



Hollywood
Burbank
Airport



Part 150 **STUDY**



Աղմուկի համատեղելիության
ռևոլյուցիոնարություն

Բաց դռների հանրային օր #2
մայիսի 22, 2025

Օդանավակայանի պատմություն



- 1930** ● Բացվել է որպես Միացյալ օդանավակայան, ամենամեծը Լոս Անջելեսում մինչև 1946թ.
- 1934 - 1940** ● Վերանվանվել է Union Air Terminal, ապա Lockheed Air Terminal՝ Lockheed-ի կողմից գնելուց հետո:
- 1967** ● Վերանվանվել է Հոլիվուդ Բըրբանքի օդանավակայան, ներկայացնելով ռեակտիվ ինքնաթիռների ծառայություններ: Իշխանությունները ձեռք բերեցին օդանավակայանը և այն
- 1978** ● վերանվանեցին Բըրբանք-Գլենդել-Փասադենա օդանավակայան
- 2003** ● Կատակերգուի պատվին վերանվանվել է Bob Hope օդանավակայան: Բացվում է տարածաշրջանային միջմոդալ տրանսպորտային
- 2014 - 2017** ● կենտրոն, որը վերանվանվել է Հոլիվուդ Բըրբանք օդանավակայան: Նոր տերմինալի շինարարության մեկնարկը, որը
- 2024 - 2026** ● նախատեսվում է բացել 2026 թվականին, որը հազեցած կլինի ժամանակակից սարքավորումներով:

Աղմուկի ազդեցության քարտեզ (NEM). ընդունվել է FAA-ի կողմից 1988, 2000 և 2013 թվականներին:

Աղմուկի համատեղելիության ծրագրի (NCP) միջոցառումները, որոնք հաստատվել են FAA-ի կողմից 1989, 2000, 2004 և 2016 թվականներին:



Օդանավակայանի օբյեկտների ակնարկ- 2024



2

Հատվող
թռիչքուղիներ

6,886

Թռիչքուղու
երկարությունը
ոտնաչափով,
Հյուսիս-Հարավ

5,802

Թռիչքուղու
երկարությունը
ոտնաչափով,
Արևելք-
Արևմուտք
Հեկտար
տարածքում

555

Հեկտար
տարածքում

140,000

Օդանավերի
ընդհանուր
գործառնություն
ներ

6 million

Տարեկան
ուղևորներ

24,000

Ընդհանուր
ավիացիոն
գործողությունն
եր

400

Ռազմական
գործողությունն
եր

64,000

Ավիափոխադր
ողի
գործառնություն
ներ

25,000

Օդային
տաքսիների
գործառնություն
ներ

1

Ինքնաթիռի
փրկարարակա
ն և
հրդեհաշիջման
կայան

2

Ֆիքսված
բազայի
օպերատորներ
և 2
բեռնափոխադր
ողներ

Մաս 150. ակնարկ



Կանոնակարգ

Դաշնային կանոնակարգերի օրենսգրքի 150-րդ մասի 14-րդ բաժին (Մաս 150), «Օդանավակայանի աղմուկի համատեղելիության պլանավորում» Օդանավակայանի աղմուկի ուսումնասիրությունների համար

- FAA-ի կողմից սահմանված կամավոր գործընթաց
 - Մասնակցել են ավելի քան 250 օդանավակայաններ
- Սահմանում է վերլուծության ազգային չափորոշիչները
- Ապահովում է FAA-ի ֆինանսավորման հասանելիությունն որոշակի հաստատված միջոցառումների համար

Տեխնիկական տարրեր

Մաս 150-ը պարունակում է երկու տեխնիկական տարր.

1. Աղմուկի ազդեցության քարտեզ (NEM)

- FAA-ն ընդունում է փաստաթուղթը որպես լրացված՝ համաձայն 14 CFR Մաս 150-ի

2. Աղմուկի համատեղելիության ծրագիր (NCP)

- FAA-ն ընդունում է փաստաթուղթը որպես լրացված՝ համաձայն 14 CFR Մաս 150-ի
- FAA-ն հաստատում/հերքում է օդանավակայանի կողմից առաջարկվող յուրաքանչյուր միջոց՝ Հաստատման արձանագրության մեջ (ROA)

Պլանավորման գործընթաց



Ուսումնասիրության սկիզբ

- Մեթոդաբանությունների վերջնականացում
- Համայնքների խորհրդատուների կոմիտեի ստեղծում
- Տեխնիկական խորհրդատուների կոմիտեի ստեղծում
- Ծրագրի ժամանակացույցի և նշաձողերի մշակում

Ստուգում

- Աղմուկի ազդեցության առկա քարտեզներ, պլանավորման և բնապահպանական փաստաթղթեր
- Աղմուկի բողոքների տվյալներ
- GIS և հողօգտագործման տվյալներ
- Թռիչքուղու, գործողությունների և աղմուկի տվյալներ
- FAA-ի գործունեության կանխատեսումներ

NEM-երի մշակում

- Մշակել աղմուկի ուղվագծեր գոյություն ունեցող և 5 տարվա կանխատեսման պայմանների համար
- Վերանայել հողօգտագործման տվյալները և քաղաքականությունը
- Աղմուկի ազդեցության գնահատումներ DNL 65-75 dBA-ի համար
- Բացահայտել անհամատեղելի հողօգտագործումները և վերանայել գոյություն ունեցող NCP
- Պատրաստել քարտեզներ՝ համաձայն 14 CFR Մաս 150-ի

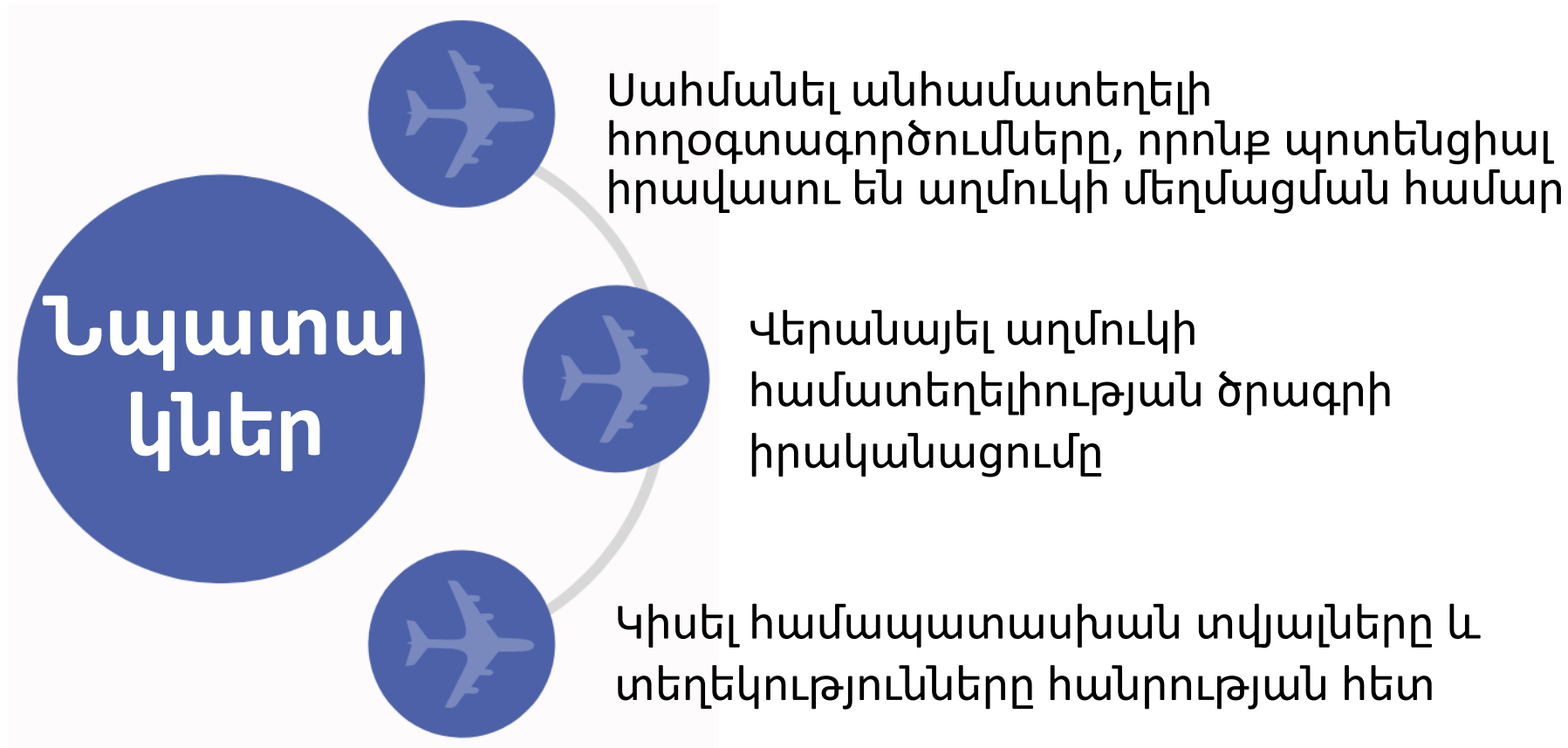
NCP-ի մշակում

- Հաշվի առնել աղմուկի նվազեցման ռազմավարությունները
- Հաշվի առնել հողօգտագործման ռազմավարությունը
- Դիտարկել ծրագրային ռազմավարությունները
- Թարմացնել NCP-ն՝ համաձայն 14 CFR Մաս 150-ի

Շահագրգիռ կողմերի ներգրավում և հանրային իրազեկում

- Համայնքային խորհրդատվական կոմիտե
- Հանրային ժողովներ/լսումներ
- Հանրային կայքի նյութեր և տեղեկագրեր

NEM-ի թարմացման նպատակները



Նշում. FAA-ն պահանջում է, որ Աղմուկի ազդեցության քարտեզները մշտապես արտացոլեն առկա և/կամ կանխատեսվող պայմանները, հետևաբար, դրանք պետք է պարբերաբար թարմացվեն:

NCP-ի մշակում



Առաջարկվող միջոցառումների նպատակները

- Նվազեցնել ազդեցությունը անհամատեղելի օգտագործման պատճառով
- Սահմանափակել ազդեցության աճը անհամատեղելի օգտագործման պատճառով
- Մեղմացնել ազդեցությունը, որտեղ այն չի կարող կրճատվել համապատասխան մակարդակների
- Կանխել սոր անհամատեղելի կիրառությունների ներմուծումը

