

HMMH

1508 Eureka Road, Suite 190
Roseville, CA 95661
916.368.0707
www.hmmh.com

MEMORANDO

Para: Patrick Lammerding
Subdirector ejecutivo, aeropuerto de Hollywood Burbank

De: Gene Reindel
Coordinador del grupo de trabajo

Fecha: 31 de marzo de 2020

Asunto: Recomendaciones para los miembros del Grupo de trabajo

Referencia: Número de proyecto HMMH 310870

Para preparar la séptima y última reunión del Grupo de trabajo sobre el ruido provocado por los aviones en el valle de San Fernando (the Southern San Fernando Valley Airplane Noise Task Force, en adelante denominado Grupo de trabajo), el coordinador del Grupo de trabajo solicitó a los miembros de este que enviaran sus recomendaciones para abordar las inquietudes de la comunidad con respecto al ruido provocado por los aviones que operan en el aeropuerto de Hollywood Burbank (BUR) y el aeropuerto Van Nuys (VNY) y que vuelan sobre las comunidades de la parte sur del valle de San Fernando. En una reunión final del Grupo de trabajo se votará por estas recomendaciones provistas por los miembros de este grupo. Las recomendaciones que reciban el voto mayoritario se enviarán a las entidades identificadas, tales como la Administración Federal de Aviación (Federal Aviation Administration, FAA), los aeropuertos, los operarios de aeronaves y los legisladores federales.

Este memorando brinda las recomendaciones recopiladas, clasificadas y combinadas de los miembros del Grupo de trabajo que estos brindaron el 11 de marzo de 2020 o antes. El resto del memorando presenta 19 recomendaciones consolidadas, organizadas según las inquietudes de la comunidad con respecto al ruido, que se identificaron en las respuestas de los miembros del Grupo de trabajo:

- Cambios al sur de las trayectorias de vuelo
- Aeronaves que despegan a altitud baja
- Concentración de trayectorias de vuelo
- Distribución desigual del ruido de las aeronaves
- Ruido de las aeronaves en la noche
- Atenuación insuficiente del ruido

Reparta este memorando a cada uno de los miembros del Grupo de trabajo y solicíteles que hagan lo siguiente antes de la séptima y última reunión:

1. Revisen las recomendaciones integradas.
2. Determinen si las recomendaciones que enviaron figuran en las recomendaciones consolidadas. Si no, deberán enviar un mensaje por correo electrónico para solicitar hablar con HMMH antes de la reunión para resolver las discrepancias. Dichas conservaciones deben ocurrir por lo menos una semana antes de la reunión final.
3. Den una lista, por lo menos una semana antes de la reunión final, con las recomendaciones consolidadas específicas sobre las que desean hablar en la reunión final antes de votar por las recomendaciones.

El proceso para la reunión final incluirá lo siguiente: conversar sobre las recomendaciones consolidadas, votar por cada una de las recomendaciones consolidadas que será enviada, y establecer prioridades en las recomendaciones consolidadas aprobadas por medio de una encuesta a los miembros sobre cada una de dichas recomendaciones.

Nota: Todavía no se ha determinado que las recomendaciones que se brindan en este memorando sean factibles. Una de las primeras medidas del proceso de revisión de las entidades encargadas de la

implementación será determinar dicha factibilidad. Durante las reuniones del Grupo de trabajo, HMMH ha analizado los posibles problemas implicados con las alternativas sugeridas, pero no ha determinado la factibilidad.

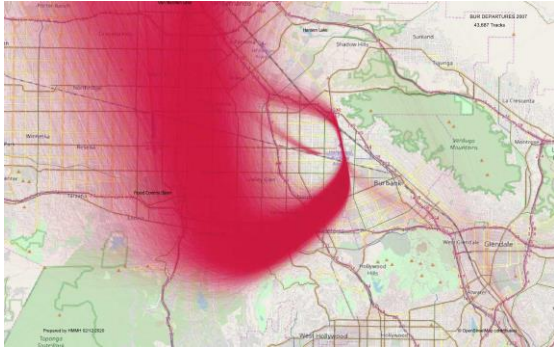


Inquietudes de la comunidad: Cambios al sur de las trayectorias de vuelo

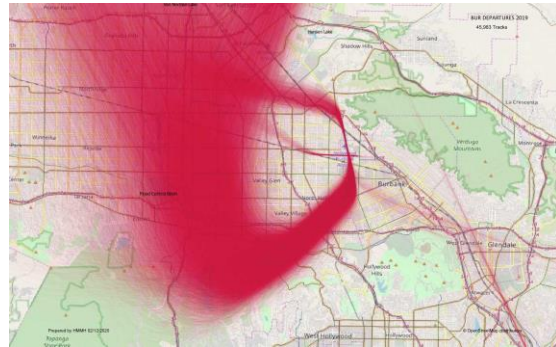
La inquietud comunitaria más discutida que se presentó ante el Grupo de trabajo durante las seis reuniones del Grupo de trabajo fue el cambio de las trayectorias de vuelo hacia el sur de las aeronaves que salen de los aeropuertos de Hollywood Burbank (BUR) y Van Nuys (VNY). En las figuras y la tabla a continuación se comparan trayectorias de vuelo históricas con las trayectorias de vuelo actuales de 2019. El año 2007 fue seleccionado como el año de comparación en BUR ya que hubo más operaciones aéreas en los dos aeropuertos en 2007 que en 2019. Sin embargo, no se contaba con datos de VNY para el año 2007, por lo tanto, se usó el año 2010 como el año de comparación para las operaciones de VNY. En el año 2010 hubo mucho más operaciones en VNY que en el año 2019. Tal como las comunidades lo indicaron y según se muestra en las figuras a continuación, hubo un cambio en las trayectorias de vuelos de salida de las aeronaves de BUR y VNY. Además, como se indica en los resultados de análisis de puertas en la figura de la parte y la tabla en la parte inferior, aunque los números de salidas en los modelos son prácticamente los mismos (vea los resultados de la Puerta 2 en el número de operaciones), la puerta al extremo sur, Puerta 4, muestra cuatro veces el número de trayectoria de vuelo, lo que sugiere que en 2019 ocurrieron cuatro veces más vuelos en la parte sur de las trayectorias de vuelo que en 2007.



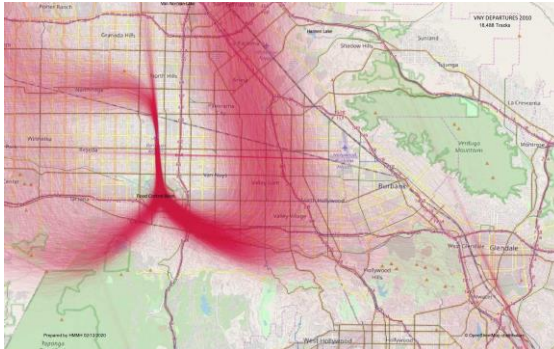
Salidas de aviones de reacción (jet) de BUR en 2007



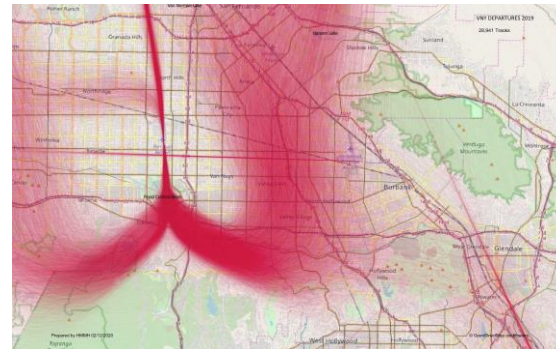
Salidas de aviones de reacción de BUR en 2019



Salidas de aviones de reacción de VNY en 2010



Salidas de aviones de reacción de VNY en 2019

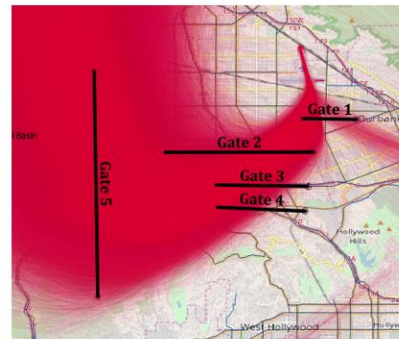


Altitude Analysis: Hollywood Burbank Airport Runway 15 Jet Departures

Gate	2007		2010		2015		2019	
	Total Tracks	Avg. Altitude (Ft. MSL)	Total Tracks	Avg. Altitude (Ft. MSL)	Total Tracks	Avg. Altitude (Ft. MSL)	Total Tracks	Avg. Altitude (Ft. MSL)
1	28,937	1,773	19,629	1,782	24,467	1,884	40,544	1,868
2	41,176	2,752	28,822	2,887	29,718	2,758	42,413	2,618
3	25,766	3,364	16,806	3,492	22,428	3,384	39,492	3,298
4	5,302	3,659	3,469	3,680	7,572	3,748	20,514	3,704
5	28,390	6,093	17,908	6,413	20,739	6,247	35,706	6,202

■ Gate Placement:

- Gate 1: Jeffries Ave/Luther Burbank Middle School (east/west)
- Gate 2: W. Magnolia Blvd (east/west)
- Gate 3: Highway 101 (east/west)
- Gate 4: Ventura Blvd (east/west)
- Gate 5: Van Nuys Blvd to Stone Canyon Reservoir (north/south)



Se brindaron las siguientes recomendaciones para abordar las inquietudes de la comunidad con respecto al cambio al sur de las trayectorias de vuelo.

Primera recomendación: Restablecer de inmediato la trayectoria de vuelos de salida de la Pista 15 del aeropuerto Hollywood Burbank (BUR) a las condiciones del año 2007 sin implementar un procedimiento nuevo.

Notas: Según la FAA, no han ocurrido cambios en procedimientos para las aeronaves que salen BUR usando la Pista 15. Por lo tanto, la FAA debe buscar formas de restablecer las trayectorias de vuelo a las condiciones notificadas en 2007, cuando había una cantidad parecida de operaciones de aeronaves y más operaciones totales en BUR. Debido a que la FAA no pudo hacer ningún comentario ni brindar resultados de análisis, Diverse Vector Aviation Consulting LLC (DVAC) sugirió que el cambio al sur de las trayectorias de vuelo podía deberse a la combinación de sectores del servicio de control del tráfico aéreo (Air Traffic Control, ATC); solo algunas pistas cuentan con procedimientos de reglas de vuelo instrumental (instrumental flight rules, IFR), la demanda de rutas excede los recursos existentes, la entrega de la FAA a otras entidades de control, los requisitos de distancia entre aeronaves, la supresión de conflictos con el tráfico aéreo y/o el incumplimiento por parte del servicio de control del tráfico aéreo de los procedimientos normalizados de trabajo (PNT) de ATC.

Enviar a: Administración Federal de Aviación

Segunda recomendación: Diseñar e implementar un procedimiento "abierto" de salida instrumental normalizada (Standard Instrumental Departure, ID) usando puntos de referencia (*waypoints*) en la autopista 101 para las salidas de la Pista 15 desde el aeropuerto Hollywood Burbank (BUR).

Notas: Según los consejos de la FAA, una salida instrumental normalizada abierta permite las salidas de navegación requerida (RNAV) con porciones manuales del procedimiento y la opción de reintegrar la navegación requerida. Este diseño de procedimiento podría originar una concentración de trayectorias de vuelo ya que el diseño propuesto usa puntos de referencia a lo largo de la autopista 101 con el fin de limitar el número de vuelos al sur de la autopista 101, lo que ocasiona más vuelos al norte de dicha autopista, es decir una concentración comparable al año 2019 o 2007. Además, la autopista 101 está muy cerca de la ruta aérea de llegada de la Pista 8 de BUR como para cumplir con los requisitos de separación de la FAA entre procedimientos/rutas aéreas.

Enviar a: Administración Federal de Aviación

Tercera recomendación: Diseñar e implementar un procedimiento de navegación requerida para la pista 16R del aeropuerto de Van Nuys (VNY) que ocasione turnos tempranos de vuelos de salida y permita un porcentaje mayor de trayectorias de vuelos de salida sobre la cuenca despoblada de Sepúlveda tal como sucede cuando se usa el procedimiento de salida 2.2 DME en VNY.

Notas: La desviación al sur de las salidas de VNY se deben posiblemente al cambio de los procedimientos implementados por la FAA. Esta solicitud tiene el fin de conservar el procedimiento existente (no NextGen) usando el 2.2 DME como la ubicación de inflexión para las aeronaves de salida que usan la Pistas 16R que usan tecnologías NextGen actuales.

Enviar a: Administración Federal de Aviación

A continuación, se brindan las recomendaciones combinadas y resumidas de los miembros del Grupo de trabajo para abordar las inquietudes de las comunidades sobre la concentración de trayectorias de vuelo.

