

El Departamento de Aviación de la Ciudad de Charlotte está en proceso de completar una Actualización del Estudio de Compatibilidad de Ruido Parte 150 para el Aeropuerto Internacional Charlotte Douglas (CLT). El proceso de la Parte 150 del Estudio utiliza un enfoque equilibrado para identificar incompatibilidades de ruido alrededor de un aeropuerto y recomendar medidas, tanto para corregir las incompatibilidades existentes, como para prevenir futuras incompatibilidades. Un aeropuerto que elige realizar un Estudio de Compatibilidad de Ruido lo hace de acuerdo con las pautas de la Parte 150 de la Administración Federal de Aviación (FAA).

**El 5 de agosto de 2024, el Departamento de Aviación de la Ciudad de Charlotte publicó el borrador de la Actualización del Estudio de Compatibilidad de Ruido Parte 150**, que presenta el esquema de los Mapas de Exposición al Ruido (NEM) y un borrador recomendado para el Programa de Compatibilidad de Ruido (NCP). Los borradores NEM muestran los niveles de ruido en las condiciones actuales (2023) y futuras (2028). El borrador recomendado NCP presenta las recomendaciones del Aeropuerto para reducir, minimizar y mitigar el ruido de los aviones y los conflictos de uso del suelo (ver el reverso de este documento informativo).

## Propósito de la Reunión Informativa Pública y la Audiencia Pública de esta noche

El Aeropuerto está organizando la tercera de una serie de Reuniones Informativas Públicas y Audiencias Públicas simultáneas para invitar al público a comentar sobre el borrador de la Actualización de la Parte 150 del Estudio. El propósito de esta Reunión Informativa Pública es brindar al público la oportunidad de revisar los borradores tanto NEM como el NCP con expertos técnicos. Las Audiencias Públicas ofrecen al público la oportunidad de proporcionar comentarios orales, en persona. El público también puede enviar comentarios por escrito hasta el 4 de octubre de 2024. **Los comentarios recibidos hasta el 4 de octubre de 2024 en las Audiencias Públicas, por correo físico o por correo electrónico, formarán parte del documento final de la Actualización del Estudio de Compatibilidad de Ruido Parte 150 que se presentará a la FAA para su revisión.**

## Cronograma y próximos pasos

### Visión general del cronograma



### ¿Qué sucede después de hoy?

Después de la reunión / audiencia de esta noche, todos los comentarios recibidos hasta el 4 de octubre de 2024 serán revisados e incorporados en el documento final de la Actualización del Estudio de Compatibilidad de Ruido Parte 150. El Concejo Municipal votará para adoptar el NCP de 2024 y aprobar la presentación del documento final para la revisión y aprobación de la FAA. Por el momento, el aeropuerto continuará operando como lo hace hoy.

### ¿Qué sucede después de presentar la Actualización final del Estudio de Compatibilidad de Ruido Parte 150 a la FAA?

#### Enero 2025

- Envío de la Parte 150 Final a la FAA para revisión y aprobación

#### Marzo 2025

- La FAA acepta los NEM y comienza el proceso de revisión del NCP, el cual dura 180 días

#### Septiembre 2025

La FAA emite el Registro de Aprobación

**Las medidas no aprobadas** no se implementarán

**Las medidas aprobadas que no requieren NEPA** podrán comenzar a implementarse de inmediato

**Las medidas aprobadas que requieran NEPA (por ejemplo, procedimientos de vuelo):**

- » Revisión NEPA (~12 meses)
- » Desarrollo de procedimientos de vuelo por parte de la FAA (~18 meses)
- » Capacitación ATCT de la FAA (~3 meses)

#### Comienzo de 2027

- Implementación esperada de nuevos procedimientos de vuelos por parte de la FAA que no dependen de la apertura de la nueva cuarta pista paralela

#### Septiembre 2027

**Apertura de la nueva cuarta pista paralela**

- Implementación prevista de medidas por parte de la FAA que dependen de la apertura de la nueva cuarta pista paralela

## ¿Qué incluye el Borrador recomendado del Programa de Compatibilidad de Ruido de CLT?

### Medidas de reducción de ruido

**NA-4:** *Revisar medida existente* – Monitorear la utilización de la pista durante la noche (11:00 p. m. a 7:00 a. m.) y las variaciones respecto a las suposiciones del NCP. Realizar seguimientos con la Torre de Control de Tránsito Aéreo (ATCT) de la FAA y las aerolíneas según sea necesario para mejorar la adhesión voluntaria al programa existente.

**NA-5:** *Revisar medida existente* – Designar las pistas 18C o 18L como preferidas para despegues de aeronaves turbojet entre las 11:00 p. m. y las 7:00 a. m., cuando las condiciones de viento, clima y operación lo permitan.

**NA-6:** *Revisar medida existente* – Reafirmar la política de usuarios del Aeropuerto que designa ubicaciones y procedimientos para las pruebas de motores de aeronaves. Establecer una ubicación para pruebas en la plataforma de descongelación y en el campo de aviación noreste que actualmente están en construcción. Maximizar el uso de ubicaciones de pruebas en el medio del campo en lugar de las ubicaciones en el lado este del Aeropuerto.