Հողօգտագործման ռազմավարություններ

- Հողի օտարում
- Ձայնամեկուսացում
- Ավիացիոն սերվիտուտներ
- Կանխարգելում
- Հողօգտագործման հսկողություն
- Անշարժ գույքի բացահայտումներ

Աղմուկի նվազեցման ռազմավարություններ

- Թռիչքների ուղիներ
- Արտոնյալ թռիչքուղու օգտագործումը
- Ժամանում/մեկնման ընթացակարգեր
- Օդանավակայանի սխեմայի փոփոխություններ
- Օգտագործման սահմանափակումներ

Հողօգտագործման ռազմավարություններ

- Իրականացում
- Առաջխաղացում
- Մոնիտորինգ
- Հաշվետվություն
- NEM-ի թարմացում
- NCP-ի վերանայումներ



Վերլուծություն 7 ընտրության գործընթաց

1. Քննադատել արդյունավետությունը նպատակներին հասնելու համար
2. Քննադատել իրագործելիությունը (տնտեսական, գործառնական և անվտանգ և այլն)
3. Ընտրել միջոցառումների ամենաարդյունավետ «փաթեթը»
4. Սահմանել իրականացման պարտականությունները, ժամանակացույցը և այլն
5. Եթե խորհուրդ չի տրվում, փաստաթղթավորել պատճառ(ներ)ը

Դերեր և պարտականություններ



BGPAA

- Ծրագրի հովանավոր
- Պայմանագրեր խորհրդատուների թիմի հետ
- Հավաստում է, որ NEM-ը ճշգրիտ է և ամբողջական
- Ներկայացնում է NEM-ի թարմացումը FAA-ին՝ ընդունելու համար

FAA

- Ապահովում է դաշնային ֆինանսավորում NEM-ի թարմացումների համար
- Ընդունում է NEM-ի թարմացումը
- Վկայագրում, որ փաստաթղթերը համապատասխանում են դաշնային կանոնակարգերին և ուղեցույցներին

Խորհրդատուների թիմ

- Ծրագրի ընդհանուր կառավարում, փաստաթղթավորում և տարածում
- Օդանավերի աղմուկի վերլուծություն
- Հողօգտագործման համատեղելիության վերլուծություն
- Ավիացիայի կանխատեսում և օդանավակայանի վերլուծություն

Խորհրդատվական կոմիտեներ

- Վերանայել ուսումնասիրության տվյալները, ենթադրությունները, վերլուծությունները, փաստաթղթերը և այլն
- Կարծիք, խորհուրդ և ուղեցույց՝ կապված NEM-ի զարգացման հետ

Հանրային

- Մեկնաբանությունների ժամանակ տրամադրել ուսումնասիրության վերաբերյալ կարծիք
- Վերանայել հանրային փաստաթղթերի նախագծերը

Խորհրդատվական Հանձնաժողովներ



Տեխնիկական Խորհրդատվական Հանձնաժողով (TAC)

- Հովիվուդի Բըրբենք Օդանավակայան
- Բըրբենք-Գլենդեյլ-Պասադենա Օդանավակայանի Վարչություն
- FAA Օդանավակայանի Շրջանային Գրասենյակ և Օդային Երթևեկության Վերահսկում
- Ազգային Բիզնես Ավիացիայի Վարչություն
- Չորս Ավիաուղի (Alaska, JetBlue, Southwest, Spirit)
- Երեք բեռնափոխադրող (FedEx, UPS, Harbor Freight)
- Երկու ֆիքսված բազայի օպերատոր (Atlantic Aviation and Million Air)
- ԼԱ Վարչաշրջանի Օդանավակայանի Հողօգտագործման Հանձնաժողով
- Բըրբենք Քաղաքի Հողօգտագործման Պլանավորող
- Լոս Անջելես Քաղաքի Հողօգտագործման Պլանավորող

Քաղաքացիների Խորհրդատվական

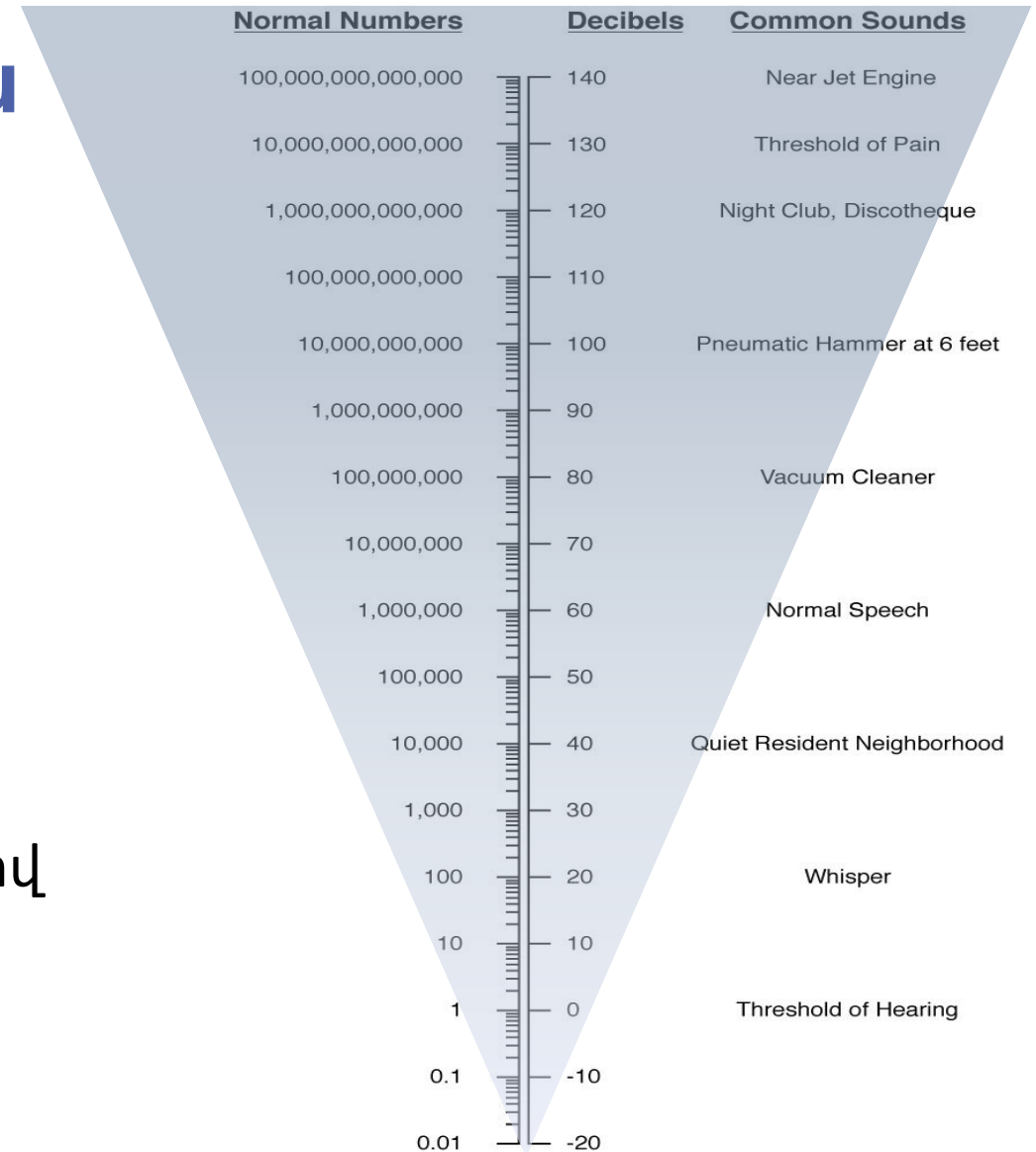
Նշված քաղաքներից յուրաքանչյուրից երեք ներկայացուցիչ՝

- Բըրբենք (Burbank)
- Գլենդեյլ (Glendale)
- Պասադենա (Pasadena)
- Լոս Անջելես (Los Angeles)

Աղմուկի տերմինաբանություն

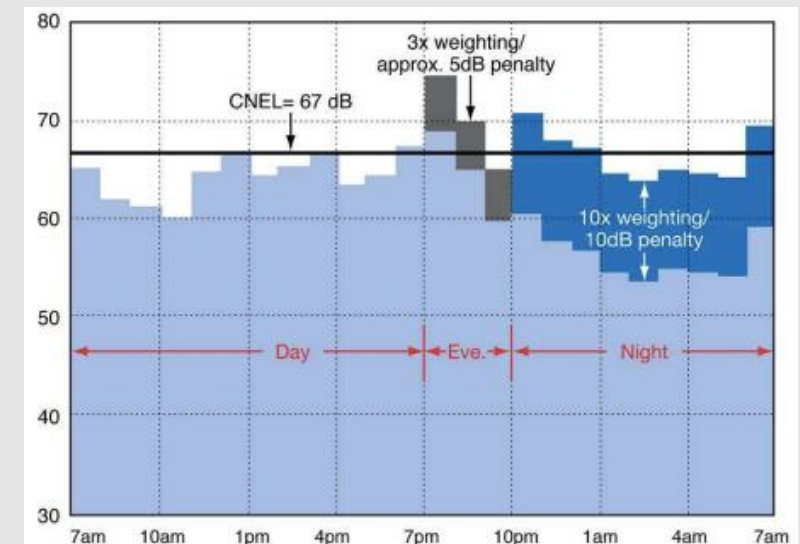
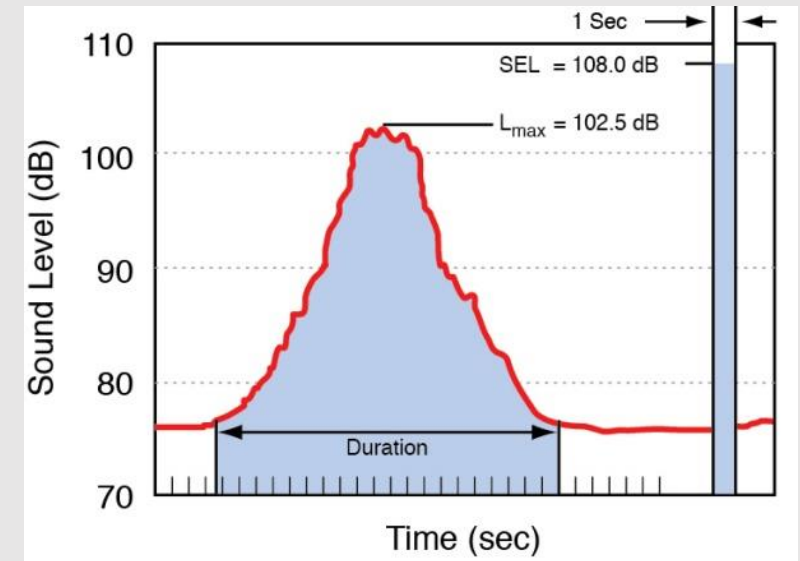
Նշված է դեցիբելներով (դԲ) A սանդղակի վրա

- 10 հիմքով լոգարիթմական սանդղակ
- Մենք ձայնային ճնշում ենք լսում մեծ տիրույթում
- Մենք ձայներն ընկալում ենք դեցիբելներով



Աղմուկի տերմինաբանություն

- Աղմուկի առավելագույն մակարդակ ($L_{\max}$)
- Մեկ իրադարձության աղմուկի ազդեցության մակարդակ (SENEL)
- Չայնի համարժեք մակարդակ (L_{eq})
- Համայնքային աղմուկի համարժեք մակարդակ (CNEL)



Աղմուկի տերմինաբանություն



Դեցիբելներ

- Դեցիբելը (դԲ) բարդ լոգարիթմական մեծություն է՝ հիմնված ձայնային ճնշման վրա
- Դեցիբելները՝ կշռված A սանդղակի վրա, լավ փոխկապակցված են մեր լսածի հետ

Աղմուկի մակարդակները

- Աղմուկի մակարդակները կարող են արտահայտվել տարբեր կերպ՝ կախված դրանց նպատակից, ներառյալ, բայց չսահմանափակվելով հետևյալով.
 - Աղմուկի ակնթարթային առավելագույն մակարդակներ (L_{max})
 - Մեկ դեպքի չափաբաժին (SEL)
 - Երկարատև ազդեցություն (CNEL)

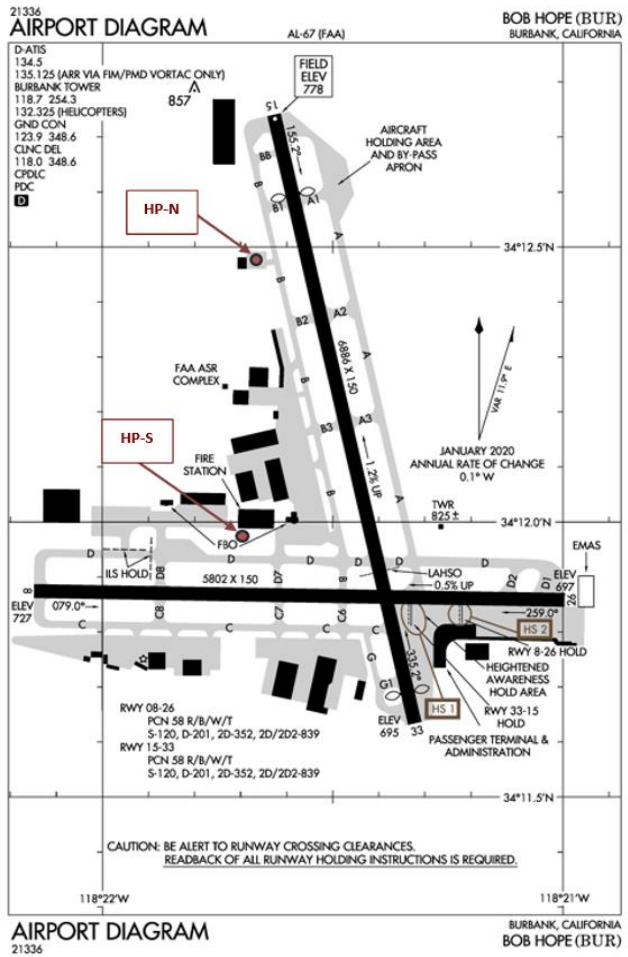
Part 150 Requirements

- FAA-ն պահանջում է CNEL-ի օգտագործումը Մաս 150 ուսումնասիրության մեջ
- FAA-ի Մաս 150-ի հողօգտագործման համատեղելիության ուղեցույցներ.
 - **Ամբողջ հողօգտագործումը համատեղելի է օդանավի աղմուկի հետ, որը ցածր է CNEL 65 դԲ-ից**
 - Հողօգտագործման համատեղելիության գնահատումներն օգտագործում են 5-դԲ եզրագծային գոտիներ
 - 65-ից 70 դԲ
 - 70-ից 75 դԲ
 - 75 դԲ-ից ավելի

Օդանավակայանի Հատակագիծ



Թռիչքուղու ավարտ	Բարձրություն (ֆուտ ծովի մակարդակից)	Երկարություն (ֆուտ)	Վայրէջքի Տեղաշարժի շեմը (ֆուտ)	Մագնիսական Կողմնորոշում (աստիճան)
08	727.4	5,802	-	
15	778.0	6,886	909	
26	697.3	5,802	-	
33	694.5	6,886	350	
HP-N	756.9	-	-	
HP-S	725.6	-	-	



Օդանավակայանի Հատակագիծ



Տարեկան Միջին Օրական աշխատանք	Ընթացիկ տարի 2025 Կանխատեսման տարի 2030	
Օդանավի տեսակ	Jet Turboprop Helicopter Piston	Համապատասխան նեցված ըստ հատուկ AEDT օդանավի տեսակի
Օր-Երեկո-Գիշեր Բաշխում	Օր՝ 7 AM – 7 PM Երեկո՝ 7 PM – 10 PM Գիշեր՝ 10 PM – 7 AM	
Վազբուղու օգտագործում, Թռիչքուղի, Ուղու օգտագործում	Ներկայացնում է թռիչքների իրականացման վայրը	
Ընթացքի երկարություն	Օդանավի քաշի փոխանակ. որոշվում է մեկնումից մինչև նպատակակետի օդանավի հեռավորությամբ:	

Օդանավերի Գործնելություն

Տարի	Կոմերցիոն	Ռազմական ավիացիա	Ռազմական	Ընդամենը
2025	97,700	61,560	411	159,671
2030	113,741	64,363	411	178,515

Նշում 1՝ Կանխատեսման հաստատումը ստացվել է FFA-ից (Մարտի 14-ին, 2025թ.)
Նշում 2՝ Գործառնությունների գումարները կարող են ոչ ստույգ լինել կլորացման
հետևանքով
Աղբյուր՝ M&H Կանխատեսում, FAA 2024 TAF

FAA Տերմինալի Տարածքի Կանխատեսում (TAF)



Տերմինալի Տարածքի Կանխատեսում (TAF)

Ավիացիոն գործնականության FAA-ի պաշտոնական

- կանխատեսում ԱՄՆ օդանավակայանների համար

Պատրաստված է Ազգային Օդային Տարածքային

Համակարգի հիմնական օգտվողների համար այդ թվում՝

- Ավիափոխադրող
- Օդանավակայանի տաքսի/ ուղևորափոխադրող
- Ընդհանուր ավիացիա
- Ռազմական ավիացիա
- Համապատասխանում է FAA-ի բյուջեի և պլանավորման կարիքներին
- Տրամադրում է տեղեկատվություն նահանգի և տեղական կառավարման մարմինների, ավիացիոն ոլորտի և հանրության օգտագործման համար

BUR Part 150

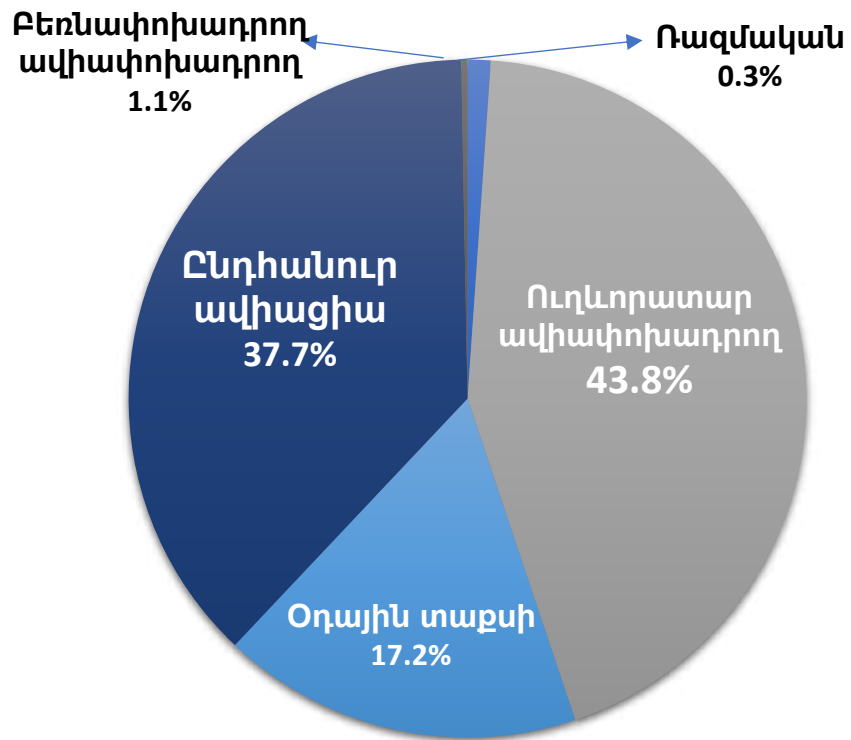
- 2024 FAA TAF (հրապարակված 2025-ի փետրվարին) օգտագործվել է որպես կանխատեսման հիմք Բըրբեկում օդանավերի գործնականության վերաբերյալ:
- Հաստատված անկախ կանխատեսումների միջոցով

https://www.faa.gov/data_research/aviation/taf

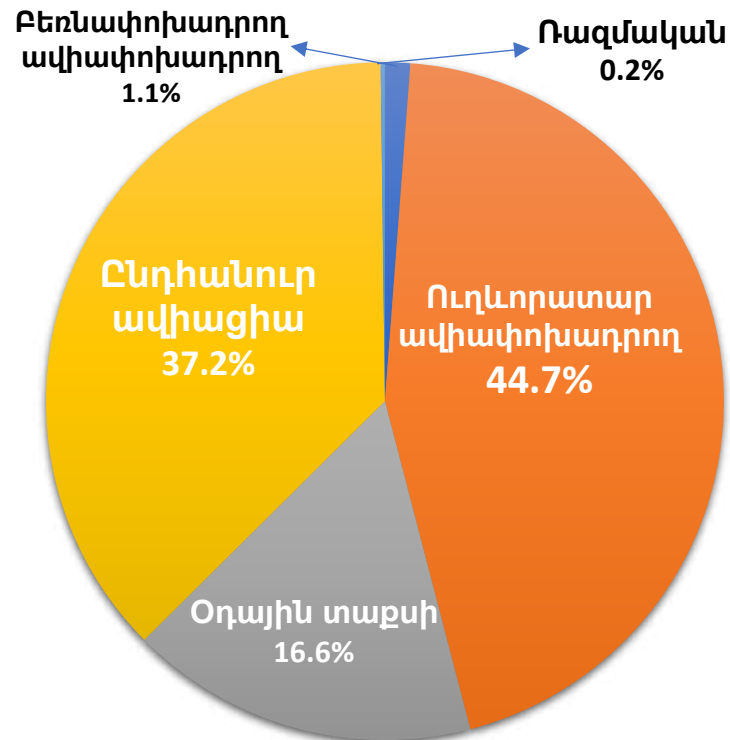
Օդանավերի Ամփոփում ըստ Դասակարգման



2025 Գործնեություն



2030 Գործնեություն



- Գործնեություն վերաբերյալ հիմնական տվյալները հիմնված են 2023 թռիչքուղիների և Բըրբենքի Օդանավակայանի Աղմուկի և Գործնեության Վերահսկման Համակարգի (ANOMS) տվյալների վրա:
- Ռազմական գործնեությունը հիմնված է 2023 FAA-ի թռիչքների հոսքի կառավարման համակարգի հաշվառման (TFMSC) տվյալների վրա:

Աղմուկի Մոդելավորման Ակնարկ



Օրենքը (Part 150) պահանջում է FAA-ի Ավիացիոն Բնապահպանական Նախագծման Գործիքի (Aviation Environmental Design Tool (AEDT)) աղմուկի մոդելավորման ծրագրային ապահովման կիրառում

- AEDT-ի 3g Տարբերակը ամենավերջին հասանելի տարբերակն էր ուսումնասիրության մեկնարկի

(<https://aedt.faa.gov>)

AEDT-ն պահանջում է աղմուկի մոդելի մուտքային տվյալներ 3 կատեգորիայում

1

Օդանավերի աղմուկի և
կատարողականության
տվյալներ

- Օդանավի կատարողականության նկարագրեր
- Աղմուկի մակարդակը կախված հեռավորության կորերից

2

Օդանավակայանի
ֆիզիկական մուտքային
տվյալներ

- Թռիչքուղու ավարտի կոորդինատներ
- Վերգետնյա շարժիչի շահագործման տեղակայումները
- Եղանակային տվյալները
- Տեղանքի տվյալները

3

Օդանավի
Շահագործման
մուտքային տվյալներ

- Օդանավի գործարկման քանակը
- Օդանավերի կազմը
- Գիշեր-ցերեկ բաշխված գործարկումը
- Թռիչքուղու օգտագործումը
- Թռիչքի երթուղու երկրաչափությունը և օգտագործումը

Աղմուկի Մոդելավորման Գործընթաց

Կոմերցիոն և Ընդհանուր Ավիացիայի Գործարկումների համար

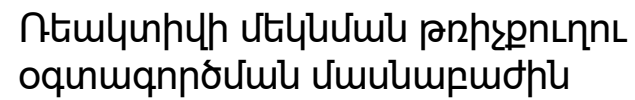
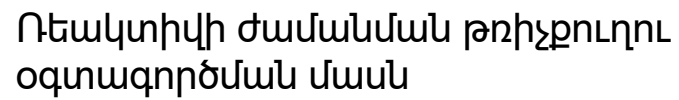


Յիմք տարի՝ 2/1/2023-ից մինչ 1/31/2024

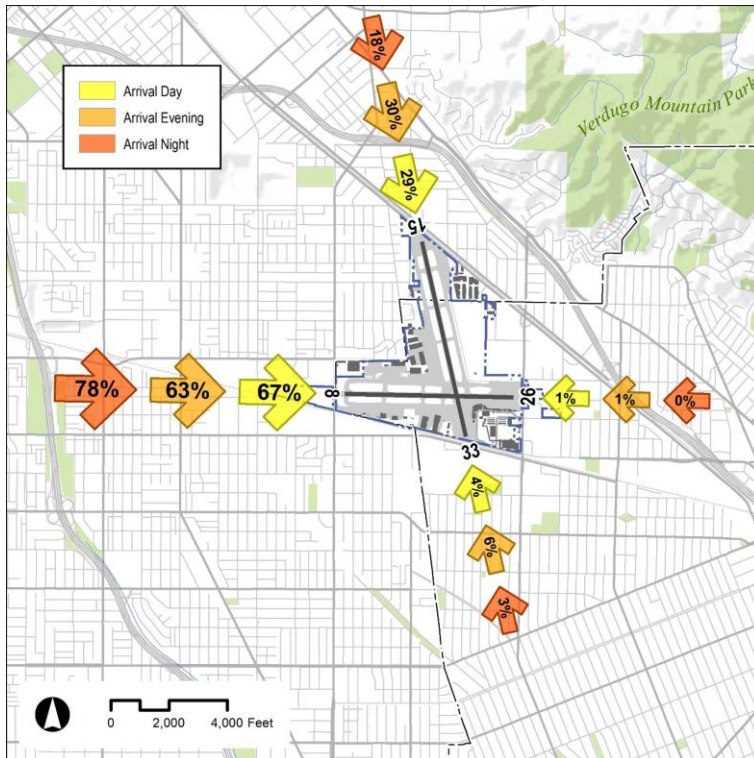
- Ձեռք է բերվել, մշակվել և վերլուծվել է թռիչքների երթուղիների և օդանավերի ճանաչման տվյալները 12 ամսվա համար
- Սահմանվել է ցերեկ-երեկո-գիշեր բաշխված ժամանակացույցով օդանավերի գործարկումը և նավատորմի կազմը

Ներկայիս 7 Կանխատեսված Պայմաններ՝ 2025 7 2030

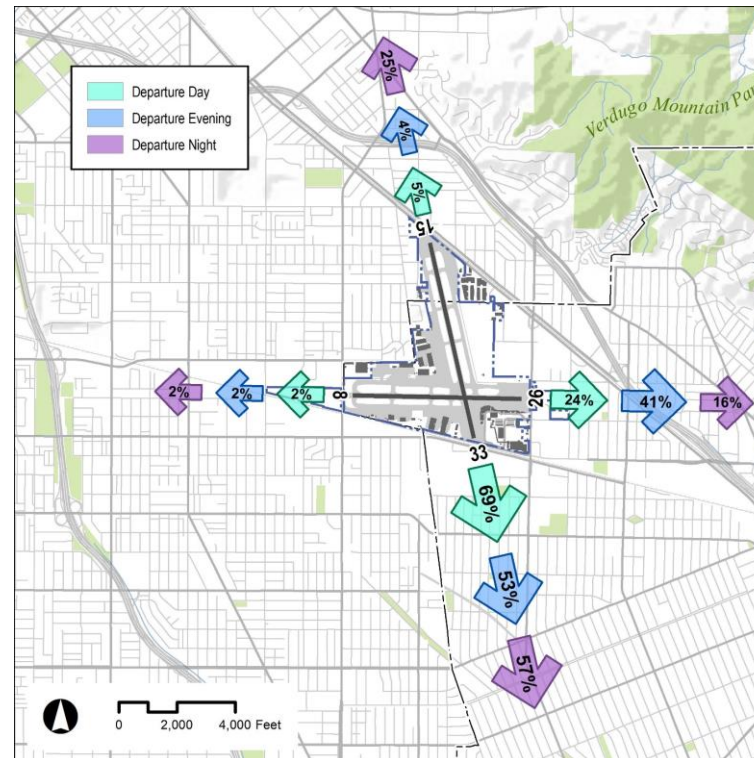
- FAA-ի Տերմինալի Տարածքի Կանխատեսման (TAF) Հաստատում
- Բազային տարվա մաշտաբային գործառնություններ թարմացված նավատորմով մինչև TAF ընդհանուր թվեր
- Մշակված մոդելային թռիչքային ուղիներ աղմուկի մոդելավորման համար



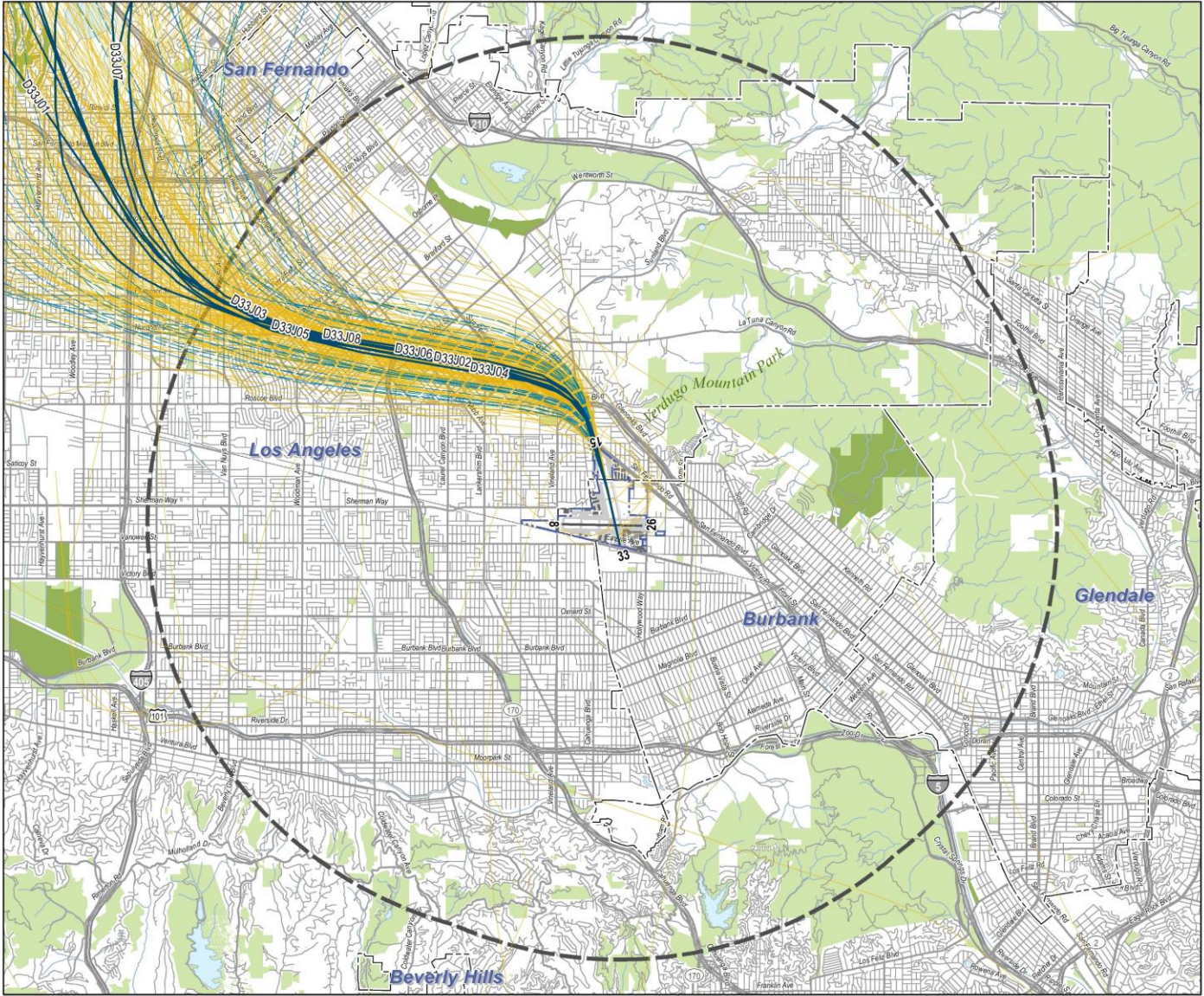
ԹՈՒՅՔՐՈՒՂՈՒ ՕԳՏԱԳՈՐԾՈՒ



Ոչ ռեակտիվ ժամանման թռիչքուղու
օգտագործման մասն

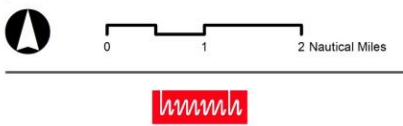


Ոչ ռեակտիվ մեկնման թռիչքուղու
օգտագործման մասնաբաժին



Նկար.
Մոդելավորված ինքնաթիռի
մեկնման հետքերով ռադարների
մեկնման հետքերով (10%) Նմուշ

- Մոդելավորված մեկնման հիմնական ուղի (8)
- Մոդելավորված մեկնման հիմնական ուղի (24)
- Ռադար
- Օդանավակայանի սահմանը
- Թռիչքուղի/տաքսիուղի
- Հիմնական / Փոքր ճանապարհ
- Քաղաքային սահման
- Ուսումնասիրության տարածք
- Հանգիստ/Բաց տարածություն
- Գուլի դաշտ
- Լիճ/Լճակ



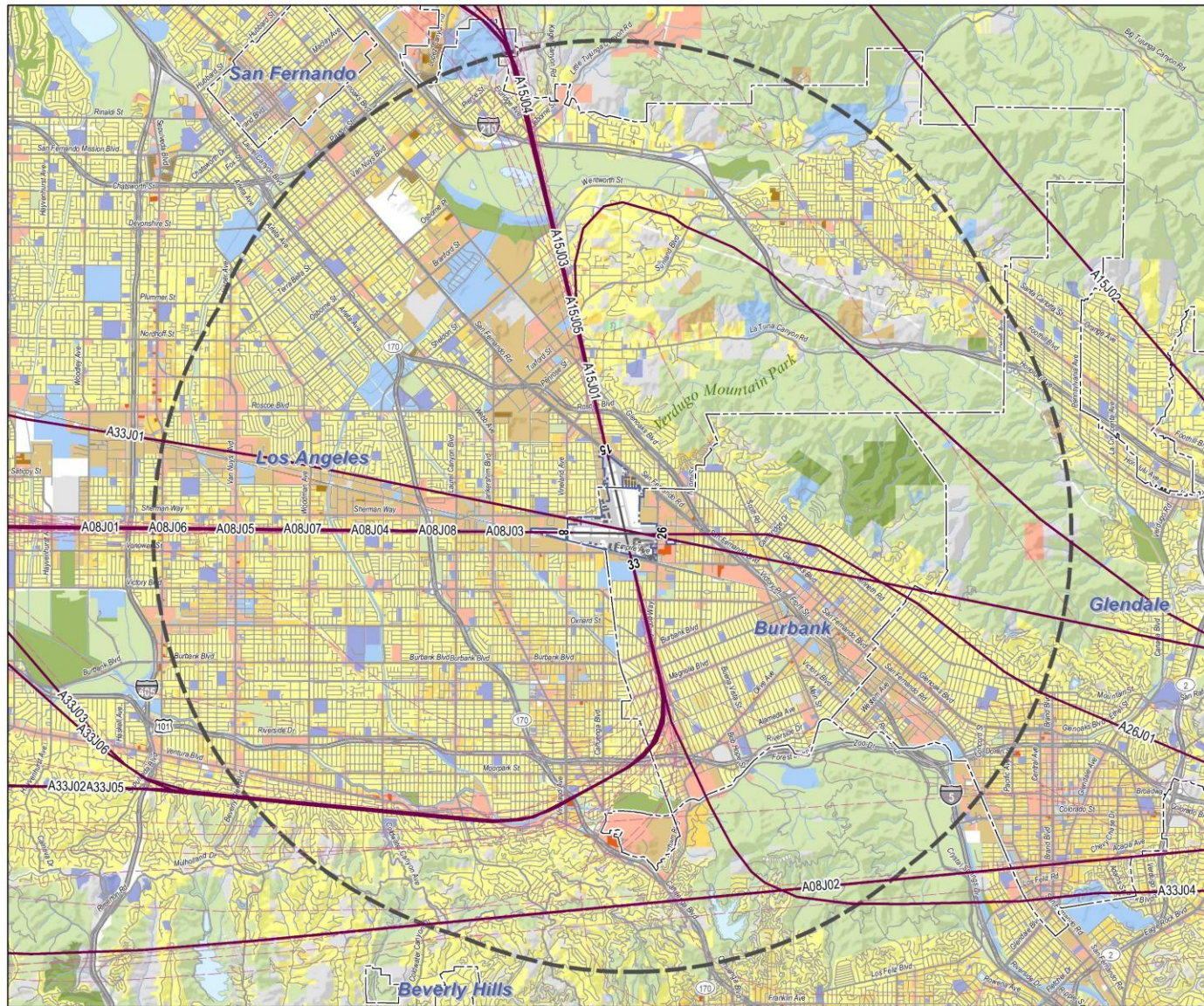
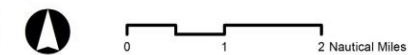


Նկար 9:
Մոդելավորված ռեակտիվ
ժամանման թռիչքների
հետքեր

— Մոդելավորված ժամանման ողնաշարի հետքեր
- - - Մոդելավորված ժամանումը ցրված ուղու

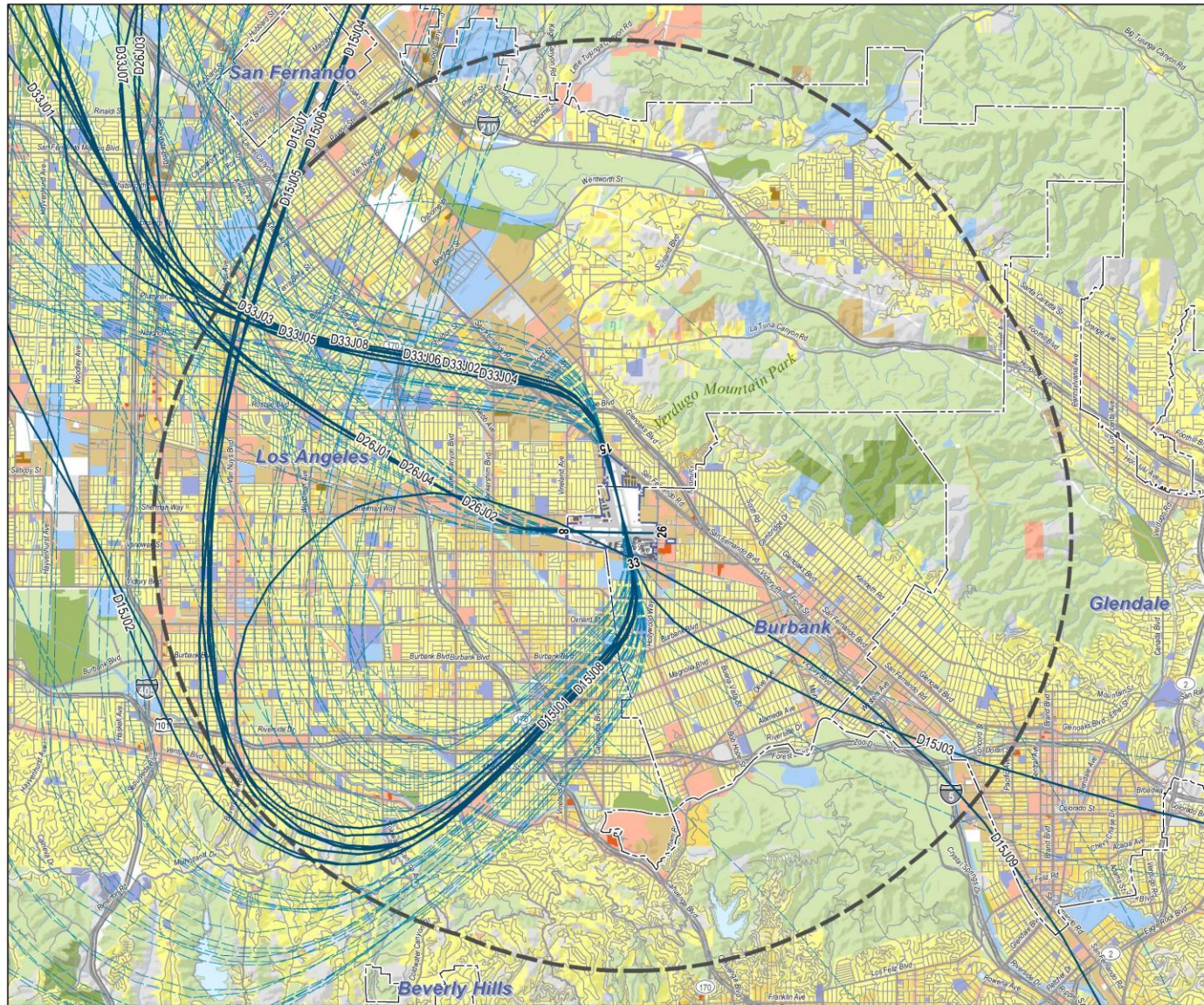
- Օդանավակայանի սահման
Թռիչքուղի/տաքսիուղի
- Հիմնական / Փոքր ճանապարհ
- Զաղաքային սահման
- Ուսումնասիրության տարածք

- Միայնակ ընտանիք Բնակելի
- Բազմ ընտանիք Բնակելի
- Շարժական տուն
- Անցումային կացարան
- Հանրային օգտագործման թիվ 1
- Հանրային օգտագործման թիվ 2
- Առևտրային օգտագործում
- Արտադրություն և արտադրություն
- Լիճ/Լճակ

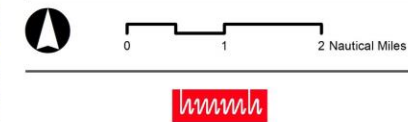




Նկար 10:
Մոդելավորված ռեակտիվ
մեկնման թռիչքների հետքեր



- Մոդելավորված մեկնման հիմնական ուղի (8)
- Մոդելավորված մեկնման հիմնական ուղի (24)
- Օդանավակայանի սահման
Թռիչքուղի/տաքսիուղի
- Դիմնական / Փոքր ճանապարհ
- Զաղաքային սահման
- Ուսումնասիրության տարածք
- Միայնակ ընտանիք Բնակելի
- Բազմ ընտանիք Բնակելի
- Շարժական տուն
- Անցումային կացարան
- Դանդաղ օգտագործման թիվ 1
- Դանդաղ օգտագործման թիվ 2
- Առևտրային օգտագործում
- Արտադրություն և արտադրություն
- Լիճ/Լճակ





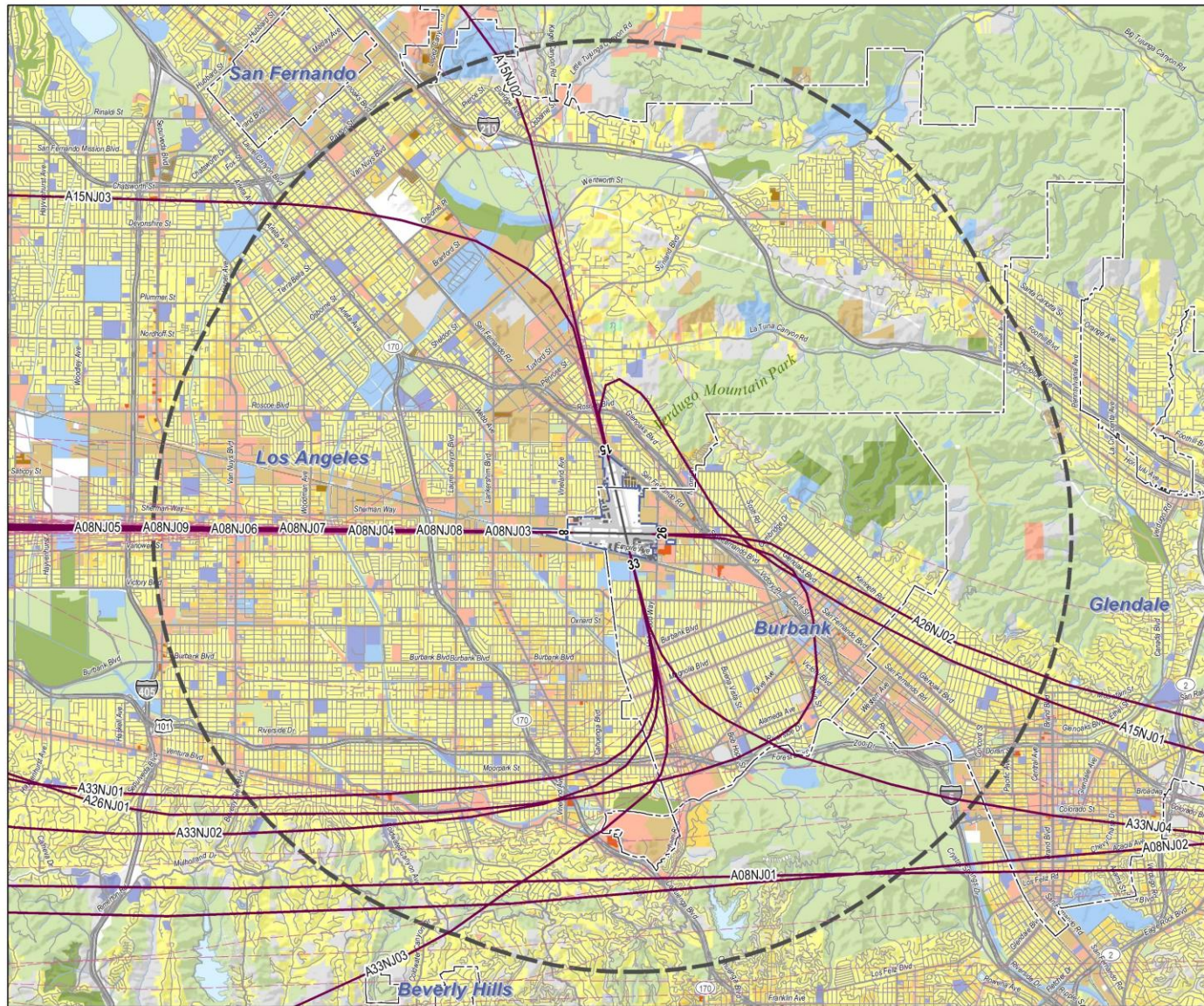
Նկար 11:
Մոդելավորված ոչ
ռեակտիվ ժամանման
թռիչքներ

— Մոդելավորված ժամանման ողակալի հետքեր
— Մոդելավորված ժամանումը բաժանված ուղի

— Օդանավակայանի սահման
Թռիչքուղի/տաքսիուղի
— Հիմնական / Փոքր ճանապարհ
— Զաղաքային սահման
— Ուսումնասիրության տարածք

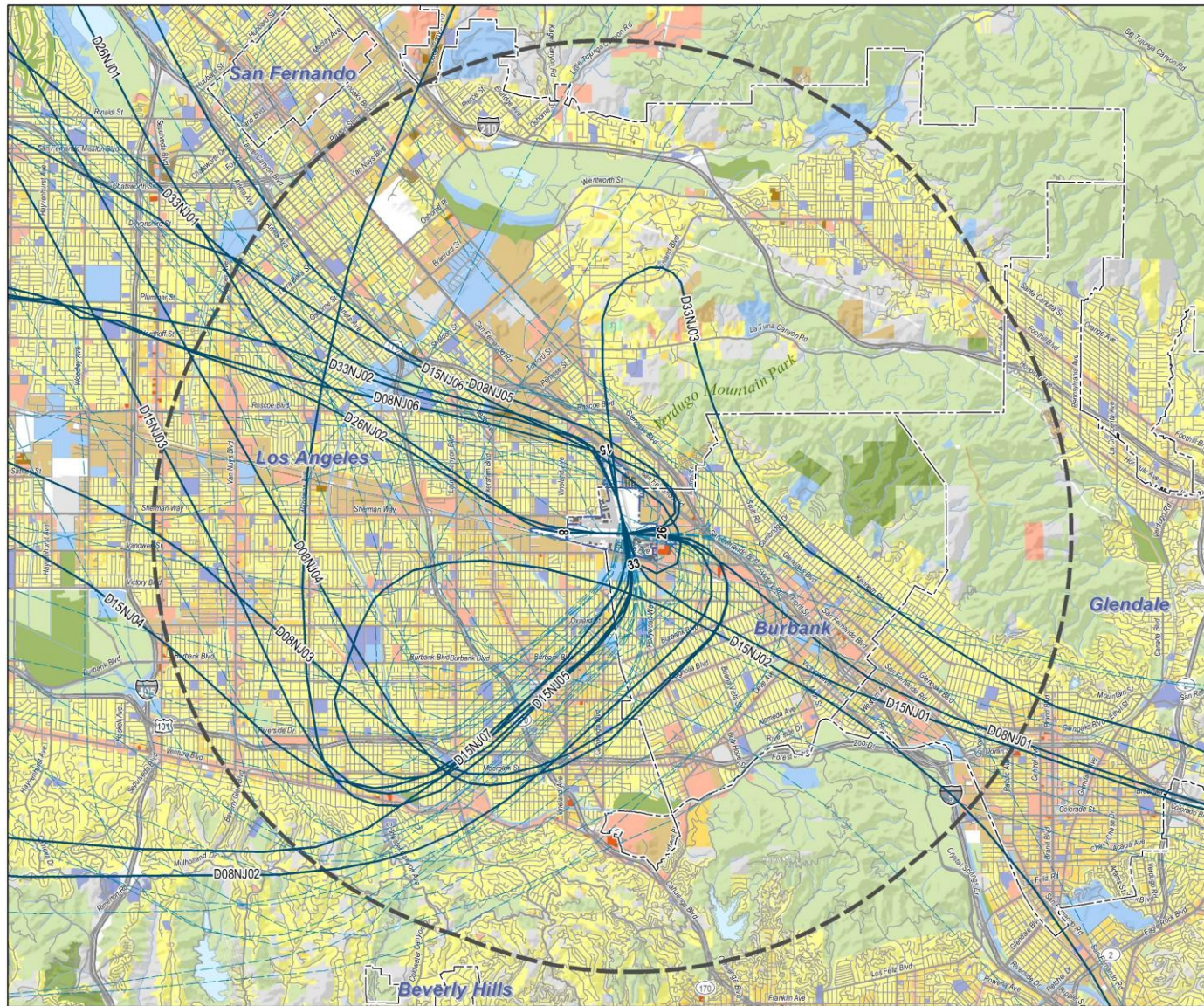
— Միայնակ ընտանիք Բնակելի
— Բազմ ընտանիք Բնակելի
— Շարժական տուն
— Անցումային կացարան
— Հանրային օգտագործման թիվ 1
— Հանրային օգտագործման թիվ 2
— Առևտրային օգտագործում
— Արտադրություն և արտադրություն
— Լիճ/Լճակ

0 1 2 Nautical Miles

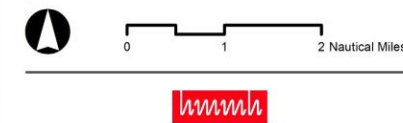




Նկար 12:
Մոդելավորված ոչ
ռեակտիվ մեկնման
թռիչքների հետքեր

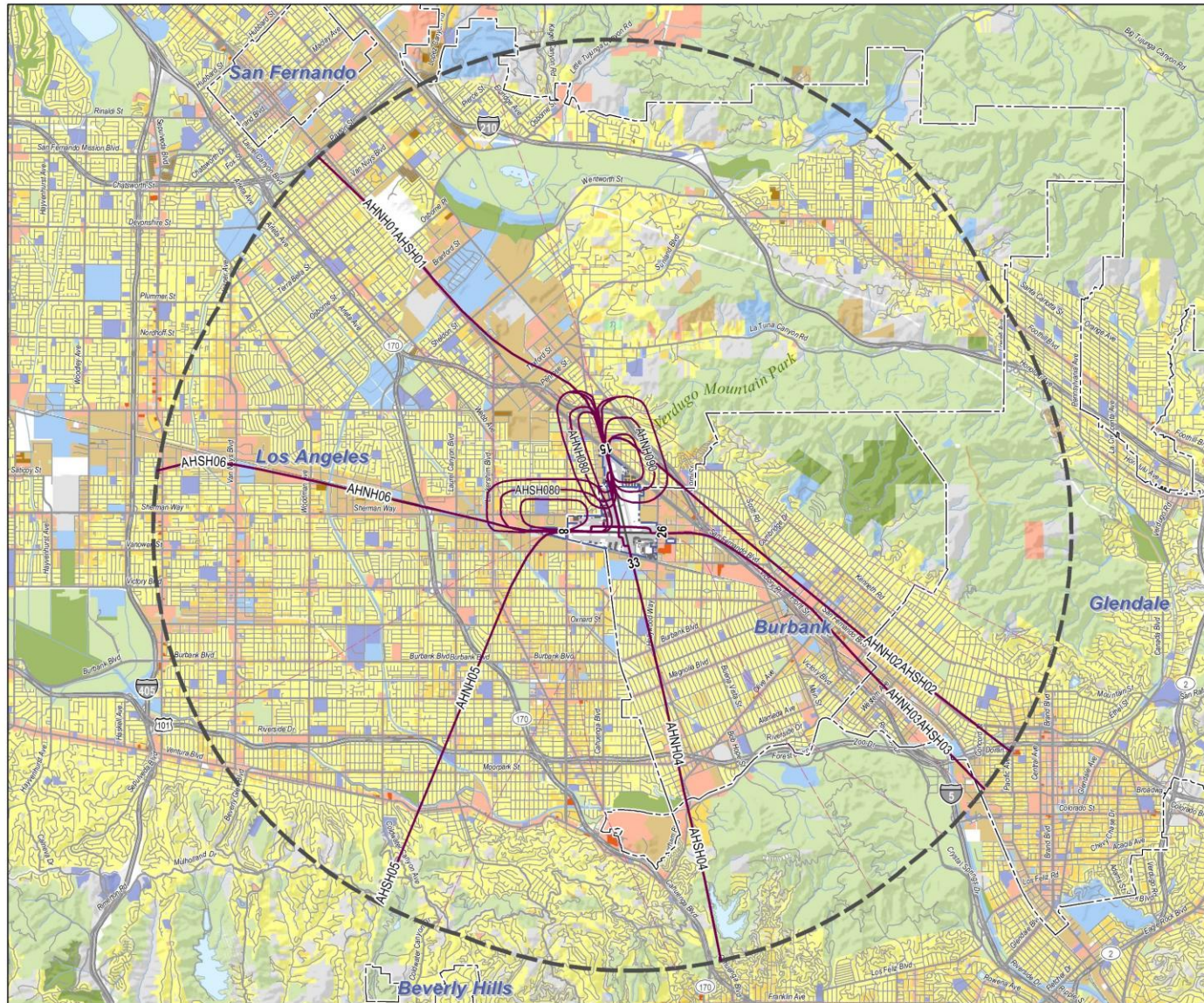


- Մոդելավորված ժամանման ողնաշարի հետքեր
- Մոդելավորված ժամանումը բաժանված ուղի
- Օդանավակայանի սահման
- Թռիչքուղի/տաքսիուղի
- Հիմնական / Փոքր ճանապարհ
- Զաղաքային սահման
- Ուսումնասիրության տարածք
- Միայնակ ընտանիք Բնակելի
- Բազմ ընտանիք Բնակելի
- Շարժական տուն
- Անցումային կացարան
- Հանրային օգտագործման թիվ 1
- Հանրային օգտագործման թիվ 2
- Առևտրային օգտագործում
- Արտադրություն և արտադրություն
- Լիճ/Լճակ

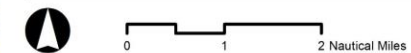




Նկար 13:
Մոդելավորված
ուղղաթիռի ժամանման
թռիչքային ուղիներ



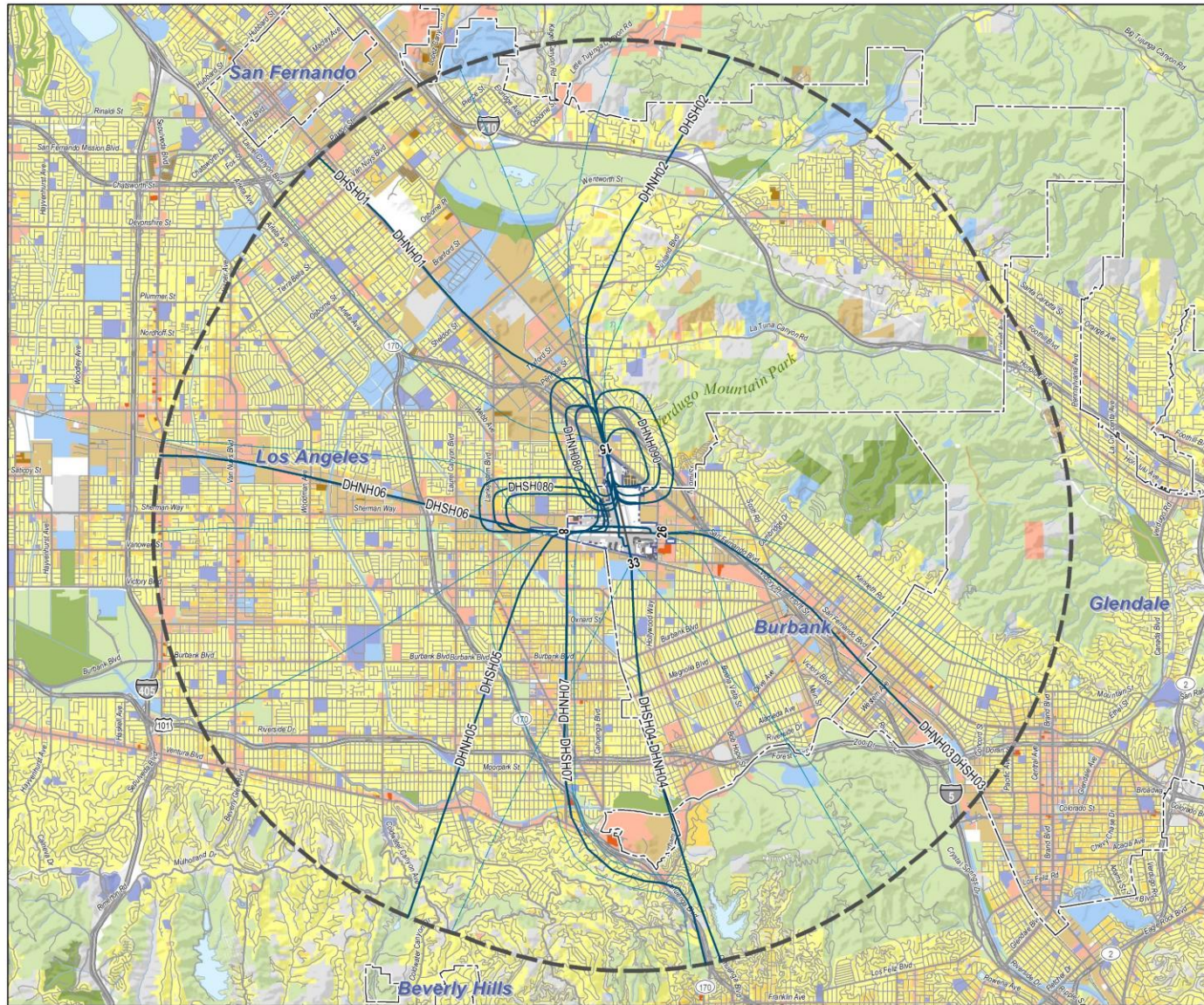
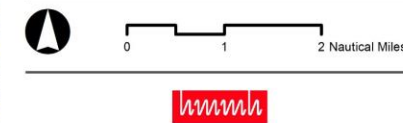
- Մոդելավորված ժամանման ուղևաչարի հետքեր
- Մոդելավորված ժամանումը բաժանված ուղի
- Օդանավակայանի սահման
- Թռիչքուղի/տաքսիուղի
- Հիմնական / Փոքր ճանապարհ
- Զառաքային սահման
- Ուսումնասիրության տարածք
- Միայնակ ընտանիք Բնակելի
- Բազմ ընտանիք Բնակելի
- Շարժական տուն
- Անցումային կացարան
- Հանրային օգտագործման թիվ 1
- Հանրային օգտագործման թիվ 2
- Առևտրային օգտագործում
- Արտադրություն և արտադրություն
- Լիճ/Լճակ





Նկար 14:
Մոդելավորված
ուղղաթիռի մեկնման
թռիչքային ուղիներ

- Մոդելավորված ժամանման ողնաշարի հետքեր
- Մոդելավորված ժամանումը բաժանված ուղի
- Օդանավակայանի սահման
- Թռիչքուղի/տաքսիուղի
- Հիմնական / Փոքր ճանապարհ
- Զաղաքային սահման
- Ուսումնասիրության տարածք
- Միայնակ ընտանիք Բնակելի
- Բազմ ընտանիք Բնակելի
- Շարժական տուն
- Անցումային կացարան
- Հանրային օգտագործման թիվ 1
- Հանրային օգտագործման թիվ 2
- Առևտրային օգտագործում
- Արտադրություն և արտադրություն
- Լիճ/Լճակ



Աղմուկի Ազդեցության Քարտեզ (NEM)



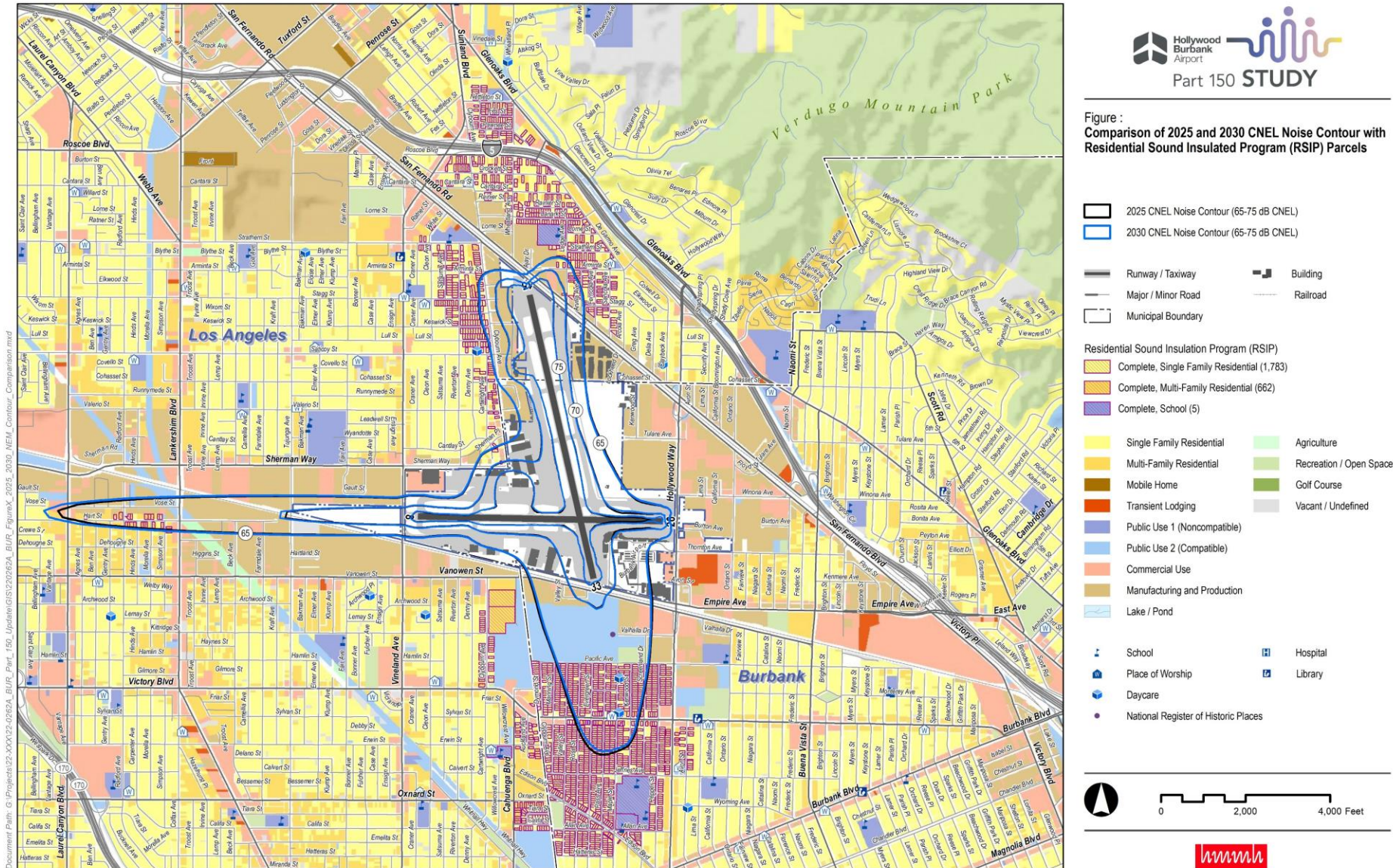
NEM փաստաթուղթը նկարագրում է՝

- ✓ Օդանավակայանի հատակագիծը և գործարկումը
- ✓ Օդանավակայանի հետ կապված աղմուկի ազդեցությունը
- ✓ Օդանավակայանի շրջակայքում հողի օգտագործումը
- ✓ Աղմուկի/հողատարածքի օգտագործման համատեղելիությունը

- NEM-ը պետք է տեղեկատվություն պարունակի երկու ժամանակահատվածի համար՝
 - Ներկայացման տարվա համար (2025)
 - Հինգ տարվա կանխատեսման համար (2030)
- FAA ստուգաթերթիկը սահմանում է NEM-ի պահանջները և փաստաթղթերը
- Տարեկան կտրվածքով միջին օրական աղմուկի ազդեցությունը (CNEL) նկարագրված է քարտեզում պատկերված ուրվագծերով



Figure :
Comparison of 2025 and 2030 CNEL Noise Contour with
Residential Sound Insulated Program (RSIP) Parcels



Համատեղելիության Ուղեցույցներ

Օրենքը (Part 150) պահանջում է օդանավակայանի շրջակայքի հողի օգտագործման վերանայում՝ սահմանելու հողօգտագործման համատեղելիությունը կապված օդանավակայանի ինքնաթիռների գործնելիության հետ:

FAA-ի հողի օգտագործման համատեղելիության նշանակումները պարունակվում են Օրենքի Գլուխ 150-ի, Հավելված Ա-ի, Աղյուսակ 1-ում (Part 150, Appendix A, Table 1)

FAA-ը համատեղելի է համարում հողի օգտագործումը, եթե օդանավերի աղմուկը ցածր է DNL 65-ից: FAA-ը ընդունում է Կալիֆորնիայի CNEL-ի աղմուկի մակարդակը DNL-ի գործառույթին համարժեք այս ուսումնասիրության շրջանակում:

Հողի օգտագործում	Տարեկան Գիշեր-Ցերեկ Ձայնի Միջին Մակարդակը [DNL] Դեցիբելներով					
	<65	65-70	70-75	75-80	80-85	>85
Բնականության նպատակով						
Այլ բնակելի նպատակով	Y	N(1)	N(1)	N	N	N
Շարժական տների պարկ	Y	N	N	N	N	N
Անցումային կացարաններ	Y	N(1)	N(1)	N(1)	N	N
Հանրային օգտագործում						
Դպրոցներ	Y	N(1)	N(1)	N	N	N
Հիվանդանոցներ և ծերանոցներ	Y	25	30	N	N	N
Եկեղեցիներ, լսարաններ, համերգասրահ	Y	25	30	N	N	N
Պետական ծառայություններ	Y	Y	25	30	N	N
Տրանսպորտ	Y	Y	Y(2)	Y(3)	Y(4)	Y(4)
Կայանում	Y	Y	Y(2)	Y(3)	Y(4)	N
Կոմերցիոն նպատակով						
Բիզնես և մասնագիտական գրասենյակներ	Y	Y	25	30	N	N
Մեծածախ և մանրածախ	Y	Y	Y(2)	Y(3)	Y(4)	N
Մանրածախ առևտուր	Y	Y	25	30	N	N
Կոմունալ ծառայություններ	Y	Y	Y(2)	Y(3)	Y(4)	N
Հեռահեռգրծողականություն	Y	Y	25	30	N	N
Արտադրական նպատակով						
Ընդհանուր արտադրություն	Y	Y	Y(2)	Y(3)	Y(4)	N
Լուսանկարչություն և օպտիկա	Y	Y	25	30	N	N
Գյուղատնտեսություն (բացի անասուններից), անտառ	Y	Y(6)	Y(7)	Y(8)	Y(8)	Y(8)
Անասնաբուծություն	Y	Y(6)	Y(7)	N	N	N
Հանքարդյունաբերություն և ձկնորսություն, ռեսուրսի արտադրություն և արդյունահանում	Y	Y	Y	Y	Y	Y
Հանգստյան նպատակով						
Բացօթյա սպորտային դաշտեր, հանդիսատեսով մարձաձյեր	Y	Y(5)	Y(5)	N	N	N
Բացօթյա երաժշտական հարթակներ	Y	N	N	N	N	N
Բնության ցուցանմուշներ, Կենդանաբանական այգի	Y	Y	N	N	N	N
Չվարճանք, զբոսայգի, հանգստյան գոտի, ճամբար	Y	Y	Y	N	N	N
Գոլֆի դաշտեր, ձիարշավարաններ, ջրային հանգստյան գոտիներ	Y	Y	25	30	N	N

Հողի Օգտագործման Գնահատում



Առկա (2025) փ Կանխատեսված (2030) Հողի օգտագործման համատեղելիություն

Եզրագծային Ընդմիջում	Բնակչություն				Բնակարանային միավոր			
	2025		2030		2025		2030	
	Ընդամենը	Անհամատեղելի Ընդամենը	Ընդամենը	Անհամատեղելի	Ընդամենը	Անհամատեղելի	Ընդամենը	Անհամատեղելի
65-70 CNEI	2,817	1,159	2,889	1,292	868	276	907	339
70-75 CNEI	13	7	13	5	3	1	2	0
>75 CNEI	0	0	0	0	0	0	0	0
Ընդամենը 65 CNEI	2,830	1,166	2,902	1,297	871	277	909	339

Աղբյուր՝ HMMH, 2025

Նշումներ՝

(1) Բնակչության աղբյուրի տվյալներ՝ ԱՄՆ Մարդահամար, 2020

(2) Ընդամենը և անհամատեղելի վերնագրերի միջև տարբերությունը կազմում են այն բնակարանային միավորները, որոնց համար իրականացվել են ձայնամեկուսիչ աշխատանքներ

Ժամանակացույցը

Հունվար 2024թ.	Նախագծի մեկնարկ
Փետրվար 2024թ.	Տվյալների հավաքագրում և ուսումնասիրության արձանագրության մշակում
30 հունվարի, 2025թ.	Բաց դռների օր թիվ 1 (Ուսումնասիրության ներածություն)
Գարուն 2025թ.	Հրապարակել NEM-ի փաստաթղթի նախագիծը,
22 մայիսի, 2025թ.	Բաց դռների ժողով թիվ 2 (NEM-ի փաստաթղթի նախագիծ)
Ամառ 2025թ.	Ներկայացնել NEM-ը FAA-ին, NCP-ի փուլը սկսվում է
Գարուն 2026թ.	Բաց դռների օր թիվ 3 (NCP առաջարկությունների նախագիծ)
Աշուն 2026թ.	Բաց դռների օր թիվ 4 և հանրային լսումներ (NCP-ի փաստաթղթի նախագիծ)
Նոյեմբեր 2026թ.	Ներկայացնել NCP-ն FAA-ին

Թողնել մեկնաբանություն

Մեկնաբանության ձև:

<https://sur-vey.typeform.com/to/V0PugDM>



Իմանալ ավելին

Կայքէջ:

www.hollywoodburbankairport.com/noise/part-150-study-update