Aeropuerto Hollywood Burbank

1. Proporcionar capacitación, revisión y apoyo adicional para el control del tráfico aéreo. A continuación, se encuentra una serie de recomendaciones por un consultor de control del tráfico aéreo durante una reunión del Grupo de trabajo. ([Sra. Emily Gabel-Luddy](#), [Sra. Sharon Springer](#) y [Sr. Terry Tornek](#))

- Llevar a cabo la revisión del servicio del sistema (System Service Review, SSR) en la administración del servicio en Southern California TRACON (SCT) y el sector BUR;
- Evaluar cómo administrar la carga de trabajo de los puestos para mantener la eficiencia;
- Llevar a cabo revisiones de control de tráfico (Traffic Management Reviews, TMR) en el área del valle de San Fernando para brindar análisis detallados del impacto de las iniciativas de control de tráfico (Traffic Management Initiatives, TMI);
- Brindar capacitación de actualización sobre cómo implementar y gestionar iniciativas de control de tráfico para los controladores del sector BUR y SCT;
- Llevar a cabo evaluaciones de capacidades operativas (Operational Skills Assessments, OSAs) sobre cómo se implementan y comunican las restricciones de tráfico en las áreas del sector BUR y SCT;
- Proporcionar capacitación adicional sobre los requisitos mínimos de la separación de radares;
- Enfocarse en la vectorización, los mínimos de separación de radares y las características de las aeronaves;
- Llevar a cabo capacitación después de las evaluaciones de capacidades operativas sobre separación de radares;
- Enseñar a los supervisores de torres a no combinar sectores en períodos de tráfico pico;
- Supervisar el cumplimiento de los procedimientos normalizados de trabajo del sector del valle;
- Brindar capacitación sobre el uso del espacio aéreo septentrional (al norte) entre BUR y VNY para ganar altura;
- Llevar a cabo la revisión del servicio del sistema en la gestión de recursos y cumplimiento de procedimientos normalizados de trabajo;
- Brindar capacitación de actualización a los controladores de torres en los procedimientos correctos de traspaso y el impacto del incumplimiento;
- Llevar a cabo capacitación después de la revisión del servicio del sistema sobre procedimientos de traspaso;

2. Dejar de combinar sectores de control del tráfico aéreo; el traspaso del control del tráfico aéreo para las salidas a SCT debe ocurrir dentro de 1/2 milla de la pista según las normas de la FAA. ([Sr. Paul Krekorian](#))

3. Redactar una carta de compromiso entre el control de tráfico aéreo de SCT y BUR que designe responsabilidad al control de tráfico aéreo de BUR para que aplique separación visual en las salidas de la Pista 15 versus las llegadas de la Pista 8; de tal manera que permita giros tempranos con ascensos más rápidos. ([Sr. Paul Krekorian](#))

4. Ya que parece que el cambio al sur y la concentración sureña indebida de salidas se deben en parte a problemas con el personal de control del tráfico aéreo y problemas afines, la FAA debe iniciar una revisión del servicio del sistema y un análisis de personal para cerciorarse de que existan niveles de contratación apropiados con el fin de garantizar la seguridad y eficiencia máxima. ([Sr. Paul Krekorian](#))

5. A corto plazo, el control de tráfico aéreo debe vectorizar al norte antes de la autopista 101 a las aeronaves que usan procedimientos convencionales en la Pista 15, cuando no haya conflictos aeroespaciales por hacerlo. ([Sr. Paul Koretz](#) y [Sr. David Ryu](#))

6. A largo plazo, el control de tráfico aéreo debe vectorizar al norte antes de la autopista 101 a las aeronaves que usan procedimientos convencionales en la Pista 15, cuando no haya conflictos aeroespaciales por hacerlo. ([Sr. Paul Koretz](#))



7. A largo plazo, los días cuando se use la Pista 15. El concepto de "salida abierta" de navegación requerida propuesto por Advocates for Viable Airport Solutions que tiene puntos de referencia a lo largo de la autopista 101 debe usarse para aquellas salidas cuyos destinos son hacia el norte (OROSZ). (Sr. Paul Koretz)

8. A corto plazo, mejorar el traspaso entre la torre de control de tráfico aéreo y SCT con capacitación reglamentada adicional por parte de la FAA. (Sr. Paul Koretz)

Aeropuerto Van Nuys

9. Cambiar los procedimientos/la navegación requerida para promover giros tempranos de los vuelos de salida y permitir un mayor porcentaje de trayectorias de vuelos de salida sobre la cuenca despoblada de Sepúlveda /por ejemplo, la FAA debe suspender el uso de PPRRY en VNY y facilitar giros por medio del retorno a 2.2 DME) (Sr. Paul Krekorian)

10. A corto plazo, el control de tráfico aéreo debe vectorizar al norte antes de la autopista 101 a las aeronaves que usan procedimientos convencionales en la Pista 16, cuando no haya conflictos aeroespaciales por hacerlo. (Sr. Paul Koretz)

11. A largo plazo, el control de tráfico aéreo debe vectorizar al norte antes de la autopista 101 a las aeronaves que usan procedimientos convencionales en la Pista 16, cuando no haya conflictos aeroespaciales por hacerlo. (Sr. Paul Koretz)

12. A largo plazo, los días cuando la Pista 16R está siendo usada, los Advocates for Viable Airport Solutions propusieron que se debe usar el concepto de "salida abierta" de navegación requerida que añade puntos de referencia nuevos a lo largo de la autopista 101. (Sr. Paul Koretz)

13. A corto plazo, para las salidas que usan la Pista 16R, sustituir PPRRY en todos los procedimientos de navegación requerida por medio del retorno a 2.2 DME. (Sr. Paul Koretz)

14. A corto plazo, mejorar el traspaso entre la torre de control de tráfico aéreo y SCT con capacitación reglamentada adicional por parte de la FAA. (Sr. Paul Koretz)

15. Eliminar el punto de referencia PPRRY y publicar un punto de referencia abierto ubicado al sur de la pista aérea cerca a Victory Boulevard y en la parte superior de la cuenca Sepúlveda. Un punto de referencia abierto ayudará con la dispersión de tal manera que ninguna comunidad tenga que sufrir las consecuencias de las trayectorias aéreas de las aeronaves. (Sr. David Ryu)



Inquietudes de la comunidad: Aeronaves que despegan a altitud baja

En todos los Estados Unidos, los aeropuertos han establecido procedimientos de salida para atenuación del ruido (NADP). Hay dos tipos de procedimientos NADP, el primero se usa para disminuir el ruido en áreas sensibles al ruido cerca del aeropuerto y el segundo es para disminuir el ruido en áreas más lejos. A medida que una aeronave despegue, su altura tiene un efecto en el nivel de ruido del suelo correspondiente. Para que una aeronave gane altura más rápido, su impulso debe aumentar. Por su parte, aumentar del impulso de una aeronave, aumentará el nivel de ruido. Muchos miembros de la comunidad mencionaron que actualmente las aeronaves vuelan a una altura más baja que en el pasado. Sin embargo, es posible que las aeronaves que vuelan a una altura más baja sean menos ruidosas que una aeronave que vuela según un procedimiento NADP.

HMMH llevó a cabo un análisis de altura de puertas para las salidas de la Pista 15 de BUR. la figura a continuación muestra la ubicación de cada puerta, el número de aeronaves que pasan por cada puerta y la altura promedio. Como se indica a continuación los análisis en todas las puertas indican un promedio más bajo de altura en 2019 en comparación con 2015.

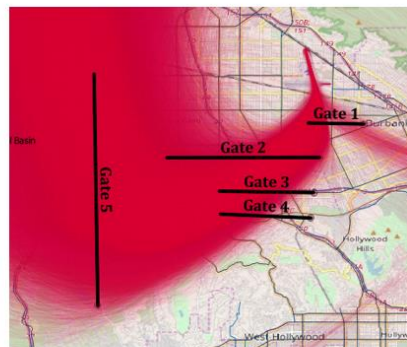


Altitude Analysis: Hollywood Burbank Airport Runway 15 Jet Departures

Gate	2007		2010		2015		2019	
	Total Tracks	Avg. Altitude (Ft. MSL)	Total Tracks	Avg. Altitude (Ft. MSL)	Total Tracks	Avg. Altitude (Ft. MSL)	Total Tracks	Avg. Altitude (Ft. MSL)
1	28,937	1,773	19,629	1,782	24,467	1,884	40,544	1,868
2	41,176	2,752	28,822	2,887	29,718	2,758	42,413	2,618
3	25,766	3,364	16,806	3,492	22,428	3,384	39,492	3,298
4	5,302	3,659	3,469	3,680	7,572	3,748	20,514	3,704
5	28,390	6,093	17,908	6,413	20,739	6,247	35,706	6,202

■ Gate Placement:

- Gate 1: Jeffries Ave/Luther Burbank Middle School (east/west)
- Gate 2: W. Magnolia Blvd (east/west)
- Gate 3: Highway 101 (east/west)
- Gate 4: Ventura Blvd (east/west)
- Gate 5: Van Nuys Blvd to Stone Canyon Reservoir (north/south)



Se brindan las siguientes recomendaciones para abordar las inquietudes de la comunidad con respecto al ruido en relación con la altura baja de las aeronaves de salida.

Cuarta recomendación: A corto plazo, aumentar la pendiente de ascensos para los procedimientos de salida de aeronaves en el aeropuerto Hollywood Burbank (BUR) y el aeropuerto Van Nuys (VNY) a más de 500 pies por milla náutica.

Notas: Los procedimientos de salida actuales en BUR tienen pendientes de ascensos de 340 a 460, dependiendo de la pista de salida. Los procedimientos de salida actuales en VNY tienen pendientes de ascensos de 370 a 450, dependiendo de la pista de salida. Los índices mayores de 500 pies por milla náutica requieren exenciones de diseño de procedimiento de la FAA y es posible que no todas las aeronaves puedan alcanzar índices más altos.

Enviar a: Administración Federal de Aviación

Quinta recomendación: Llevar a cabo un estudio para determinar cómo obtener los niveles de ruidos más bajos de las salidas de aeronaves de la Pista 15 del aeropuerto Hollywood Burbank (BUR) y la Pista 16R del aeropuerto Van Nuys (VNY) en las comunidades de la parte sur del valle de San Fernando a través del aumento de pendientes de ascenso, procedimientos de salida para atenuación del ruido (NADP), procedimientos de despegue disminuido, o una combinación de las tres alternativas.

Notas: Por lo general, estos procedimientos de salida para atenuación del ruido se derivan de un estudio de planificación de compatibilidad de uso de tierra y ruido de un aeropuerto o una actualización de la Parte 150. Sin embargo, debido a la situación actual de inquietudes debido al ruido

a causa de la implementación de FAA de procedimientos NexGen en Southern California Metroplex, quizás la FAA puede hacer el análisis y recomendar una solución para alcanzar los niveles de ruido más bajos de las salidas de aeronaves.

Enviar a: Administración Federal de Aviación, Autoridades de los aeropuertos Burbank-Glendale-Pasadena y Los Angeles World Airports

A continuación, se brindan las recomendaciones combinadas y resumidas de los miembros del Grupo de trabajo para abordar las inquietudes de las comunidades sobre la altura baja de las aeronaves de salida.

Aeropuerto Hollywood Burbank y Aeropuerto Van Nuys

1. Exigir procedimientos que requieran que las aerolíneas usen índices de ascenso más altos. (Sr. Terry Tornek)
2. Analizar la capacidad de fomentar o requerir que las aeronaves asciendan más rápidamente a través del uso de procedimientos voluntarios para atenuación del ruido y/o aumentar el ascenso mínimo sobre la distancia contenidos en los procedimientos de salida instrumental normalizada. (Sra. Emily Gabel-Luddy y Sra. Sharon Springer)
3. Incorporar pendientes de ascenso de despegue mínimas en los dos (aeropuertos) a un mínimo de 600 pies por milla náutica o al índice más cercano a esto que se encuentre dentro de las normas de seguridad, para ayudar a disminuir el ruido a nivel del suelo y las partículas concentradas de escape de aviones de reacción (jet), y solicitar a la Administración Federal de Aviación, a Los Angeles World Airports, VNY y BUR que trabajen con los pilotos y las aerolíneas y los apoyen para que usen los perfiles de despegue más inclinados que sus aeronaves puedan desempeñar de forma segura. (Sr. David Ryu)
4. Aumentar la pendiente de ascenso en todas las salidas en todos los procedimientos que se pueda y en todos los tipos de aeronaves que se pueda y otorgar exenciones para pendientes superiores a los 500 pies por milla náutica. (Sr. Paul Krekorian)
5. A corto y a largo plazo, aumentar las pendientes de ascenso mínimo para todos los procedimientos; y/o alentar a los pilotos/aerolíneas a usar perfiles de despegue más inclinados en ambos. (Sr. Paul Koretz)
6. Llevar a cabo un análisis técnico para establecer nuevas reglas de altura para cuando las aeronaves aterricen o despeguen sobre topografía de altura más elevada con el propósito de cerciorarse de que los aviones asciendan más alto si tiene que volar sobre áreas de altura más elevada. Por ejemplo, si la ruta de salida de un avión sobre el nivel del mar normalmente fuese de 4,000 pies cuando el avión está una milla de distancia del aeropuerto, entonces la ruta de salida sobre terreno de 1,000 pies de elevación requeriría que la aeronave ascienda a 5,000 pies en la misma distancia. (Sr. David Ryu)

Aeropuerto Hollywood Burbank

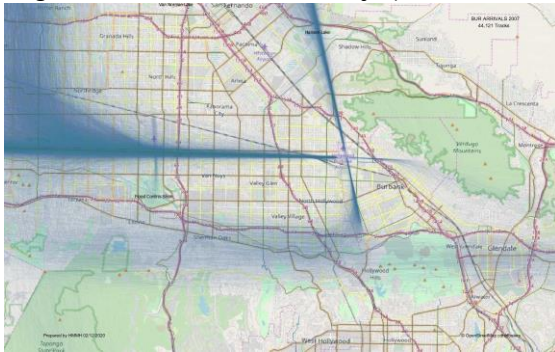
7. Debido a que es muy probable que un índice más rápido de ascenso reduzca impactos de ruido en todas las comunidades, se debe adoptar reglas, procedimientos y/o instrucciones de control del tráfico aéreo que alientan a los pilotos a aumentar altura tan rápido como sea seguro al despegar, incluido el establecimiento de puertas de altura. (Sr. Paul Krekorian)
8. La carta de compromiso de febrero de 2017 entre el control de tráfico aéreo de SCT y BUR designa todos los despegues a 4,000 pies del nivel medio del mar. Si dicho compromiso tiene el impacto de evitar el aumento en el ascenso, se debería cambiar. (Sr. Paul Krekorian)



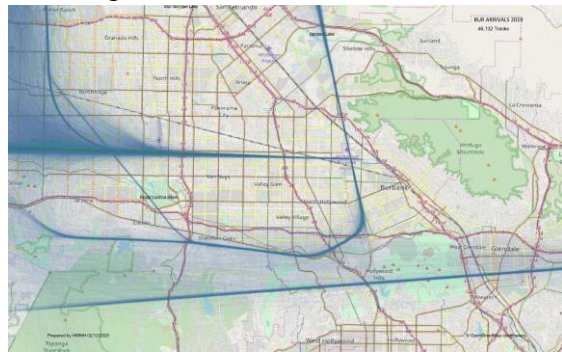
Inquietudes de la comunidad: Concentración de trayectorias de vuelo

Como se ha evidenciado a través de las áreas en Estados Unidos en donde la Administración Federal de Aviación ha implementado procedimientos de aeronaves NextGen, tales como Southern California Metroplex, las ruta de vuelo de las aeronaves se han vuelto estrechas y concentradas. La concentración de trayectorias de vuelo de aeronaves ocasiona la exposición de una banda de tierra estrecha a un gran número de operaciones aéreas y ruido correspondiente que asume todo el problema en lugar de dispersar las trayectorias de vuelo a una área de tierra más amplia. Los diagramas de densidad de trayectoria de vuelo a continuación muestran la concentración de trayectorias de llegada en 2019 en el aeropuerto Hollywood Burbank (BUR) en comparación con el 2007, específicamente al sur de BUR.

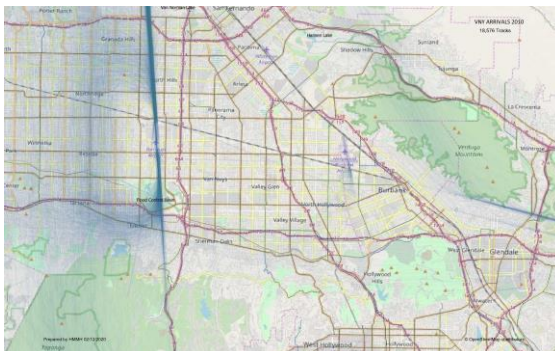
Llegadas de aviones de reacción (*jet*) en BUR en 2007



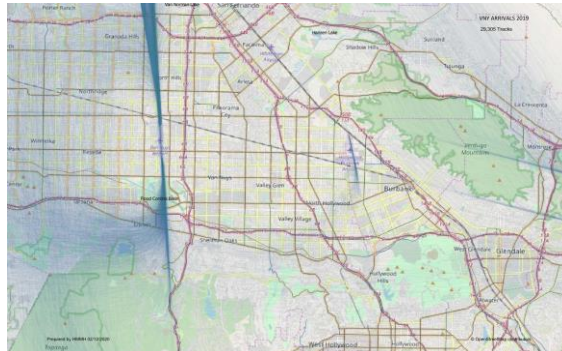
Llegadas de aviones de reacción en BUR en 2019



Llegadas de aviones de reacción (*jet*) en VNY en 2010



Llegadas de aviones en reacción den VNY en



Se brindan las siguientes recomendaciones para abordar las inquietudes de la comunidad con respecto al ruido en relación con las trayectorias de vuelo.

Sexta recomendación: Sustituir los procedimientos aéreos NextGen actuales en el aeropuerto Hollywood Burbank (BUR) y el aeropuerto Van Nuys (VNY) con procedimientos que brinden mejor dispersión de trayectorias de vuelo, tales como despegues "abiertos" y procedimientos de área de vectores diversos.

Notas: Según el administrador de la Administración Federal de Aviación, Steve Dickson, en una carta a la congresista Eleanor Holmes Norton con fecha de 24 de enero de 2020, la FAA está modernizando el sistema aeroespacial nacional (National Airspace System, NAS) y se ha comprometido a implementar la navegación por satélite, la cual está conforme con las órdenes del congreso y necesaria debido al crecimiento del sistema. La FAA está evaluando formas de usar la tecnología NextGen para crear dispersión sistémica de las trayectorias de vuelo. El administrador explica que no es posible replicar la dispersión de la navegación por tierra como se experimentó antes de la implementación de procedimientos aéreos NextGen para que se asemejen "a como era antes". Este tipo de dispersión ya no es posible.

Enviar a: Administración Federal de Aviación

A continuación, se brindan las recomendaciones combinadas y resumidas de los miembros del Grupo de trabajo para abordar las inquietudes de las comunidades sobre la concentración de trayectorias de vuelo.



Aeropuerto Hollywood Burbank y Aeropuerto Van Nuys

1. Elaborar puntos de referencia y rumbos, ya sea convencionales o de navegación requerida, para crear dispersión de trayectoria de vuelo para cada dirección de salida desde ambos aeropuertos. Si esto no es posible, solicitar a la FAA que diseñe e implemente la aproximación más cercana a esta meta para dispersar trayectorias de vuelo. (Sr. David Ryu)
2. Rediseñar procedimientos de llegadas y salidas de navegación requerida que sean iguales a los procedimientos dispersados convencionales previos a Metroplex. Durante la revisión técnica para hacer esto, suspender los procedimientos de navegación requerida y volar los procedimientos convencionales previos a Metroplex. (Sr. David Ryu)
3. Implementar procedimientos "abiertos" siempre que sea posible y evitar procedimientos "cerrados" cuando sea técnicamente posible para limitar la creación de rutas de vuelo estrechas. (Sr. David Ryu)

Aeropuerto Hollywood Burbank

4. Independientemente de que la determinación hecha por la evaluación ambiental se lleve a cabo en las correcciones propuestas para incorporar los puntos de referencia JAYTE y TEGAN en los procedimientos de salida instrumental normalizada SLAPP y OROSZ, el Grupo de trabajo recomienda que no se corrijan los procedimientos para implementar el uso de puntos de referencia. (Sra. Emily Gabel-Luddy, Sra. Sharon Springer y Sr. Terry Tornek)
5. Aumentar el uso de rumbos de despegue alternativos en la Pista 15 para lograr mayor dispersión. (Sr. Paul Krekorian)
6. Usar procedimientos de salida instrumental normalizada abiertos, a una altura de vectores mínima baja. (Sr. Paul Krekorian)
7. Usar área de vectores diversos (ver, por ejemplo, la Orden 7110.65 de la FAA). (Sr. Paul Krekorian)
8. Suspender el uso de puntos de referencia JAYTE y TEAGN en todos los procedimientos de salidas y llegadas. (Sr. Paul Krekorian)
9. Si se deben usar JAYTE y TEAGN, se deben implementar en ubicaciones que maximicen reducción de ruidos y seguridad para todas las comunidades y áreas sensibles al ruido del valle San Fernando reconocidas por la FAA, sin considerar ningún acuerdo de conciliación de litigio, y no deben imponer impactos nuevos importantes en comunidades nuevas comparadas con las condiciones previas al 2017. (Sr. Paul Krekorian)
10. Los procedimientos escritos SLAPP TWO y OROSZ THREE propuestos deben rechazarse y volver a escribirse o ser modificados para cerciorarse de maximizar la reducción de ruidos y seguridad para todas las comunidades y áreas sensibles al ruido del valle San Fernando reconocidas por la FAA, sin considerar ningún acuerdo de conciliación de litigio, y no deben imponer impactos nuevos importantes en comunidades nuevas comparadas con las condiciones previas al 2017. (Sr. Paul Krekorian)
11. Si los procedimientos SLAPP TWO y OROSZ THREE propuestos deben usarse, todos los puntos de referencia deben considerarse "fly-by" [anticipación de viraje] y NO "fly-over" [sobrepasando el punto de referencia] para disminuir la uniformidad exacta y alentar al retraso del uso de autopilotos por los pilotos durante los despegues. (Sr. Paul Krekorian)
12. La FAA debe integrar un rango pequeño de aleatorización automática en el software del control de tráfico aéreo que guía las instrucciones de giros para salidas con el fin de producir más dispersión. (Sr. Paul Krekorian)
13. A corto plazo, cambiar los rumbos de despegue para OROSZ, SLAPP y los procedimientos convencionales para que dispersen mejor la parte inicial de las trayectorias de vuelo. (Sr. Paul Koretz)

Aeropuerto Van Nuys

14. Eliminar el punto de referencia PPRY y publicar un punto de referencia abierto ubicado al sur de la pista aérea cerca a Victory Boulevard y en la parte superior de la cuenca Sepúlveda. Un punto de referencia abierto ayudará con la dispersión de tal manera que ninguna comunidad tenga que sufrir las consecuencias de las trayectorias aéreas de las aeronaves. (Sr. David Ryu)



Inquietudes de la comunidad: Distribución desigual del ruido de las aeronaves

En el sur de California es habitual que los aeropuertos operen principalmente en una configuración operativa única que se adapta a los vientos y la costa del océano Pacífico. Por ejemplo, los aeropuertos internacionales de San Diego y Los Ángeles operan principalmente en condición de corriente oeste ya que la mayoría de las aeronaves llegan del este, los vientos tienen un componente predominantemente occidental y la costa brinda un espacio para que las aeronaves despeguen sobre áreas inhabitadas. Debido a que los aeropuertos Hollywood Burbank y Van Nuys no están, en su mayoría, alineados este-oeste, probablemente debido a la dirección imperante del viento en el área, y ofrecen una configuración operativa norte-sur, los vientos pueden representar una oportunidad para que los aeropuertos puedan tener mayores números de despegues que los actuales, y posiblemente permitan que los aterrizajes lleguen en otras pistas con mayor frecuencia. Esto ocasionaría una distribución más equitativa del ruido aéreo en las comunidades que rodean los aeropuertos en conjunto.

Se brindan las siguientes recomendaciones para abordar las inquietudes de la comunidad con respecto al ruido en relación con la distribución desigual del ruido de las aeronaves.



Séptima recomendación: Brindar procedimientos de reglas de vuelo instrumental (IFR) para que las aeronaves aterricen en todas las pistas del aeropuerto Hollywood Burbank (BUR).

Notas: Aunque la provisión de procedimientos IFR no ocasiona la distribución equitativa de rutas de vuelo, sí brinda la infraestructura para respaldar mejor el uso de pistas múltiples para aterrizajes de aeronaves, lo cual puede permitir más dispersión de despegues de aeronaves.

Enviar a: Administración Federal de Aviación, Autoridades de los aeropuertos Burbank-Glendale-Pasadena

Octava recomendación: Implementar planes de uso de pistas preferenciales en los aeropuertos Hollywood Burbank (BUR) y Van Nuys (VNY) para tener aeronaves que despeguen directamente hacia el norte cuando los vientos permitan que estas despeguen en las pistas alineadas al norte.

Notas: Los programas de uso de pistas preferenciales son una herramienta habitual para abordar la planificación de la compatibilidad del uso del suelo y el ruido por medio de Programas de compatibilidad del ruido Parte 150 en los aeropuertos. Aunque estos son recomendados en estos programas por los aeropuertos, el organismo responsable de implementar los programas de uso de pistas preferenciales es la FAA.

Enviar a: Administración Federal de Aviación, Autoridades de los aeropuertos Burbank-Glendale-Pasadena y Los Angeles World Airports

Novena recomendación: Crear procedimientos de salida instrumental normalizada "abiertos" en el aeropuerto Hollywood Burbank (BUR) para las pistas 8, 26 y 33 que imiten el procedimiento ELMOO NINE convencional.

Notas: Según los consejos de la FAA, una salida instrumental normalizada abierta permite las salidas de navegación requerida (RNAV) con porciones manuales del procedimiento y la opción de reintegrar la navegación requerida.

Enviar a: Administración Federal de Aviación

Décima recomendación: Mantener la dispersión actual para los despegues del aeropuerto Van Nuys (VNY) al sur cruzando sobre Victory Boulevard y sobre la cuenca de Sepúlveda en lugar de mover los despegues más meridionales (más al sur) a rutas más septentrionales (más al norte).

Notas: No hay notas

Enviar a: Administración Federal de Aviación

Decimoprimera recomendación: Mantener la dispersión actual para los despegues del aeropuerto Hollywood Burbank (BUR) en lugar de mover los despegues más meridionales a rutas de vuelo más septentrionales.

Notas: No hay notas

Enviar a: Administración Federal de Aviación

A continuación, se brindan las recomendaciones combinadas y resumidas de los miembros del Grupo de trabajo para abordar las inquietudes de las comunidades sobre la distribución desigual del ruido de las aeronaves.



Aeropuerto Hollywood Burbank y Aeropuerto Van Nuys

1. Permitir despegues más septentrionales (al norte) durante condiciones de viento "calmo". (Sr. Terry Tornek)
2. Llevar a cabo un estudio técnico para eliminar la superposición considerable de las trayectorias de vuelos de salida sobre el valle de San Fernando. En especial, los vuelos que salen de VNY hacia el sur y que giran al este y los vuelos que salen de BUR hacia el sur y que giran al oeste y que, como consecuencia, crean un vórtice de trayectoria de vuelos que se superponen de forma considerable, lo cual afecta a las comunidades que tienen que soportar salidas aéreas de dos aeropuertos. (Sr. David Ryu)
3. En un esfuerzo por disminuir la concentración de vuelos sobre cualquier comunidades, hay que considerar lo siguiente: la factibilidad de despegues en dirección este desde BUR, esto debe incluir la consideración de modificar rutas de vuelo en otros aeropuertos (el aeropuerto internacional de Los Ángeles (LAX), BUR, etc.); la factibilidad de despegues en dirección norte desde ambos aeropuertos cuando no hay viento o no hay mucho viento. (Sr. Brad Sherman)

Aeropuerto Hollywood Burbank



4. Solicitar que la FAA publique estrategias instrumentales para las Pistas 15, 33 y 26. (Sr. David Ryu)
5. Adoptar todas las acciones necesarias para disminuir el número de salidas en la Pista 15, incluida la rotación de pista y direccional. (Sr. Paul Krekorian)
6. Permitir salidas hacia el este usando la Pista 8 y adoptar un proceso aplicable para garantizar una reducción significativa de las salidas de la Pista 15. (Sr. Paul Krekorian)
7. Aumentar el uso de procedimientos de salida ELMOO NINE existente desde la Pista 15, al hacer lo siguiente, entre otras cosas: (a) establecer ELMOO NINE como un procedimiento de navegación requerida para adaptar su utilización a la implementación NextGen; y (b) crear un requisito aplicable para alentar a la FAA a usar ELMOO NINE, tal como restringir todos los otros procedimientos de salida para disminuir su volumen y alcanzar los niveles previos al 2009. (Sr. Paul Krekorian)
8. Toda norma, procedimiento o práctica relacionada con consideraciones de seguridad para salidas relacionadas con la cercanía a las montañas Verdugo debe ser aplicada de forma equitativa con respecto a la cercanía de las montañas Santa Mónica. (Sr. Paul Krekorian)
9. Suspender las llegadas usando la Pista 33 excepto cuando sea necesario debido a condiciones de viento considerable. (Sr. Paul Krekorian)
10. A corto plazo, aumentar las salidas en dirección directa al norte a través de la designación de la Pista 33 como el esquema operativo preferido los días de viento calmo (menos de 5 nudos) y cuando los vientos imperantes sean del oeste, noroeste, norte y noreste. (Sr. Paul Koretz)
11. A largo plazo, aumentar las salidas en dirección directa al norte a través de la designación de la Pista 33 como el esquema operativo preferido los días cuando los vientos imperantes sean del oeste, noroeste, norte y noreste y los días cuando los vientos sean de menos de 5 nudos desde el sur. Esta ruta de salida al norte seguiría la Autopista I-5. La pista transversal 8 debería usarse para todas las llegadas en esos días. (Sr. Paul Koretz)
12. A largo plazo para las salidas de navegación requerida con destino al este y al noreste cuando se usa la Pista 15, se recomienda que se establezca un nuevo procedimiento de navegación requerida parecido al procedimiento ELMOO NINE convencional que envía aeronaves al este a través del valle de San Gabriel. Si no es factible una ruta de salida al este, en su lugar se propone el concepto SLAPP propuesto por Advocates for Viable Airport Solutions: al oeste y luego al norte. (Sr. Paul Koretz)
13. Llevar a cabo un análisis técnico para establecer rutas de vuelo de salida y llegada equitativas con la finalidad de que los vuelos salgan al norte, sur, este y oeste en una proporción de aproximadamente 25 % en cada dirección y que lleguen al norte, sur, este y oeste en una proporción de aproximadamente 24 % en cada dirección. Si la FAA determina que esto no es técnicamente posible, se le solicita a la FAA que diseñe procedimientos de salida/llegada que creen salidas/llegadas lo más equitativas posibles. (Sr. David Ryu)

14. Apoyar recomendaciones que brinden alivio por el ruido de aviones a todos los residentes del valle de San Fernando. Esto incluye actualizar la tecnología para que los vuelos que salen de BUR puedan usar la ruta ELMOO NINE. (Sra. Nury Martinez)

15. En contra de la propuesta que enviaría salidas adicionales hacia el norte desde BUR. Estas rutas llevarían a aviones sobre algunas de las comunidades más ambientalmente contaminadas en el estado de California. Esto no es simplemente una cuestión de compartir ruidos aéreos, sino que colocaría en un riesgo ambiental adicional a una comunidad que ya sufre de salud deficiente y otros efectos negativos de basureros, canteras, autopistas y usos industriales. (Sra. Nury Martinez)

Aeropuerto Van Nuys

16. Llevar a cabo análisis técnicos para establecer rutas de vuelo de salida y llegada equitativas con la finalidad de que los vuelos salgan al sur y giren al oeste, al sur y giren al este, al norte y giren al oeste, y al norte y giren al este, en una proporción de aproximadamente 25 % en cada dirección y que lleguen al norte y al sur en una proporción del 50 % al año. Si la FAA determina que esto no es técnicamente posible, se le solicita a la FAA que diseñe procedimientos de salida/llegada que creen salidas/llegadas lo más equitativas posibles. (Sr. David Ryu)

17. A corto plazo, aumentar las salidas en dirección directa al norte a través de la designación de las Pistas 34L y 34R como el esquema operativo preferido los días cuando los vientos imperantes sean del norte, noroeste, oeste y noreste y los días cuando los vientos estén estancados o sean de menos de 5 nudos desde el sur. Todas las llegadas deben provenir del oeste usando la Pista 16 en esos días. (Sr. Paul Koretz)

18. A largo plazo, aumentar las salidas en dirección directa al norte a través de la designación de las Pista 34 como el esquema operativo preferido los días cuando los vientos imperantes sean del norte, noroeste, oeste y noreste y los días cuando los vientos estén estancados o sean de menos de 5 nudos desde el sur. Todas las llegadas deben provenir del oeste usando la Pista 16 en esos días. (Sr. Paul Koretz)

19. Recomendar que las salidas desde VNY sigan siendo desde el sur. Al hacerlo así, los aviones seguirán haciendo sus giros después del Victory Boulevard sobre la cuenca Sepúlveda, un espacio abierto grande, en contraste con volar sobre vecindarios urbanos densos al norte. (Sra. Nury Martinez)

20. En contra de cambiar las rutas de vuelo actuales y tener aviones que salgan del norte o tener aviones que giren antes de cruzar Victory y sobre la cuenca de Sepúlveda. Si ocurre algún cambio en la ruta, este debe contener una revisión y análisis ambiental que incluyan un estudio exhaustivo del ruido y la calidad del aire. (Sra. Nury Martinez)



Inquietudes de la comunidad: Ruido de las aeronaves en la noche

Los niveles de ruido de las operaciones aéreas nocturnas son más molestos ya que los niveles de ruido de la comunidad disminuyen durante la noche y se tornan en actividades de menos volumen y ya que las actividades en casa disminuyen para permitir que las personas se duerman. Considerando lo anterior, la Agencia de Protección Ambiental (EPA) y la Administración Federal de Aviación han recomendado y exigido, respectivamente, el uso de niveles de sonido promedio para el día y la noche (Day-Night Average Sound Level, DNL) para evaluar la exposición al ruido de la comunidad ya que la medida DNL aplica una ponderación de 10 decibelios a todos los niveles de ruido que ocurren entre las 10 p. m. y las 7 a. m. La ponderación de 10 decibelios resulta en el cálculo de los niveles de ruido en la noche a 10 decibelios más altos de lo normal. El aumento de 10 decibelios se percibe con frecuencia como sonidos dos veces más altos.

Se brindan las siguientes recomendaciones para abordar las inquietudes de la comunidad con respecto al ruido en relación con las operaciones de aeronaves en la noche.

Decimosegunda recomendación: Restringir el funcionamiento de las aeronaves durante la noche en los aeropuertos de Hollywood Burbank (BUR) y Van Nuys (VNY) y penalizar e identificar públicamente a los operarios que infringen el horario límite obligatorio.



Notas: Según el reglamento actual, incluida la Ley de capacidad de ruido en aeropuertos (Airport Noise Capacity Act) de 1990 (también llamada ANCAA), es probable que esto requiera acción legal federal dado que la Notificación y aprobación de ruido en aeropuertos y restricciones de accesos, de la Parte 161 del Título 14 del Código de Reglamentos Federales (llamada habitualmente la Parte 161) no ha podido restringir dichas operaciones aéreas después de la implementación de ANCA en 1990. Los aeropuertos con restricciones previas a ANCA están protegidos y no deben volverse más restrictivos para mantener su estado "protegido". La Resolución 5106 denominada "Restablecer el sueño de todos esta noche" o REST, propuesta por la Cámara de Representantes, permitiría que los aeropuertos impongan horarios límites en circunstancias específicas, a cualquier hora entre las 10 p. m. y las 7 a. m. y permitirían sanciones para las infracciones a los horarios límites.

Enviar a: Representantes legislativos federales

Decimotercera recomendación: Restringir las horas de la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza en el aeropuerto de Van Nuys.

Notas: No hay notas.

Enviar a: Departamento de Seguridad Nacional (DHS)

Decimocuarta recomendación: Estimular el cumplimiento de la hora límite voluntaria existente en el aeropuerto Hollywood Burbank (BUR).

Notas: El aeropuerto tiene la responsabilidad de hacer cumplir la hora límite voluntaria y trabajar con los operarios de las aeronaves para disminuir el número de infracciones. Sin embargo, sin un cambio en las leyes (ver la Primera recomendación arriba), el aeropuerto no puede evaluar las sanciones por incumplimiento para otras aeronaves que no sean Gulfstream II y sus variables que operan por encima de cierto peso.

Enviar a: Autoridades del aeropuerto de Burbank-Glendale-Pasadena

A continuación, se brindan las recomendaciones combinadas y resumidas de los miembros del Grupo de trabajo para abordar las inquietudes de las comunidades sobre el ruido de las aeronaves durante la noche.

Aeropuerto Hollywood Burbank y Aeropuerto Van Nuys

1. Apoyar las leyes del congreso para imponer una hora límite obligatoria durante la noche en cada aeropuerto parecida a la solicitud de hora límite de la Parte 161 de la Autoridad enviada el 2 de febrero de 2009 y denegada por la FAA. ([Sra. Emily Gabel-Luddy](#) y [Sra. Sharon Springer](#))
2. En un esfuerzo por disminuir el volumen total de vuelos a altas horas de la noche (lo que en especial causa alteraciones flagrantes), la FAA debe autorizar una hora límite obligatoria para los dos aeropuertos entre las 10

p. m. y las 7 a. m. Esta hora límite debe aplicarse a todas las operaciones que no sean de emergencia y debe hacerse cumplir con multas para los infractores. (Sr. Brad Sherman)

3. Adoptar una nueva ley que prohíba operaciones entre las 10 p. m. y las 7 a. m. (Sr. Terry Tornek)

4. Se deben implementar normas sobre el ruido para operadores aéreos generales y comerciales (usando como modelo las sanciones del aeropuerto John Wayne). (Sr. Paul Krekorian)

5. La FAA debe analizar el impacto y la posibilidad de la implementación de horas límites para todos los aeropuertos en el valle de San Fernando. (Sra. Nury Martinez)

Aeropuerto Hollywood Burbank

6. Debe emprenderse un estudio nuevo de Parte 161 para establecer una hora límite obligatoria, con el entendimiento pleno de que la posición asumida por las comunidades aledañas con respecto a una terminal sustituta puede depender de si se establecen una hora límite obligatoria y otras estrategias eficaces de reducción del impacto del ruido. (Sr. Paul Krekorian)

7. La FAA debe trabajar con BUR para cerciorarse de que se cumpla la hora límite existente con rigurosidad (usando como modelo las sanciones del aeropuerto John Wayne). (Sr. Paul Krekorian)

8. La FAA y BUR deben exigir el cumplimiento de los procedimientos operativos durante las horas límites. (Sr. Paul Krekorian)

Aeropuerto Van Nuys

9. Solicitar a Los Angeles World Airports (LAWA) la implementación de una hora límite durante la noche para las salidas y llegadas de todas las aeronaves para ayudar a disminuir las molestias de ruido de la comunidad entre las 10 p. m. y las 7 a. m. de lunes a viernes y de 10 p. m. a 9 a. m. los fines de semana. Se deberá poner en práctica en parte al publicar los nombres de las empresas aéreas responsables y la información de contacto para enviar quejas, así como los números de serie y otra información públicamente disponible relacionada con los infractores: vuelo, pilotos, compañía o persona que alquila o que es dueña de la aeronave. (Sr. David Ryu)

10. Solicitar a LAWA que trabaje con el Departamento de Seguridad Nacional para restringir las horas de la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza para que cierre a las 10 p. m. todos los días según las horas límites propuestas. (Sr. David Ryu)



Inquietudes de la comunidad: Atenuación insuficiente del ruido

A través de los proyectos de Planificación de compatibilidad de uso de suelo y ruido en los aeropuertos de la Parte 150, los aeropuertos usan fondos federales a través de la Administración Federal de Aviación (FAA) para brindar disminución de ruido a inmuebles sensibles al ruido dentro del nivel de sonido promedio para el día y la noche de 65 decibelios o el nivel equivalente de ruido en la comunidad (Community Noise Equivalent Level, CNEL) en California. La disminución de ruidos según se indica en la Parte 150 del Título 14 del Código de Reglamentos Federales (Parte 150) y el Manual del Programa de Mejora de Aeropuertos (Airport Improvement Program, AIP) (Orden 5100.38 de la FAA) incluye lo siguiente: adquisición de tierra y aislamiento sonoro.

Se brindan las siguientes recomendaciones para abordar las inquietudes de la comunidad con respecto al ruido en relación con la disminución insuficiente del ruido.

Decimoquinta recomendación: Aumentar el área de elegibilidad para los programas de disminución de ruido en comunidades ubicadas cerca de aeropuertos.

Notas: En la actualidad, las medidas de disminución de ruido están limitadas al contorno del nivel equivalente de ruido en la comunidad 65 en los aeropuertos de California. La Resolución 5874 denominada "Ley para disminuir los niveles de ruido" o DNLA, propuesta por la Cámara de Representantes, disminuiría el umbral del nivel de sonido promedio para el día y la noche para que constituya ruido considerable de 65 a 60 luego de la promulgación de la ley y disminuiría el nivel de sonido promedio para el día y la noche en todas las zonas residenciales a 55 durante 10 años después de la promulgación de dicha ley.

Enviar a: Representantes legislativos federales

Decimosexta recomendación: Exigir el uso de análisis medioambiental como el criterio mínimo para cumplir los requisitos de la Ley Nacional de Políticas Ambientales (National Environmental Policy Act, NEPA) para implementar cualquier cambio propuesto por la FAA a los procedimientos de vuelo de aeronaves.

Notas: Según las normas de la FAA para la implementación de NEPA para procedimientos de vuelo de aeronaves, la FAA puede llevar a cabo una exclusión categórica, un análisis medioambiental o una declaración de impacto medioambiental según el nivel del impacto considerable y la posible polémica en la comunidad. De estas tres opciones solamente la exclusión categórica no requiere actualmente la difusión en la comunidad debido a que no se espera ningún impacto o polémica considerable como resultado del proyecto.

Enviar a: Representantes legislativos federales y la Administración Federal de Aviación

Decimoséptima recomendación: Mantener y actualizar cuando sea necesario el mapa de exposición al ruido (Noise Exposure Map, NEM) y el programa de compatibilidad de ruido (Noise Compatibility Program, NCP) en los aeropuertos de Hollywood Burbank (BUR) y Van Nuys (VNY) para seguir brindando disminución de ruido a todos los posibles propietarios de inmuebles elegibles y seguir supervisando las operaciones de aeronaves y niveles de ruidos correspondientes en todas las comunidades de la parte sur del valle de San Fernando.

Notas: Generalmente, un aeropuerto hará una actualización de su mapa de exposición al ruido cada cinco años. Las actualizaciones del NCP por lo general solo ocurren cuando se requieren cambios para seguir disminuyendo los usos incompatibles de suelo (terreno) alrededor del aeropuerto. Según la actualización más reciente de NEM en el aeropuerto Van Nuys, todos los usos incompatibles de terreno han sido corregidos satisfactoriamente según las Normas de ruido del Estado de California (California State Noise Standards)¹ y de acuerdo con el Título 14 de la Parte 150 del Código de Reglamentos Federales.

Enviar a: Autoridades de los aeropuertos Burbank-Glendale-Pasadena y Los Angeles World Airports

Decimoctava recomendación: Crear un comité consultivo ciudadano en el aeropuerto de Hollywood Burbank (BUR) para abordar las inquietudes de la comunidad de la parte sur del valle de San Fernando.

¹ Subcapítulo 6, del Título 21 (Fichero 90, No. 10—3-10-90), División de Aeronáutica, Departamento de Transporte de California. Normas de ruido.



Notas: LAWA actualmente tiene un comité consultivo ciudadano en el aeropuerto de Van Nuys (VNY).

Enviar a: Autoridades del aeropuerto de Burbank-Glendale-Pasadena

Decimonovena recomendación: Exigir que la Administración Federal de Aviación (FAA) responda a las solicitudes de la comunidad y del aeropuerto y brinde resultados posteriores a la implementación de procedimientos de aeronaves NextGen incluida la implementación de Southern California Metroplex e implementaciones en el futuro y todos los documentos justificativos, el procedimiento de aislamiento de ruido que se hizo en Benedict Hills aproximadamente en enero de 2018 y todos los documentos solicitados según la Ley de Libertad de Información.

Notas: La Resolución 5110 denominada "Todos participan en el proceso para lograr soluciones informadas para todos" y la Resolución 5111 denominada "Ley para notificar a los funcionarios por completo y estimular decisiones informadas", ambas propuestas por la Cámara de Representantes, exigirían que la FAA incluya una reunión de representantes técnicos de aviación en el proceso de diseño de procedimientos para los procedimientos que afectan a sus comunidades y hacer que se notifique a todos los representantes federales, estatales y locales correspondientes y reuniones de expertos en aviación que se encuentran dentro de 5 millas de la ruta de vuelo para cambios en el espacio aéreo comprendidos hasta los 18,000 pies, respectivamente.

Enviar a: Administración Federal de Aviación y los Representantes legislativos federales

A continuación, se brindan las recomendaciones combinadas y resumidas de los miembros del Grupo de trabajo para abordar las inquietudes de las comunidades sobre la disminución insuficiente del ruido.

Aeropuerto Hollywood Burbank y Aeropuerto Van Nuys

1. Llevar a cabo estudios según la Parte 150 del Título 14 del Código de Reglamentos Federales para establecer mapas actualizados de exposición al ruido y programas de compatibilidad de ruido. Las actualizaciones deben incluir programas de atenuación del ruido nuevos o revisados para los operarios de aeronaves. Los estudios deben evaluar la aplicabilidad de procedimientos de atenuación de ruido de los despegues, uso preferencia de pistas y otras prácticas recomendadas para operarios de aeronaves. (Sra. Emily Gabel-Luddy, Sra. Sharon Springer y Sr. Terry Tornek)
2. Supervisar posibles cambios a reglamentos relacionados con el ruido, especialmente aquellos que puedan originarse del estudio de investigación de métodos para entender las molestias de ruidos de las aeronaves y trastornos de sueño del Programa de investigación cooperativa de aeropuertos hecho por la Academia Nacional de Ciencias, Ingeniería y Medicina en el 2014. (Sra. Emily Gabel-Luddy, Sra. Sharon Springer y Sr. Terry Tornek)
3. Apoyar cambios a los reglamentos de la FAA o cambios legislativos parlamentarios para ampliar la aplicabilidad de los programas de atenuación de ruido y los fondos para servir a la mayor cantidad de residentes. Esto comprendería expandir el criterio federal actual para el uso de dichos fondos. Por ejemplo, cambiar la definición de zonas afectadas por el ruido para incluir niveles menores de 65 según el nivel de sonido promedio para el día y la noche. (Sra. Emily Gabel-Luddy y Sra. Sharon Springer)
4. Evaluar y brindar nuevas medidas de disminución de ruido para los apartamentos, casas y negocios según el nivel promedio de decibelios, incluyendo la consideración de características topográficas tales como resonancias de ruidos de paredes de cañones, y no simplemente la cercanía a los aeropuertos. (Sr. David Ryu)
5. Llevar a cabo un análisis medioambiental y difusión consistente a la comunidad antes de cualquier cambio de ruta de vuelo futura, cambio en los procedimientos o cambios en el volumen de vuelos. (Sr. David Ryu)
6. Comprometerse a implementar todas las medidas de disminución para aliviar a las comunidades afectadas, entre ellas, el aislamiento acústico. (Sr. Paul Krekorian)
7. Llevar a cabo un estudio formal del ruido de patrones de ruido reales (no modelos) y los impactos que rodean a los dos aeropuertos, y comprometerse a efectuar renovaciones con regularidad e instalar y mantener equipo para monitorizar el ruido en la ciudad de Los Ángeles. (Sr. Paul Krekorian)



8. Cualquier cambio en las rutas deben comprender una revisión y análisis medioambiental que incluyan un estudio exhaustivo del ruido y la calidad del aire. Esta revisión debe considerar asuntos de justicia ecológica existentes y debe usar medidas para riesgos ambientales, tales como CalEnviroscreen. ([Sra. Nury Martinez](#))

Aeropuerto Hollywood Burbank

9. Modernizar su programa de aislamiento de sonido al llevar a cabo un estudio de planificación de compatibilidad de ruido en los aeropuertos, según la Parte 150, el cual dará como resultado un mapa actualizado de exposición al ruido. ([Sr. Tony Cardenas](#))

10. Se deberá crear una junta consultiva ciudadana que incluya a representantes de las comunidades afectadas de Los Ángeles. ([Sr. Paul Krekorian](#))

11. La FAA debe entregar un estudio posterior a la implementación y todos los documentos justificativos al Grupo de Trabajo, así como el procedimiento de aislamiento de ruido que se hizo en Benedict Hills aproximadamente en enero de 2018, todos los documentos solicitados anteriormente por los miembros del Grupo de trabajo y todos los documentos solicitados por la Ciudad de Los Ángeles según la Ley de Libertad de Información. ([Sr. Paul Krekorian](#))



Apéndice — Copias de las recomendaciones enviadas por los miembros del Grupo de trabajo



SOUTHERN SAN FERNANDO VALLEY AIRPLANE NOISE TASK FORCE
RECOMMENDATIONS OF TERRY TORNEK – PASADENA MAYOR 3.2.20

Recommendations for the Federal Aviation Administration

PROBLEM: Reduce Southerly “Drift” in flight paths

Recommendation #1- Provide additional training, reviews, and support for Air Traffic Control

This is a series of recommendations provided by an Air Traffic Control consultant during the Task Force. They are being grouped into this recommendation as they are all applicable to the Air Traffic Organization within the FAA:

- Conduct System Service Review (SSR) on resource management at both SCT and BUR Sector
- Review how to manage workload at positions to maintain efficiency
- Conduct Traffic Management Reviews in the San Fernando Valley area to provide detailed analysis of impact of Traffic Management Initiatives
- Provide refresher training on applying and administering TMIs for SCT and BUR Sector controllers
- Conduct Operational Skills Assessments (OSAs) on how traffic restrictions are applied and communicated in the SCT and BUR Sector areas
- Provide additional training on minimum requirements of radar separation
- Focus on vectoring, radar separation minima, aircraft characteristics
- Conduct post-training Operational Skills Assessments (OSAs) on radar separation
- Instruct Tower Supervisors to not combine sectors at peak traffic periods
- Monitor Valley Sector for SOP compliance
- Conduct training on using northerly airspace between BUR and VNY to gain altitude
- Conduct System Service Review (SSR) on SOP compliance and resource management
- Provide refresher training to Tower controllers on proper handoff procedures and impacts of non-compliance
- Conduct post-training System Service Review (SSR) on handoff procedures

The intent of this recommendation is to request that the FAA assess the processes and procedures used by Air Traffic Control to determine if changes to the way aircraft are handled has changed over time, leading to the southerly drift in flight paths from BUR, and to make changes or improvements that could return the flight paths to their original areas.

Recommendation #2 – Allow more Northerly departures during “calm” wind conditions

Recommendation #3 – Mandate procedures that require airlines to use higher climb rates

PROBLEM: Avoid overconcentration of flight paths

Recommendation #4- Do not implement the proposed amendments to the SLAPP and OROSZ departure procedures.

Regardless of the determination made by the Environmental Assessment to be conducted on the proposed amendments to incorporate the JAYTE and TEAGN waypoints into the SLAPP and OROSZ standard instrument departure procedures from BUR, do not amend the procedures to implement the use of the waypoints.

The purpose of this recommendation is to prevent changes to procedures that would cause concentration of flight paths. The current flight paths associated with these two departure procedures are widely dispersed south of the airport due to the method of aircraft navigation and separation and should remain so until the FAA has a method of implementing lateral track variations or dispersal headings as part of any proposed procedural amendment.

Recommendations for Van Nuys Airport and Hollywood Burbank Airport

PROBLEM: Reduce aircraft noise impacts in residential areas

Recommendation #5 - Conduct new Part 150 studies at both VNY and BUR

Both airports should conduct studies compliant with 14 CFR Part 150 in order to establish updated Noise Exposure Maps and Noise Compatibility Programs. The updates may include new or revised noise abatement programs for aircraft operators. The studies should evaluate the applicability of noise abatement departure procedures, preferential runway use, and other best practices for aircraft operators.

The intent of this recommendation is to ensure that the airports are operating with the most up-to-date information for residential sound insulation, compatible land use, and noise abatement procedures for aircraft operators. A review of a preferential runway use system would also evaluate the feasibility and effects of increased variation in runway use.

Recommendation #6 - Monitor changes to regulations pertaining to noise

The airports should monitor potential changes to regulations pertaining to noise, particularly those which may result from the Airport Cooperative Research Program's study *Research Methods for Understanding Aircraft Noise Annoyances and Sleep Disturbance* conducted by the National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine in 2014.

The intent of this recommendation is to direct the airports to remain aware of changes to regulations which may affect noise compatibility programs. An example of this would be changing the definition of noise impacted areas to beyond the 65 DNL noise contour.

LEGISLATIVE Recommendation

PROBLEM: Eliminate after hours flight operations

Recommendation #7: Adopt new legislation prohibiting operations between 10PM and 7AM

Answers to "Questions for the Task Force"

1. NO. Dispersion is better.
2. NO
3. YES
4. NO. New regulations are required.
5. More equitable distribution.

Committees:

Chair

Personnel & Animal Welfare

Vice Chair

Energy, Climate Change &
Environmental Justice
Ad Hoc Committee on Police
Reform

Member

Budget and Finance
Transportation

Website: <http://cd5.lacity.org>

Email: Paul.Koretz@lacity.org



PAUL KORETZ
Councilmember, Fifth District

City Hall Office:
200 N. Spring Street
Room 440
Los Angeles, CA 90012
(213) 473-7005
(213) 978-2250 Fax

Valley Office:
15760 Ventura Blvd.
Suite 600
Encino, CA 91436
(818) 971-3088
(818) 788-9210 Fax

West L.A. Office:
6380 Wilshire Blvd.
Suite 800
Los Angeles, CA 90048
(323) 866-1828
(323) 852-1129 Fax

March 6th, 2020

Federal Aviation Administration

**Mr. Eugene Reindel, HMMH Vice President,
and Task Force Facilitator
Mr. Justin W. Cook, Principal Consultant**

Re: Southern San Fernando Valley Airplane Noise Task Force

Dear FAA, Mr. Reindel, and Mr. Cook:

First, I would like to thank the FAA, HMMH, Hollywood Burbank Airport, Van Nuys Airport, and my fellow Task Force Members for coming together as a group with the common goal of addressing the airplane noise, environmental impacts, health concerns, and safety risks that have plagued our community for far too long. Second, I would like to thank the community for joining together to put forward some very impressive solution-oriented proposals. I understand that this is a very complex problem, but working together, we can create solutions that benefit everyone impacted by Southern California air traffic. Any interim measures that can be implemented to benefit the communities which are impacted should be enacted immediately. Below are proposals that I would like the Federal Aviation Administration to evaluate and report back on within 60 days.

Van Nuys Airport

Proposed Near-Term Solutions

1. **Problem:** Regardless of the direction of the flight paths, planes flying at low altitudes create noise pollution, negative environmental impacts, and health concerns.
 - a. **Recommendation:** Increase the minimum climb gradients for all procedures; and/or encourage pilots/airlines to use steeper departure profiles.
2. **Problem:** Before the RNAV procedures were implemented at VNY, Conventional procedures were used with 2.2 DME and it allowed turns to occur over the Sepulveda basin which is not residential land. There were minimal complaints about this procedure.

- a. **Recommendation:** For departures using Runway 16R, replace PPRRY in all RNAV procedures by returning to 2.2 DME.
3. **Problem:** There is a need to deconflict the increasing air traffic volumes in an already congested airspace.
 - a. **Recommendation:** Improve the hand-off between Tower ATC's and SCT ATC's with additional FAA regulated training.
4. **Problem:** There is a need for a fairer distribution of planes. Cumulative and significant post-SoCal Metroplex environmental, health, and noise impacts must be addressed.
Goal: 30%-50% increase in northern departures.
 - a. **Recommendation:** Increase departures heading directly north by designating Runways 34L & 34R the preferred operating scheme on days when the prevailing winds are from the North, Northwest, West, & Northeast and on days when the winds are stagnant or less than 5 knots from the south. All arrivals should be from the west using Runway 16 on those days.
5. **Problem:** Flight tracks over the Santa Monica Mountains and foothills. (Keep flight path noise over existing noise corridors.)
 - a. **Recommendation:** For aircraft using Conventional procedures on Runway 16, they should be vectored to the North by ATC before the 101 freeway when there are no airspace conflicts in doing so.

Van Nuys

Proposed Long-Term Solutions

1. **Problem:** Regardless of the direction of the flight paths, planes flying at low altitudes create noise pollution, negative environmental impacts, and health concerns.
 - a. **Recommendation:** Increase the minimum climb gradients for all procedures; and/or encourage pilots/airlines to use steeper departure profiles.
2. **Problem:** There is a need for a fairer distribution of planes. Cumulative and significant post-SoCal Metroplex environmental, health, and noise impacts must be addressed.
Goal: 30%-50% increase in northern departures.
 - a. **Recommendation:** Increase departures heading directly north by designating Runway 34 the preferred operating scheme on days when the prevailing winds are from the North, Northwest, West, & Northeast and on days when the winds are stagnant or less than 5 knots from the south. All arrivals should be from the west using Runway 16 on those days.
3. **Problem:** Flight tracks over the Santa Monica Mountains and foothills. (Keep flight path noise over existing noise corridors.)
 - a. **Recommendation:** Aircraft using Conventional procedures on Runway 16 should be vectored to the north by ATC before the 101 freeway when there are no airspace conflicts in doing so.

4. **Problem:** Flight tracks over the Santa Monica Mountains and foothills. (Keep flight path noise over existing noise corridors.)
 - a. **Recommendation:** On days when Runway 16R is being used, the Advocates for Viable Airport Solutions proposed “open departure” RNAV concept that adds new waypoints along the 101 freeway should be used.

Burbank

Proposed Near-Term Solutions

1. **Problem:** Regardless of the direction of the flight paths, planes flying at low altitudes create noise pollution, negative environmental impacts, and health concerns.
 - a. **Recommendation:** Increase the minimum climb gradients for all procedures; and/or encourage pilots/airlines to use steeper departure profiles.
2. **Problem:** There is a need to deconflict the increasing air traffic volumes in an already congested airspace.
 - a. **Recommendation:** Improve the hand-off between Tower ATC’s and SCT ATC’s with additional FAA regulated training.
3. **Problem:** Flight tracks over the Santa Monica Mountains and foothills. (Keep flight path noise over existing noise corridors.)
 - a. **Recommendation:** Aircraft using Conventional procedures on Runway 15 should be vectored to the north by ATC before the 101 freeway when there are no airspace conflicts in doing so.
4. **Problem:** The early minutes of a southern departure out of VNY has the most impact and we need to find a better solution for flight path distribution.
 - a. **Recommendation:** Change the initial departure headings for OROSZ, SLAPP, and the Conventional procedures so that they better disperse the early part of the flight tracks.
5. **Problem:** There is a need for a fairer distribution of planes. Cumulative and significant post-SoCal Metroplex environmental, health, and noise impacts must be addressed.
Goal: 30%-50% increase in northern departures.
 - a. **Recommendation:** Increase departures heading directly north by designating Runway 33 the preferred operating scheme on days of clam wind (less than 5 knots) and when prevailing winds are from the West, Northwest, North, & Northeast.

Burbank

Proposed Long-Term Solutions

1. **Problem:** Regardless of the direction of the flight paths, planes flying at low altitudes create noise pollution, negative environmental impacts, and health concerns.

- a. **Recommendation:** Increase the minimum climb gradients for all procedures; and/or encourage pilots/airlines to use steeper departure profiles.
2. **Problem:** There is a need for a fairer distribution of planes. Cumulative and significant post-SoCal Metroplex environmental, health, and noise impacts must be addressed.
Goal: 30%-50% increase in northern departures.
 - a. **Recommendation:** Increase departures heading directly north by designating Runway 33 the preferred operating scheme on days when the prevailing winds are from the West, Northwest, North, & Northeast and on days when winds are less than 5 knots from the south. This northern departure route would follow the I-5 freeway. Cross Runway 8 should be used for all arrivals on those days.
3. **Problem:** Flight tracks over the Santa Monica Mountains and foothills. (Keep flight path noise over existing noise corridors.)
 - a. **Recommendation:** Aircraft using Conventional procedures on Runway 15 should be vectored to the north by ATC before the 101 freeway when there are no airspace conflicts with doing so.
4. **Problem:** Flight tracks over the Santa Monica Mountains and foothills. (Keep flight path noise over existing noise corridors.)
 - a. **Recommendation:** On days when Runway 15 is used. The RNAV "open departure" concept proposed by Advocates for Viable Airport Solutions that has waypoints along the 101 freeway should be used for those departures whose destinations are towards the north (OROSZ.)
5. **Problem:** Currently, there are no departures that fly East out of Burbank Airport. We need to address the distribution of these flights.
 - a. **Recommendation:** For RNAV departures with destinations to the east and northeast when Runway 15 is used, it is recommended that a new RNAV procedure be established similar to ELMOO NINE Conventional procedure that sends aircraft east through the San Gabriel Valley. If an eastern departure routing is not feasible, the SLAPP concept proposed by Advocates for Viable Airport Solutions to the west and then north is proposed instead.

Overarching Goals

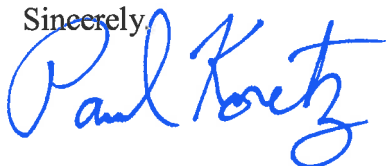
I strongly believe that this issue is causing great damage to the lives of my fellow Angelenos and I request immediate action be taken to resolve these disastrous impacts. My priorities are as follows:

1. Avoid flight tracks over mountainous regions and other terrains that pose high-fire hazard risks and noise magnification due to echo effects.
 - The Santa Monica Mountains are in a High-Fire Severity Zone.

- The low altitudes at which these planes are flying does not allow for proper jet fuel dispersion, the remains of which we are seeing on our trees, our plants, and our wildlife.
 - These mountains are also home to our multijurisdictional Wildlife Habitat Connectivity Project. The dangers of low-flying aircraft in this region could have devastating impacts on not only the community but also the wildlife that we have fought so hard to protect.
 - The aircraft noise reverberates loudly throughout the canyons. This noise has produced tremendous physical and mental health concerns which are devastating our residents.
 - When aircraft are flying at a certain altitude, the impacts on the community become much more apparent when those planes are flying over homes at higher elevations.
2. Disperse departure flight tracks in multiple directions in a safe manner rather than concentrating them over any single community.
3. Continue use of “open” departure navigation procedures so that flight tracks along each of the multiple directions are not narrow bands.
4. Use existing noise corridors for routings (i.e those that already have high background noise levels) such as freeways and industrial zones, while avoiding areas that are used for outdoor solitude.
5. Increase the minimum climb gradients for all procedures; and/or encourage pilots/airlines to use steeper departure profiles. The FAA has stated, “There is no standard climb rate. Per FAA Order 8260.3, the standard climb gradient for departures procedures is 200 feet per NM, although most aircraft are able to meet a steeper climb gradient.”
6. Have the FAA’s technical staff evaluate each community proposal. Even though HMMH has evaluated the community proposals, we ask that the FAA’s technical staff review each proposal to ensure that no possible solution is overlooked.
7. Request the FAA to look into the feasibility of changing federal air traffic night-time curfew mandates. Night-time curfews are an absolutely essential part of this overall solution and will be impactful in various locales throughout the United States.

I encourage the FAA to thoughtfully and thoroughly review these proposals and report back on progress by June 1st, 2020. Thank you for your continued involvement in this issue.

Sincerely,



Council District 4 - BUR VNY FAA Task Force Recommendations

- **Problem to solve:** Low altitude aircraft noise
 - **Recommendation:** Request the FAA incorporate steeper minimum takeoff climb gradients at VNY and BUR to a minimum of 600 ft per nautical mile, or the closest rate to this that falls within safety guidelines, to help mitigate ground-level noise and concentrated jet exhaust particulate and request the FAA, LAWA, VNY and BUR to work with and encourage pilots and air carriers to use the steepest departure profiles their aircraft can safely undertake.
- **Problem to solve:** Noise impacts on communities
 - **Recommendation:** Request the FAA to evaluate and provide new noise mitigation measures for apartments, homes, and businesses based on average decibel level, including consideration of topographical features such as noise reverberations from canyon walls, and not merely proximity to the airports.
- **Problem to solve:** Overconcentration of flights over certain homes
 - **Recommendation:** Request the FAA to develop multiple waypoints and headings, whether RNAV or conventional, to create flight track dispersion for each departure direction from VNY and BUR. If this is not possible, request the FAA to design and implement the closest approximation to this goal to disperse flight tracks.
- **Problem to solve:** Overconcentration of flights over certain homes
 - **Recommendation:** Request the FAA to redesign RNAV arrival and departure procedures so that they mimic pre-Metroplex conventional dispersed procedures. During the technical review to complete this, request the FAA to suspend RNAV procedures and fly pre-Metroplex conventional procedures.
- **Problem to solve:** Overconcentration of flights over certain homes
 - **Recommendation:** Request the FAA to implement “open” procedures where possible and avoid “closed” procedures wherever technically feasible to limit the creation of narrow flight paths.
- **Problem to solve:** Overconcentration of flights over certain neighborhoods
 - **Recommendation:** Request the FAA conduct a technical study to eliminate the substantial overlap of departing VNY and BUR flight tracks over the San Fernando Valley. In particular, flights departing VNY south and turning east and flights departing BUR south and turning west, creating a substantially overlapping flight tracks vortex with impacted communities suffering from airport departures from two airports.
- **Problem to solve:** Overconcentration of flights over certain neighborhoods

- **Recommendation:** Request that the FAA publish instrument approaches for BUR runways 15, 33, and 26.
- **Problem to solve:** Overconcentration of flights over certain neighborhoods
 - **Recommendation:** Request that the FAA conduct a technical analysis to establish fair share arrival and departure flight paths for VNY with the goal of flights departing from VNY South and turning West, South and turning East, North and turning West, and North and turning East roughly 25% in each direction and arriving North and South roughly split 50% annually. If the FAA determines this is not technically feasible, the FAA is requested to design arrival/departure procedures that as closely create fair share arrivals and departures as possible.
- **Problem to solve:** Overconcentration of flights over certain neighborhoods
 - **Recommendation:** Request that the FAA conduct a technical analysis to establish fair share arrival and departure flight paths for BUR with the goal of flights departing from BUR North, South, East, and West roughly 25% in each direction and arriving North, South, East, and West roughly 25% from each direction. If the FAA determines this is not technically feasible, the FAA is requested to design arrival/departure procedures that as closely create fair share arrivals and departures as possible.
- **Problem to solve:** Relative lower altitude flight tracks when aircraft overfly higher altitude topography
 - **Recommendation:** Request that the FAA conduct a technical analysis to establish new altitude rules for when aircraft arrive or depart over higher altitude topography with the goal of ensuring that planes ascend higher if they must fly over higher altitude areas. For example, if a plane's departure route over sea level would normally have it at 4,000 feet one mile from the airport, then the departure route over terrain of a 1,000 feet of elevation, would require that the aircraft ascend to 5,000 feet at the same distance.
- **Problem to solve:** Southern shift at Burbank airport
 - **Recommendation:** Request that the FAA vector aircraft using conventional procedures on Runway 15 to the north by Air Traffic Control prior to the 101 freeway when there are no airspace conflicts with doing so.
- **Problem to solve:** Late turns out of Van Nuys airport
 - **Recommendation:** Request the FAA to eliminate the PPRRY waypoint and publish an open waypoint placed south of the airport runway near Victory Blvd and the top of the Sepulveda Basin. An open waypoint will help with dispersion so no one community bears the brunt of aircraft flight tracks.
- **Problem to solve:** Aircraft operations at VNY disturbing people's sleep

- **Recommendation:** Request LAWA implement a Nighttime Curfew for departures and arrivals of all aircraft at VNY to help mitigate community noise disturbances between 10:00pm and 7:00am on weekdays and 10:00pm to 9:00am on weekends and to be enforced in part by publishing the names of the aircraft management companies responsible and contact information for complaints to be directed to as well as the tail numbers and any other publicly available information related to the offending flight, pilots, and company or individual who owns or rents the aircraft.
- **Problem to solve:** International aircraft operations at VNY disturbing people's sleep
 - **Recommendation:** Request LAWA to work with DHS to restrict the hours at the VNY Customs & Border Protection Office to close by 10pm on all days in line with the proposed curfew hours.
- **Problem to solve:** Lack of community input
 - **Recommendation:** Request the FAA conduct a full Environmental Assessment and robust community outreach prior to any future flight path changes, procedure changes, or flight volume changes.



Tony Cárdenas
Congress of the United States
29th District, California

March 6, 2020

Hollywood Burbank Airport
2627 N. Hollywood Way
Burbank, CA 91505

Attn: Honorable Emily Gabel-Luddy

Dear Chair Gabel-Luddy:

I thank the constituents, neighborhood councils, and environmental organizations of the 29th Congressional District for their active engagement with the Southern San Fernando Valley Airplane Noise Task Force (Task Force). I encourage the Task Force to take their input seriously when finalizing a vote on recommended guidelines to send to the Federal Aviation Administration (FAA).

That said, I applaud the FAA's efforts to disperse the noise of flights as evenly as possible. No single community should bear the burden more than another. Recommendations for airport operators to fly over new neighborhoods voluntarily is not wise, or a solution. FAA determines and establishes navigational waypoints once it is determined efficient, resulting in less pollution, and most importantly, safe.

The Task Force should focus on direct local solutions that benefit all parties involved. I recommend Hollywood Burbank Airport revamp its sound insulation program by conducting a new Part 150, Airport Noise Compatibility Planning Study, which will result in an updated Noise Exposure Map. This study provides a structured and fair approach for the airport industry, all-neighboring communities, and the FAA to work together to reduce the number of people who live in noise-impacted areas –helicopter industry is eligible to participate, too. The last study posted was in March 2016.

As local efforts continue to move forward, I will work with my Congressional colleagues to keep FAA on track in publishing their various noise mitigation studies and support the appropriate FAA funding programs and issue gaps that help further address this matter.

Thank you.

Sincerely,


TONY CÁRDENAS
Member of Congress

CITY OF BURBANK
OFFICE OF THE CITY COUNCIL

March 6, 2020

Gene Reindel, Task Force Facilitator
HMMH
1508 Eureka Road, Suite 190
Roseville, CA 95661

Re: Recommendations for the Federal Aviation Administration (FAA)

Dear Mr. Reindel,

To lessen the impacts of noise from the Hollywood Burbank (BUR) and Van Nuys (VNY) Airports, Task Force Members Mayor Springer and Council Member Gabel-Luddy are submitting the following recommendations for the Task Force's consideration on April 1, 2020.

Recommendation #1 – Provide additional training, reviews, and support for Air Traffic Control.

This is a series of recommendations provided by an Air Traffic Control consultant during a Task Force meeting. They are being grouped into this recommendation as they are all applicable to the Air Traffic Organization within the FAA:

- Conduct System Service Review (SSR) on resource management at both SCT and BUR Sector;
- Review how to manage workload at positions to maintain efficiency;
- Conduct Traffic Management Reviews in the San Fernando Valley area to provide detailed analysis of impact of Traffic Management Initiatives;
- Provide refresher training on applying and administering TMIs for SCT and BUR Sector controllers;
- Conduct Operation Skills Assessments (OSAs) on how traffic restrictions are applied and communicated in the SCT and BUR Sector areas;
- Provide additional training on minimum requirements of radar separation;
- Focus on vectoring, radar separation minima, and aircraft characteristics;
- Conduct post-training Operational Skills Assessments (OSAs) on radar separation;
- Instruct Tower Supervisors to not combine sectors at peak traffic periods;
- Monitor Valley Sector for SOP compliance;
- Conduct training on using northerly airspace between BUR and VNY to gain altitude;

- Conduct System Service Review (SSR) on SOP compliance and resource management;
- Provide refresher training to Tower controllers on proper handoff procedures and impacts of non-compliance;
- Conduct post-training System Service Review (SSR) on handoff procedures;

The intent of this recommendation is to request that the FAA assess the processes and procedures used by Air Traffic Control to determine if changes to the way aircraft are handled has changed over time, leading to the southerly drift in flights paths from BUR, and to make changes or improvements that could result in equitable and greater dispersion of flights and/or result in more timely turning.

Recommendation #2 – Do not implement the proposed amendments to the SLAPP and OROSZ departure procedures.

Regardless of the determination made by the Environmental Assessment to be conducted on the proposed amendments to incorporate the JAYTE and TEAGN waypoints into SLAPP and OROSZ standard instrument departure procedures from BUR, the Task Force recommends not amending the procedures to implement the use of the waypoints.

The purpose of this recommendation is to prevent changes to procedures that would cause concentration of flight paths. The current flight paths associated with these two departure procedures are widely dispersed south of the airport due to the method of aircraft navigation, separation and headings, and should not be considered as part of any proposed procedural amendment.

Recommendation #3 – Conduct new Part 150 studies at both VNY and BUR.

Both airports should conduct studies compliant with 14 CFR part 150 in order to establish updated Noise Exposure Maps and Noise Compatibility Programs. The updates may include new or revised noise abatement programs for aircraft operators. The studies should evaluate the applicability of noise abatement departure procedures, preferential runway use, and other best practices for aircraft operators.

The intent of this recommendation is to ensure that the airports are operating with the most up-to-date information for residential sound insulation, compatible land use, and noise abatement procedures for aircraft operators. A review of a preferential runway use system would also evaluate the feasibility and effects of increased variation in runway use.

Recommendation #4 – Monitor changes to regulations pertaining to noise.

BUR and VNY airports should monitor potential changes to regulations pertaining to noise, particularly those which may result from the Airport Cooperative Research Program's study *Research Methods for Understanding Aircraft Noise Annoyances and Sleep Disturbance* conducted by the National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine in 2014.

The intent of this recommendation is to direct the airports to remain aware of changes to regulations which may affect noise compatibility programs. And provide quarterly advice to respective Commissions and City Councils to make them aware of opportunities to support and lobby for changes.

Recommendation #5 – Changes to current regulations by FAA or through legislation (Congress) to expand use of noise attenuation funds and programs to serve more residents.

The airports should support changes to FAA regulations or Congressional legislative changes to broaden the applicability of noise attenuation programs and funding to serve the greatest number of residents. This would encompass expanding the current federal criteria for use of such funds. For example, changing the definition of noise impacted areas to include levels less than the 65 DNL noise contour.

The purpose of this recommendation is to provide sound relief to more residents.

Recommendation #6 – Congressional authorization for the imposition of the mandatory nighttime curfew.

Both BUR and VNY airports should support Congressional legislation imposing a mandatory nighttime curfew at each airport similar to the Authority's Part 161 curfew request submitted on February 2, 2009, and denied by the FAA (a copy is attached as Exhibit A).

The intent of this recommendation is to bring permanent night time noise relief to all members of the public affected by BUR and VNY airports.

Recommendation #7 Increase the rate or angle of climb of aircraft departing BUR

The FAA should study the ability to encourage or require aircraft to ascend more rapidly through the use of voluntary noise abatement procedures and/or increasing the minimum climb over distance contained in the standard instrument departure procedures.

The intent of this measure is to study the feasibility of such measure to mitigate noise impacts.

Sincerely,



Mayor Sharon Springer
City of Burbank



Council Member Emily Gabel-Luddy
City of Burbank

Enc.

EXHIBIT A

Language of Mandatory Curfew

- A. Except as provided in Paragraphs (B) and (C), between the hours of 10:00 p.m. and 6:59 a.m.:
1. No Landings at Bob Hope Airport shall be permitted.
 2. No take-offs from Bob Hope Airport shall be permitted.
- B. The following aircraft shall be permitted to land at or takeoff from Bob Hope Airport between the hours of 10:00 p.m. and 6:59 a.m.:
1. Law enforcement aircraft, firefighting aircraft, disaster relief aircraft and military aircraft.
 2. Medical flight aircraft engaged in active emergency operations for the transportation of patients or human organs.
- C. Aircraft other than those specified in Paragraph (B) shall be permitted to land at or takeoff from Bob Hope Airport between the hours of 10:00 pm. and 6:59 a.m. only under the following circumstances:
1. In the event such landing or takeoff results from the existence of a declared emergency.
 2. In the even such landing or takeoff results from the use of Bob Hope Airport as weather alternate.
 3. In the even such landing or takeoff results from a weather, mechanical, or air traffic control delay; provided, however, this exception shall not authorize any landing or takeoff between the hours of 11:00 p.m. and 6:59 a.m.
- D. Upon request of the Authority, the aircraft operator shall document or demonstrate: (i) the precise emergency condition(s) resulting in a landing or takeoff between the hours of 10:00 p.m. and 6:59 a.m.; or (ii) the precise weather, mechanical, or air traffic control condition(s) resulting in a landing or takeoff between the hours of 10:00 p.m. and 11:00 p.m.
- E. Any aircraft operator violating the provisions of this Rule shall, in addition to any other available remedies (including injunctive remedies), be subject to civil penalties for each unauthorized landing and unauthorized takeoff as follows:
1. For the first violation within a 12-month period – Three Thousand, Six Hundred, Seventy-One Dollars (\$3,671) (or as amended for a CPI adjustment).
 2. For the second violation within a 12-month period – Seven Thousand, Three Hundred, Forty-Two Dollars (\$7,342) (or as amended for a CPI adjustment).
 3. For the third violation within a 12-month period – Eleven Thousand, Thirteen Dollars (\$11,013) (or as amended for a CPI adjustment).
 4. For the fourth violation within a 12-month period – Fourteen Thousand, Six Hundred, Eighty-Four Dollars (\$14,484) (or as amended for a CPI adjustment) and mandatory action to ban the aircraft operator's flight operations at Bob Hope Airport for a twelve (12) month period.

Justin W. Cook

To: Amanda Parise; Eugene M. Reindel
Cc: Heather A. Bruce; Patrick Lammerding; John Anderson
Subject: RE: Reminder: Task Force Recommendations Due Tomorrow

From: Alford, John <John.Alford@mail.house.gov>
Sent: Friday, March 6, 2020 4:47 PM
To: Amanda Parise <AParise@bur.org>
Subject: RE: Reminder: Task Force Recommendations Due Tomorrow

Hello Amanda,

In addition to the several proposed recommendations submitted by the respective community groups, please include the following recommendations for consideration:

In effort to decrease the total volume of late-night flights (which cause particularly egregious disruption), the FAA should authorize a mandatory curfew at both BUR and VNY between the hours of 10:00 pm and 7:00 am. This curfew should apply to all non-emergency operations and it should be enforced with fines for violators.

In effort to decrease the concentration of flights over any one community, the FAA should consider the following:

- The feasibility of eastbound take-offs from BUR. This should include consideration of adjusting flight paths at other airports (LAX, BUR, ect).
- The feasibility of northbound take-offs from both VNY and BUR when there is little or no wind.

Many thanks,

John Alford
Office of Congressman Brad Sherman
818-501-9200
5000 Van Nuys Blvd. #420
Sherman Oaks, CA 91403-1791

From: Amanda Parise <AParise@bur.org>
Sent: Thursday, March 5, 2020 4:56 PM
To: egabel-luddy@burbankca.gov; Sahag Yedalian <sahag.yedalian@lacity.org>; sspringer@burbankca.gov; Terry Tornek <ttornek@cityofpasadena.net>; Ara Jame Najarian (anajarian@ci.glendale.ca.us) <anajarian@ci.glendale.ca.us>; Nicholas Greif <nicholas.greif@lacity.org>; Justin Orenstein <justin.orenstein@lacity.org>; jarrett.thompson@lacity.org; Marcos Sanchez <marcos.sanchez@lacity.org>; Marcello, Pamela <Pamela.Marcello@mail.house.gov>; Aguilera, Michael <Michael.Aguilera@mail.house.gov>; Brodtke, John <John.Brodtke@mail.house.gov>; Alford, John <John.Alford@mail.house.gov>; Gonzalez, Lea <Lea.Gonzalez@mail.house.gov>; Peter_Muller@feinstein.senate.gov; brent_robinson@harris.senate.gov; Rodriguez, Nicolas <Nicolas.Rodriguez@mail.house.gov>; Apodaca, Joey <Joey.Apodaca@mail.house.gov>
Cc: George, Sandra <SGeorge@burbankca.gov>; Mastrangelo, Danny <DMastrangelo@burbankca.gov>; 'Hess, Justin' <JHess@burbankca.gov>; McFarland, Simone <SMcFarland@burbankca.gov>; Hayrapetian, Hourik <HHayrapetian@Glendaleca.gov>; ybeers@glendaleca.gov; smermell@cityofpasadena.net; David Reich (David.Reich@lacity.org) <David.Reich@lacity.org>; Alexander Ponder <alexander.ponder@lacity.org>; Frank Miller <FMiller@bur.org>; Patrick Lammerding <PLammerding@bur.org>; SCHWARTZ, MICHELLE D. <MSchwartz@lawa.org>; BRICKER, SAMANTHA J. <SBRICKER@lawa.org>; MARGHERITIS, FLORA O. <FMargheritis@lawa.org>; PANTOJA, KATHRYN R. <KPantoja@lawa.org>; Mark Hardymment <MHARDYMENT@bur.org>; madams2@lawa.org; Diana Sanchez

(dsanchez@lawa.org) <dsanchez@lawa.org>; Eugene (Gene) Reindel <ereindel@hmmh.com>; Justin W. Cook <jcook@hmmh.com>; John Anderson <john@cerrell.com>

Subject: Reminder: Task Force Recommendations Due Tomorrow

Dear Task Force Members,

Just a reminder, proposed recommendations to the FAA should be submitted to me by tomorrow, Friday, March 6, 2020.

Thank you,

Amanda Parise

Administrative Assistant

O: 818.729.2203

E: aparise@bur.org



hollywoodburbankairport.com

2627 N Hollywood Way, Burbank, CA 91505



***** **CONFIDENTIALITY NOTICE** *****

This e-mail message and all attachments transmitted with it may contain legally privileged and confidential information intended solely for the use of the addressee. If the reader of this message is not the intended recipient, you are hereby notified that any reading, dissemination, distribution, copying, or other use of this message or its attachments is strictly prohibited. If you have received this message in error, please notify the sender immediately and delete this message from your system. Thank you.



PAUL KREKORIAN

LOS ANGELES CITY COUNCIL MEMBER

March 9, 2020

Mr. Eugene M. Reindel
Vice President, Director of Aviation Services
HMMH
300 South Harbor Blvd. Suite 516
Anaheim, California 92805

Dear Mr. Reindel:

In 2017, many neighborhoods that I represent in the Southeast San Fernando Valley began experiencing a sudden and dramatic increase in disruptive noise from aircraft departing from the Hollywood Burbank Airport. That escalated noise impact continues to this day, and it has materially and adversely impacted the people who live, work, attend school and seek recreation in those communities.

The Southern San Fernando Valley Airplane Noise Task Force ("Task Force") was created by the Hollywood Burbank Airport Authority to provide a forum for community input relating to these impacts. It has been our goal to develop actionable, community-driven recommendations to the Federal Aviation Administration ("FAA"), and to encourage the FAA to implement solutions to these adverse impacts and provide relief to the communities that are suffering because of airport operations.

As the Vice-Chair of the Task Force, I am pleased that it has drawn very broad public participation. To date the Task Force has conducted six public meetings, heard nine extended presentations from community-based organizations, and taken public comments from hundreds of individual speakers. We have also heard comments from a variety of technical experts in various facets of aviation.

Based on the input that we have received, and on the extraordinary amount of communication I have had with my constituents on this issue, I would request that HMMH prepare a number of recommendations for consideration by the Task Force as a whole, as specified below. This set of proposed recommendations should not be considered an exhaustive list, as I may propose additional recommendations before the Task Force completes its final report.

REDUCING TOTAL OVERFLIGHT IMPACTS IN THE RESIDENTIAL COMMUNITIES OF THE SOUTHEAST SAN FERNANDO VALLEY

1. Increase utilization of the existing ELMOO NINE Departure Procedure from BUR runway 15 by, among other things: (a) establishing ELMOO NINE as an RNAV procedure to conform its utilization with NextGen implementation; and (b) creating an enforceable requirement to encourage FAA to increase use of ELMOO NINE, such as constraining all other departure procedures to reduce their volume to their pre-2009 levels.
2. Allow eastbound BUR departures using runway 8, and adopt an enforceable process to ensure a meaningful reduction in runway 15 departures.
3. Change RNAVs/procedures for VNY to encourage earlier turns of departing flights and allow a greater percentage of the departing flight tracks to be over the uninhabited Sepulveda Basin (e.g., FAA should discontinue use of PPRRY at VNY and expedite turns by returning to 2.2 DME)
4. Any policies, procedures or practices relating to safety considerations for BUR departures regarding proximity to the Verdugo Mountains should equitably be applied regarding proximity to the Santa Monica Mountains.

REDUCING NOISE IMPACTS FOR ALL SAN FERNANDO VALLEY COMMUNITIES

5. Because a more rapid rate of ascent would likely reduce noise impacts in all communities, FAA should adopt rules, procedures and/or Air Traffic Control (ATC) instructions that encourage pilots to increase altitude as rapidly as is safe when departing from BUR, including establishing altitude gates.
6. FAA should increase the climb gradient on all BUR and VNY departures, or on as many procedures and as many aircraft types as possible, and grant waiver for gradients above 500ft per nautical mile.
7. The February 2017 letter of agreement between Southern California TRACON (SCT) and BUR ATC assigns all departures 4,000' MSL. If that agreement has the impact of preventing increase in climb, it should be changed.
8. FAA must work with Hollywood Burbank Airport to ensure that the existing voluntary curfew is vigorously enforced (using SNA penalties as a model).
9. FAA and BUR must enforce compliance with BUR operating procedures during curfew hours.
10. Noise guidelines should be imposed at BUR and VNY on both commercial and general aviation operators (using SNA guidelines as model).
11. A new Part 161 study should be initiated to provide for a mandatory curfew at BUR, with the full understanding that the position taken by surrounding communities regarding a replacement terminal at BUR may well depend on whether a mandatory curfew and other effective noise impact reduction strategies are in place.

DIFFUSING FLIGHT TRACKS TO AVOID INEQUITABLE FOCUSED NOISE IMPACTS

12. FAA should adopt all actions necessary to reduce the number of BUR runway 15 departures, including runway and directional rotation.
13. FAA should increase utilization of alternative departure headings on BUR runway 15 departures to achieve greater dispersal.
14. FAA should utilize open SID departures, at lower minimum vector altitude, at BUR.
15. FAA should utilize Diverse Vector Area (see, e.g., FAA Order 7110.65), at BUR.
16. FAA should discontinue use of JAYTE and TEAGN waypoints in all departure and arrival procedures for BUR.
17. If JAYTE and TEAGN must be used at all, they should be placed at locations that will maximize noise reduction and safety for all communities and FAA-recognized noise-sensitive areas of the San Fernando Valley, without regard to any previous litigation settlement agreements, and they must not impose significant new impacts on new communities compared to pre-2017 conditions.
18. Proposed procedures SLAPP TWO and OROSZ THREE should be rejected as written and reconsidered to ensure maximize noise reduction and safety for all communities and FAA-recognized noise-sensitive areas of the San Fernando Valley, without regard to any previous litigation settlement agreements, and they must not impose significant new impacts on new communities compared to pre-2017 conditions.
19. If they must be used at all, all waypoints should be considered “fly-by” and NOT “fly-over” in order to reduce exact uniformity and encourage delay in pilots’ use of autopilot on departures.
20. FAA should integrate a small range of automated randomization into ATC software guiding the turn instructions for BUR departures in order to produce more dispersal.
21. FAA should discontinue BUR arrivals using runway 33 except when required due to significant wind conditions.
22. Since both the southern shift and undue southern concentration of BUR departures appear to be due in part to ATC workforce and related issues, FAA should initiate a system service review and workforce analysis to ensure adequate staffing levels to ensure safety and maximum efficiency.
23. FAA should stop combining ATC sectors, and ATC handoff of BUR departures to SCT should occur within 1/2 mile of the runway as per FAA guidelines.
24. FAA should draft letter of agreement between SCT and BUR ATC that assigns responsibility to BUR ATC to apply visual separation on runway 15 departures versus runway 8 arrivals, enabling earlier turns with faster climbs.

ONGOING TRANSPARENCY, ACCOUNTABILITY AND MONITORING

25. FAA must conduct a formal noise study of actual (not modelled) noise patterns and impacts surrounding VNY and BUR, and commit to regular renewals, and should install and maintain noise monitoring equipment in the City of Los Angeles.

26. FAA must commit to all mitigation measures to relieve the impacted communities, including but not limited to soundproofing.

27. A Citizens' Advisory Board for BUR should be created, including representatives from the impacted communities of Los Angeles.

28. FAA must provide the Task Force with its Post Implementation Study and all supporting documents, the Noise Screen that was provided to Benedict Hills in about January 2018, all documents requested previously by Task Force members, and all documents requested by the City of Los Angeles under the Freedom of Information Act.

Thank you for your continuing assistance to the Task Force as we endeavor to protect the communities we represent.

Very truly yours,



PAUL KREKORIAN

Los Angeles City Councilmember



NURY MARTINEZ
COUNCILWOMAN, SIXTH DISTRICT

March 6, 2020

The Honorable Stephan Dickson,
Administrator
Federal Aviation Administration
800 Independence Avenue, SW
Washington, DC 20591

RE: Southern San Fernando Valley Airplane Noise Task Force Recommendations

Dear Administrator Dickson,

As President of the Los Angeles City Council and Councilwoman representing District 6, I am writing you to ask for your support for our proposed recommendations to reduce airplane noise in the San Fernando Valley.

Both Hollywood Burbank Airport and Van Nuys Airport are critical economic drivers for the Los Angeles region. However, these facilities are located in a heavily urbanized area and their operations must take into account the effects they have on surrounding communities. My office has worked closely with the Southern San Fernando Valley Airplane Noise Task Force and understands the concerns raised by residents regarding flight paths in and out of Van Nuys and Hollywood-Burbank Airport.

However, the communities that I represent, notably Sun Valley, Arleta, Panorama City, and Van Nuys have bared the burden of poor and unfair public health, environmental, and quality-of-life impacts, such as airplane noise and worse for decades. Many of these communities are designated as being some of the most environmentally impacted in the entire state based on the CalEnviroscreen tool created by the California Office of Environmental Health Hazard Assessment.

The primary goal of the Task Force should be relieving the burden of frontline communities, such as the ones in my district, not adding to it. With this in mind, below are some recommendations for improving operations at Hollywood-Burbank and Van Nuys Airport.

CD6.LAcity.org

City Hall Office • 200 N. Spring Street, Suite 470, Los Angeles, CA 90012 • (213) 473-7006 • Fax: (213) 473-7779

Van Nuys Office • 14410 Sylvan Street, Suite 215, Van Nuys, CA 91401 • (818) 778-4999 • Fax: (818) 778-4998

Sun Valley Office • 9300 Laurel Canyon Blvd., 2nd Floor, Sun Valley, CA 91331 • (818) 771-0236 • Fax: (818) 767-7821





NURY MARTINEZ

COUNCILWOMAN, SIXTH DISTRICT

Van Nuys Airport:

We recommend that departures from Van Nuys Airport continue to go from the south. Through doing this, planes will continue to make their turns after Victory Boulevard and over the Sepulveda Basin, a large open space, as opposed to flying over dense urban neighborhoods to the north.

We are strongly opposed to changing the current flight path and having planes depart from the north or having planes turn before crossing over Victory and into the Sepulveda Basin. If any changes do occur to the route out of Van Nuys Airport, they must include an environmental review and analysis that includes a thorough study of noise and air quality.

Burbank-Hollywood Airport:

We strongly support recommendations that will provide relief from airplane noise for all residents of the San Fernando Valley. This includes upgrading technology so that flights leaving Burbank-Hollywood Airport can utilize the ELMOO NINE route.

We are strongly opposed to any proposal that would send additional departures northbound from Burbank-Hollywood Airport. These route would take planes over some of the most environmentally contaminated communities in the state of California. This is not simply a matter of sharing airplane noise, but would layer on an additional environmental hazard onto a community that already suffers from negative health and other ill effects from landfills, quarries, freeways, and industrial uses.

Any change in routes to Burbank-Hollywood or Van Nuys Airport must include an environmental review and analysis that includes a thorough study of noise and air quality. This review must take into consideration existing environmental justice issues and utilize measures of environmental hazards, such as CalEnviroscreen.

I also ask the FAA to please look at the impact and feasibility of curfews for all airports in the San Fernando Valley.





NURY MARTINEZ
COUNCILWOMAN, SIXTH DISTRICT

The Taskforce has stated that they are seeking fairness, and I agree. I would argue there is nothing fairer than providing relief to neighborhoods in my District that have had to fight for it for decades. My communities would also continue to suffer if, as some have suggested, the flight paths are changed back to the northern, eastern routes mentioned earlier while my constituents wait for years for a lengthy environmental study. This is not fair, right or just.

I thank you for your consideration of these recommendations.

If you have any questions or concerns, please contact my District Director, Marcos Sanchez, at (818) 778-4999 or at marcos.sanchez@lacity.org.

Sincerely,

NURY MARTINEZ
Councilwoman, Sixth District