**NA-7 (Short-Term):** *Revisar medida existente* – Para los despegues desde las pistas 36R y 36C, todas las aeronaves turbojet deben iniciar giros a 2.5 DME (36C) y 2.6 DME (36R) al norte del VOR/DME de CLT, respectivamente.

**NA-8:** *Revisar medida existente* – Para los despegues desde la pista 18R, las aeronaves turbojet deben iniciar giros tan pronto como sea posible hacia un rumbo de 195 grados.

**NA-9:** *Revisar medida existente* – Para los despegues desde la pista 36L, las aeronaves turbojet deben iniciar giros tan pronto como sea posible hacia un rumbo de 315 grados.

**NA-10 (Long-Term):** *Nueva medida* – Realizar una evaluación de los procedimientos de pruebas en tierra después de la construcción de la nueva cuarta pista paralela para identificar ubicaciones de pruebas en el medio del campo del Aeropuerto.

**NA-11 (Long-Term):** *Nueva medida* – Designar las pistas 36L y 36R como preferidas para llegadas desde el norte para aeronaves turbojet entre las 10:00 p. m. y las 7:00 a. m.

**NA-12 (Long-Term):** *Nueva medida* – Designar las pistas 18L, 18C y 18R para llegadas desde el sur para aeronaves turbojet entre las 10:00 p. m. y las 7:00 a. m.

**NA-13 (Long-Term):** *Nueva medida* – Maximizar el número de rumbos divergentes para despegues hacia el norte mientras se mantiene una separación de 15° entre los rumbos en la pista 36C, pista 36R y pista 01.

**NA-14 (Long-Term):** *Nueva medida* – Maximizar el número de rumbos divergentes para despegues hacia el sur mientras se mantiene una separación de 15° entre los rumbos en la pista 18C, pista 18L y pista 19. Esto requeriría la eliminación de la restricción de 2 millas.

### Medidas de compatibilidad de uso del suelo

**LU-1:** *Revisar medida existente* – Promover la planificación de uso del suelo compatible dentro del Distrito de Divulgación de Ruido del Aeropuerto (DNL 65 dB de los contornos combinados del NEM 1996 y el NCP 1996).

**LU-2:** *Continuar medida existente* – Buscar zonificación para el desarrollo compatible.

**LU-7:** *Continuar medida existente* – Buscar el establecimiento de un Distrito de Superposición del Aeropuerto que corresponda a los alrededores del Aeropuerto, en el cual habrá requisitos especiales relacionados con el desarrollo, la rezonificación y la transferencia de propiedades residenciales.

**LU-9:** *Revisar medida existente* – Continuar los esfuerzos para mantener el uso del Aviso del Distrito de Divulgación de Ruido del Aeropuerto.

### Medidas de mitigación de uso del suelo

**NM-1:** *Continuar medida existente* – Establecer un programa de información pública que distribuya información al público sobre el ruido y las medidas de reducción del mismo.

**NM-2:** *Revisar medida existente* – Aislar acústicamente los edificios públicos sensibles al ruido destinados al uso público, de instrucción (por ejemplo, escuelas) o asambleas (por ejemplo, iglesias) ubicados dentro del Futuro (2028) Contorno de Exposición al Ruido del NEM/NCP.

**NM-3:** *Revisar medida existente* – Aislar acústicamente las viviendas elegibles ubicadas dentro del límite del programa de aislamiento acústico del NCP 2024 que podrían beneficiarse según los criterios de diseño de la FAA.

**NM-7:** *Revisar medida existente* – A opción del Aeropuerto, comprar servidumbres de aviación, aislar acústicamente o adquirir viviendas dentro del límite del programa de aislamiento acústico del NCP 2024, donde el aislamiento acústico sea inviable o no rentable debido a que la propiedad no cumple con el código de construcción.

**NM-9:** *Revisar medida existente* – Adquirir casas móviles ubicadas dentro del límite del programa de aislamiento acústico del NCP 2024.

## ¡Participa!

### Envía tus comentarios utilizando uno de estos métodos:

- Haz tus comentarios de forma oral en la audiencia pública.
- Envía tus comentarios por escrito, en la reunión, completando y entregando un formulario de comentarios.
- Envía tus comentarios por correo electrónico a: [CLTPart150@landrumbrown.com](mailto:CLTPart150@landrumbrown.com)

- Envía tus comentarios por correo postal a:  
Gaby Elizondo,  
4445 Lake Forest Dr, Suite 700  
Cincinnati, OH 45242  
(Fijado por matasellos antes del **4 de octubre de 2024**)
- Envía tus comentarios a través del sitio web del proyecto: [CLTPart150.com/contact](http://CLTPart150.com/contact)

Todos los comentarios deben recibirse antes del **4 de oct. de 2024** para incorporarse a la Actualización Final de la Parte 150 del Estudio.