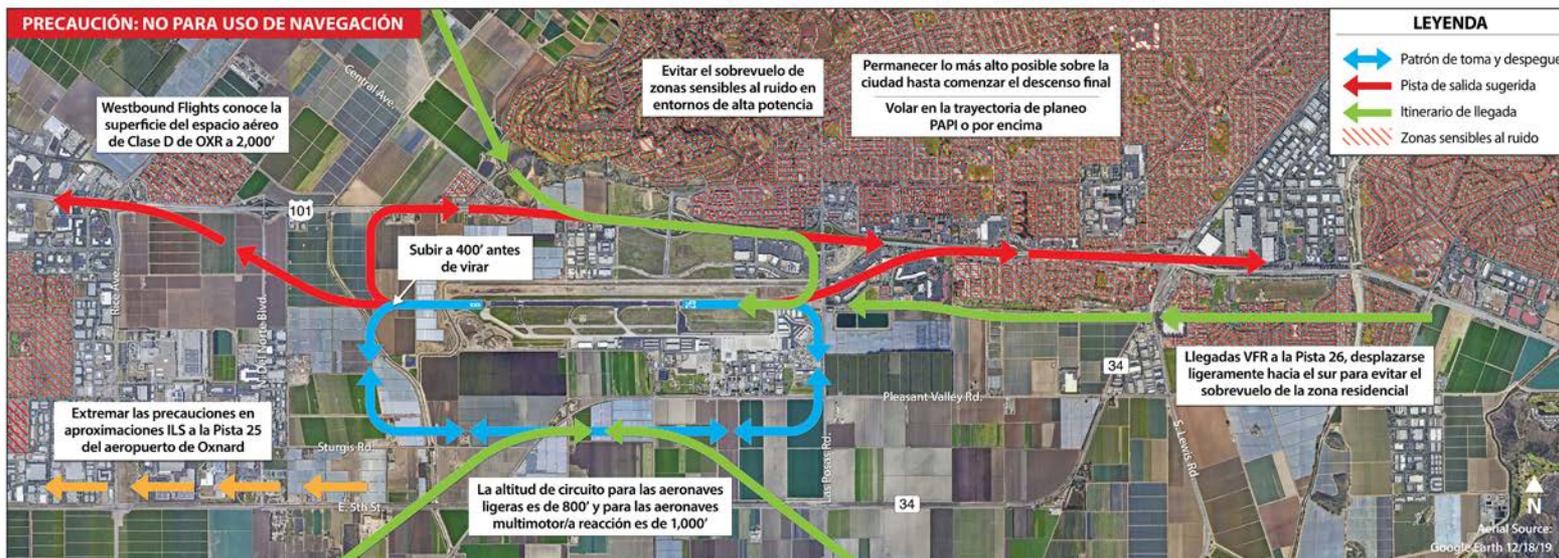
Kory Lewis
Director

www.vcairports.org

Todo el material preliminar está disponible en el sitio web del proyecto



VC apto para vuelo



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.

Ejemplos de planificación de compatibilidad de ruido

NOISE ABATEMENT ALTERNATIVES

Aircraft Operating Procedures



- Reduced Thrust Takeoffs
- Thrust Cutbacks After Takeoff
- Maximum Climb Departures
- Minimum Approach Altitudes
- Approach Profiles
- Limitations on Reverse Thrust on Landing

How Do They Help?

Reduce overall noise energy from the airport



NOISE ABATEMENT ALTERNATIVES

Runway Use and Flight Routes



- Preferential Runway Use
- Departure Turns/Route
- Visual Approach Procedures
- Instrument Approach Procedures

Traffic Pattern Changes

How Do They Help?

Shift noise from noise-sensitive area...



to noise-compatible area



Fly Friendly Ventura County - VIX

https://vcairports.org/fly-friendly-ventura-county/

COUNTY of VENTURA
Department of Airports

FILE A NOISE COMMENT

Or call to leave a voice message at
805-382-3022

Search...

Home Advisory Boards Services Document Library Projects Noise Program Quick Links

FLY FRIENDLY VENTURA COUNTY

JUST ADDED:

