



# Մաս 150 Օդանավակայանի Աղմուկի Համատեղելիության Պլանավորման Ուսումնասիրություն



## Հաճախ տրվող հարցեր

### 1) Ի՞նչ է նշանակում Մաս 150 Ուսումնասիրությունը (Part 150 Study):

Դաշնային Կանոնակարգերի Օրենսգրքի հոդված 14-ի Մաս 150-ը (Title 14, Part 150 of the Code of Federal Regulations (14 CFR Part 150 կամ Part 150)) սահմանում է Դաշնային Ավիացիոն Վարչության (Federal Aviation Administration (FAA)) կողմից կառավարվող կամավոր ծրագիր, որը ներառում է ընթացակարգեր, որոնց պետք է հետևեն օդանավակայանի օպերատորները՝ օդանավերի աղմուկը և հողօգտագործման համատեղելիությունը գնահատելու համար: Այն սահմանում է օդանավերի աղմուկի գնահատման միասնական համակարգ, բնորոշելով օդանավերի աղմուկի ազդեցությունը մարդկանց վրա, և օդանավակայանի աղմուկի համատեղելիության պլանավորման ստանդարտացված ծրագիր: Օդանավակայանի աղմուկի համատեղելիության պլանավորման ստանդարտացված ծրագիրը (The Airport Noise Compatibility Planning program) ներառում է՝ (1) դրույթներ օդանավակայանի օպերատորների համար, որոնք նրանք պետք է հետևեն՝ Աղմուկի Ազդեցության Քարտեզը (Noise Exposure Map (NEM)) և Աղմուկի Համատեղելիության Ծրագիրը (Noise Compatibility Program (NCP)) մշակելու և Դաշնային Ավիացիոն Վարչությանը (FAA) ներկայացնելու համար; (2) աղմուկի ստանդարտ միավորներ, մեթոդներ, և վերլուծական տեխնիկաներ աղմուկի գնահատման գործընթացում օգտագործելու համար; (3) հողատարածքների օգտագործման բնորոշումը, որոնք սովորաբար համարվում են համատեղելի (կամ ոչ համատեղելի) օդանավի աղմուկի տարբեր մակարդակների հետ՝ դաշնային ուղեցույցերի համաձայն; և (4) օդանավակայանի համար խորհուրդ տրվող Աղմուկի Համատեղելիության Ծրագրի (NCP) միջոցառումների վերաբերյալ FAA հաստատմանը կամ մերժմանը ներկայացվող ընթացակարգեր և չափանիշներ:

### 2) Ի՞նչն է համարվում հողի անհամատեղելի օգտագործում:

FAA ուղեցույցի համաձայն, Օդանավակայանի աղմուկի համատեղելիության Ուսումնասիրությունը՝ ըստ Մաս 150-ի (Part 150 Study) հիմնվում է Կալիֆորնիայում Համայնքային Աղմուկի Համարժեք Մակարդակի վրա (Community Noise Equivalent Level (CNEL))՝ հողատարածքների օգտագործման համատեղելիությունը գնահատելու համար: FAA-ը դիտարկում է յուրաքանչյուր հողատարածքի օգտագործումը, որը համատեղելի է 65 դԲ CNEL-ից ցածր օդանավերի աղմուկի հետ, և գնահատում է 65 դԲ CNEL և ավելի բարձր աղմուկի մակարդակի ազդեցությանը ենթարկված հողատարածքների օգտագործումը, որպեսզի բացահայտի ոչ համատեղելի հողատարածքները՝ CFR 14-րդ Հոդվածի Մաս 150-ի Հավելված A-ի Աղյուսակ 1-ի համաձայն: Աղմուկի նկատմամբ զգալուն հողատարածքները, որոնք ենթարկվում են 65 dB CNEL և ավելի բարձր աղմուկի մակարդակի ազդեցությանը, կարող են իրավունակ լինել դաշնային ֆինանսավորմանը՝ աղմուկի մեղմացման միջոցառումների ձեռնարկման համար: Այդ միջոցառումները և հավանական իրավունակությունը կգնահատվեն Մաս 150-ի Ուսումնասիրության շրջանակում:

### 3) Ի՞նչ է Համայնքային Աղմուկի Համարժեք Մակարդակը (CNEL):

CNEL-ը սահմանված է Կալիֆորնիայի Տրանսպորտի Վարչության Ավիացիոն Աղմուկի Ստանդարտների բաժնում (California Department of Transportation Division of Aeronautics Noise Standards), ներառված Կալիֆորնիայի Կանոնակարգերի Օրենսգրքի (California Code of Regulations) Հոդված 21-ի, Հատված 5006-ում: Սույն Կանոնակարգը սահմանում է որ՝

«Օդանավակայանի հարևանությամբ բնակվող ողջամիտ անձի համար ընդունելի համարվող աղմուկի մակարդակը սահմանվում է որպես [CNEL] արժեք 65 դԲ՝ սույն կանոնակարգի նպատակների համար: Այս չափանիշային մակարդակն ընտրվել է քաղաքային բնակավայրերում ապրող ողջամիտ անձանց համար, որտեղ տները ունեն Կալիֆորնիային բնորոշ կառուցվածք և կարող են ունենալ մասնակի բացված պատուհաններ: Այն ընտրվել է խոսքի, քնի և համայնքային ազդեցության նկատառումներով:»

CNEL-ը Կալիֆորնիայի նահանգում կիրառման համար պահանջվող աղմուկի չափիչն է, որը ընդունված է FAA-ի կողմից Կալիֆորնիայում օգտագործելու համար, որպեսզի հնարավոր լինի գնահատել հողատարածքների օգտագործումը, որոնք անհամատեղելի են օդանավերի շահագործումից առաջացող աղմուկի հետ:

### 4) Ինչպե՞ս են բնորոշվում օդանավերի աղմուկի ազդեցության եզրագծերը:

FAA-ը պահանջում է օգտագործել իր Ավիացիոն Բնապահպանական Նախագծման Գործիքը (Aviation Environmental Design Tool (AEDT)) բնորոշելու աղմուկի ազդեցության եզրագծերը, որոնք առաջանում են օդանավերի շահագործումից և կիրառվում են օդանավակայանի շրջակայքի հողատարածքների օգտագործման համատեղելիությունը գնահատելու համար: AEDT-ն դա ծրագրային համակարգ է, որը մոդելավորում է օդանավի աշխատանքը տարածության և ժամանակի մեջ՝ գնահատելու վառելիքի սպառումը, արտանետումները և աղմուկը: AEDT-ն օգտագործում է օդանավի հետևյալ գործառնական տվյալները՝ օդանավի աշխատանքի հիման վրա աղմուկի ազդեցության եզրագծերը բնորոշելիս՝

- ▶ Օդանավի գործարկման ընդհանուր թիվը
- ▶ Օդանավի գործարկումը ըստ օդանավի տեսակի
- ▶ Օդանավի գործարկումը ըստ օրվա ժամի
- ▶ Օդանավի գործարկումը ըստ թռիչքուղու օգտագործման
- ▶ Օդանավի գործարկումը ըստ թռիչքի հետագծի
- ▶ Օդանավի գործառնության ընթացակարգերը, այդ թվում հպումը և շարժումը

FAA-ի կողմից պահանջվում է ամենավերջին հասանելի AEDT մոդելը՝ Մաս 150 Ուսումնասիրության շրջանակում աղմուկի եզրագծերը բնորոշելու համար, որի այս Մաս 150 Ուսումնասիրության համար աղմուկի մոդելավորման գործընթացի սկզբում ծառայել է 3f տարբերակը:

## 5) Ինչպե՞ս են աղմուկի չափումները օգտագործվում այս Մաս 150 Ուսումնասիրության մեջ:

Բոլոր ԱՄՆ օդանավակայանների միջև համատեղելիությունը ապահովելու նպատակով, FAA պահանջում է իր աղմուկի մոդելի՝ AEDT-ի կիրառումը՝ բնորոշելու օդանավի աղմուկի ազդեցության եզրագծերը: AEDT-ի աղմուկի ազդեցությունները օգտագործում են չափման տվյալների արդյունքները, որոնք տրամադրվում են օդանավի հավաստագրման գործընթացի միջոցով: Աղմուկի չափումները սովորաբար տեղի են ունենում համեմատաբար փոքրաթիվ առանձնացված վերահսկման վայրերում, որոնք միտված չեն եզրագծերի բնորոշմանը, այլ ավելի շատ ժամանակի ընթացքում աղմուկի մակարդակի փոփոխությունների վերահսկմանը: Համապատասխանության նպատակով, FAA չի թույլ տալիս աղմուկի չափումների իրականացումը մոդելի վավերացման կամ շտկման նպատակով:

## 6) Ի՞նչ է Աղմուկի Ազդեցության Քարտեզը (Noise Exposure Map (NEM)):

Մաս 150 Ուսումնասիրության NEM տարրը նկարագրում է օդանավակայանի դասավորությունը և շահագործումը, օդանավերի հետ կապված աղմուկի ազդեցությունը, հողատարածքների օգտագործումը օդանավակայանի շրջակայքում, և 65 դԲ CNEL սահմաններում առաջացող աղմուկը/հողատարածքների օգտագործման համատեղելիությունը: Մաս 150-ը պահանջում է, որպեսզի փաստաթղթերը հասցեավորեն օդանավի շահագործումը երկու ժամանակահատվածի ընթացքում ներկայացման տարին և կանխատեսման տարին, ներկայացման տարվան հաջորդող առնվազն հինգ տարի անց:

## 7) Ի՞նչ է Աղմուկի Համատեղելիության Ծրագիրը (Noise Compatibility Program (NCP)):

Մաս 150 Ուսումնասիրության NCP տարրը նկարագրում է այն գործողությունները, որոնք օդանավակայանի սեփականատերը խորհուրդ է տալիս անհամատեղելի հողատարածքների օգտագործման գոյություն ունեցող և ապագա խնդիրները հասցեավորելու համար:

## 8) Ինչպե՞ս է իրականացվել ուսումնասիրությունը :

Մաս 150-ի Ուսումնասիրությունը իրականացվել է, HMMH խորհրդատվական թիմի աջակցությամբ, լայնածավալ տվյալների հավաքագրման, աղմուկի ազդեցության մոդելավորման, հողատարածքների օգտագործման համատեղելիության վերլուծության, համայնքի ներգրավման, և օդանավի աղմուկի հետևանքով անհամատեղելի հողատարածքների օգտագործման խնդիրները հասցեավորելու նպատակով առաջարկվող միջոցների գնահատման միջոցով՝ առանձնորոգվելով FAA կանոնակարգերով և չափանիշներով: Հետագայում Մաս 150-ի Ուսումնասիրությանը աջակցելու նպատակով կհիմնվի Տեխնիկական Խորհրդատվական Կոմիտե, որը կվերանայի փաստաթղթերի և վերլուծությունների արդյունքները և կտրամադրի համապատասխան փորձագիտություն, Քաղաքացիների Խորհրդատվական Կոմիտեն՝ հիմնադրված լինելով Օդանավակայանի Խորհրդատվական Կոմիտեի կողմից, կտեղեկացվի Ուսումնասիրության առաջընթացի մասին և կաջակցի Ղեկավար մարմնի NEM և NCP թարմացման գործընթացներին, տեղեկատվությունը կտարածվի և մեկնաբանությունները կստացվեն հանրային բաց տների միջոցով: և Ուսումնասիրության ավարտին կանցկացվի հանրային լսում՝ Ղեկավար մարմնի կողմից Օդանավակայանի շրջակայքում անհամատեղելի հողատարածքների օգտագործումը հասցեավորող խորհուրդ տրված միջոցառումների վերաբերյալ մեկնաբանություններ ստանալու նպատակով:

## 9) Ինչո՞ւ համար է անհրաժեշտ Ուսումնասիրությունը:

Ուսումնասիրությունը անհրաժեշտ է թարմացնելու օդանավի աղմուկի ազդեցության եզրագծերը բացահայտելու մնացած օգտագործման համար անհամատեղելի հողատարածքները, որպեսզի հավակնություն ունենալ դաշնային ֆինանսավորման համար՝ անհամատեղելի հողատարածքները նվազեցնելու նպատակով:

## 10) Արդյո՞ք Մաս 150 Ուսումնասիրությունը նախկինում պատրաստվել է Հոլիվուդի Բըրբեք Օդանավակայանի համար:

Այո.

## 11) Արդյո՞ք Մաս 150 Ուսումնասիրությունը հասցեավորում է դեպի օդանավակայան և օդանավակայանից դուրս տանող թռիչքուղիների փոփոխությունները:

Մինչդեռ Ուսումնասիրությունը կենտրոնանում է աղմուկի ազդեցության մեղմացման վրա, այն կարող է նկատառումներ ներկայացնել FAA-ին, թռիչքների գործարկումների փոփոխությունների վերաբերյալ, եթե դրանք հաջողություններ են գրանցում 65 դԲ CNEL կամ ավելին աղմուկի ազդեցությանը ենթարկված մարդկանց և/կամ աղմուկի նկատմամբ զգայուն սեփականությունների նվազեցման գործում:

## 12) Արդյո՞ք ուսումնասիրության արդյունքները կնվազեցնեն աղմուկի աղտոտվածությունը:

Մաս 150-ի նպատակն է անել այնպես, որպեսզի օդանավակայանի շրջակայքի բոլոր հողատարածքները լինեն համատեղելի օդանավի շահագործման աղմուկի հետ:

## 13) Որտեղի՞ց է գալիս ֆինանսավորումը:

Մաս 150-ի Ուսումնասիրությունը ֆինանսավորվում է Իշխանությունների կողմից FAA դրամաշնորհի աջակցությամբ:

## 14) Ե՞րբ կավարտվի ուսումնասիրությունը:

Մաս 150 - ի Ուսումնասիրությունը մշակման ընթացքում է և ակնկալվում է, որ կավարտվի 2026թ-ի ամռանը, NEM-ը կներկայացվի FAA-ին 2025թ-ին NCP-ն կներկայացվի 2027թ-ին:

## 15) Ինչպե՞ս ես կարող եմ ներգրավվել:

Համայնքի հետաքրքրված անդամները, հնարավորություն կունենան ավելին իմանալու Մաս 150 - ի Ուսումնասիրության մասին և կարող են ներգրավվել՝ մասնակցելով բաց հանդիպումներին: Նախապես ծանուցումը կհայտնվի սոցիալական ցանցերում, տեղական թերթերում և Ուսումնասիրության կայքէջում: Գրանցվե՞ք կայքում նախագծի էլնամակները, աշխատարանների մասին մանրամասները և ներգրավման հնարավորությունների, և Ուսումնասիրության թարմացումների մասին տեղեկությունները ստանալու համար:

## 16) Որտեղի՞ց կարող եմ ստանալ լրացուցիչ տեղեկատվություն:

Ուսումնասիրության վերաբերյալ ընդհանուր հարցերի կամ տեղեկատվության համար, խնդրում ենք կապ հաստատել [BURPart150Study@arellanoassociates.com](mailto:BURPart150Study@arellanoassociates.com) էլփոստի հասցեով կամ այցելել կայքը [hollywoodburbankairport.com/noise/part-150-study-update](http://hollywoodburbankairport.com/noise/part-150-study-update)

## Ներառված լինել

Մաս 150-ի Ուսումնասիրությունը միտված է ակտիվ, երկկողմանի հաղորդակցությանը՝ ուսումնասիրության ողջ գործընթացի ժամանակահատվածում: Լրացուցիչ տեղեկատվության և ուսումնասիրության վերաբերյալ մեկնաբանություններ ներկայացնելու համար այցելե՞ք մեր կայքէջը: