



Акционерное общество
«Проектно-изыскательский и научно-исследовательский
институт воздушного транспорта «Ленаэропроект»
(АО «ПИиНИИ ВТ «Ленаэропроект»)

**Выполнение работ по разработке обоснования снятия ограничений
для взлета грузовых ВС по объекту «Международный аэропорт
Иркутск» с посадочного курса МК 297°**

(Договор №15Д-18-0575 от 19.05.2018 года)

**ОБОСНОВАНИЕ СНЯТИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ
ДЛЯ ВЗЛЕТА ГРУЗОВЫХ ВС с МК 297**

20534-ПЗ

Изм.	№ док.	Подп.	Дата

Санкт-Петербург
2018



Акционерное общество
«Проектно-изыскательский и научно-исследовательский
институт воздушного транспорта «Ленаэропроект»
(АО «ПИИНИИ ВТ «Ленаэропроект»)

**Выполнение работ по разработке обоснования снятия ограничений
для взлета грузовых ВС по объекту «Международный аэропорт
Иркутск» с посадочного курса МК 297°**

(Договор №15Д-18-0575 от 19.05.2018 года)

**ОБОСНОВАНИЕ СНЯТИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ
ДЛЯ ВЗЛЕТА ГРУЗОВЫХ ВС с МК 297**

20534-ПЗ

Главный инженер

Главный инженер проекта



Ф.А. Пащенко

Д.М. Приемский

Санкт-Петербург
2018

СОСТАВ ДОКУМЕНТАЦИИ

Выполнение работ по разработке обоснования снятия ограничений для взлета грузовых ВС по объекту «Международный аэропорт Иркутск» с посадочного курса МК 297°

(Договор №15Д-18-0575 от 19.05.2018 года)

Номер тома	Обозначение	Наименование	Примечание
1	2	3	4
1	20534-СД	Состав документации	
2	20534-ПЗ	Обоснование снятия ограничений для взлета грузовых ВС с МК 297°	
5	34847-А	Сбор исходных данных. Справочная информация	

Выпуск документации:

На бумажном носителе – 5 экз.,
в т.ч. 4 экз. – Заказчику

1 экз. – в архив «Ленаэропроект»

На электронном носителе – 3 экз.,
в т.ч. 2 экз. – Заказчику

1 экз. – в архив «Ленаэропроект»

Инд. № подл.	412262
Взамен инв. №	
Подпись и дата	07.18

Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата
					07.18

20534-СП		
Состав документации		
Стадия	Лист	Листов
СД		1
 АО «ПИИНИИ ВТ «Ленаэропроект»		

Общество с ограниченной ответственностью
«Научно-исследовательский центр «Аэродромные технологии-
Инжиниринг»

**Разработка обоснования снятия
ограничений для взлёта грузовых ВС с
МКпос -297° в международном аэропорту
«Иркутск»**

Пояснительная записка.

Арх.№ А-001-2018

Генеральный директор

Главный инженер



В.В.Леванова


И.А.Титаренко

ООО «НИЦ АТ-Инжиниринг»
Санкт-Петербург, 2018 г.

СО Д Е Р Ж А Н И Е

Обозначение	Наименование	Примечание
1	2	3
С	Содержание	
	<i>Разработка обоснования снятия ограничений для взлёта грузовых ВС с МКнос -297° в международном аэропорту «Иркутск»</i>	
	ТЕКСТОВАЯ ЧАСТЬ	1
	Введение	1
	1 Общие сведения	1
	2 Краткая характеристика аэропорта «Иркутск»	4
	3 Оценка конфигурации ВПП для приема ВС типа Ил-76 и Ан-26	11
	4 Обеспечение обслуживания воздушных перевозок багажа и грузов в АО «Международный аэропорт Иркутск»	16
	5 Анализ шумового воздействия от взлетно-посадочных операций.	19
	6 Рекомендации по уменьшению неблагоприятного воздействия авиационного шума на окружающую среду	23
	7 Обоснование снятия ограничений для взлета грузовых ВС	25
	8 Заключение о возможности снятия ограничений для взлета грузовых ВС	27
	Приложение 1 Протокол от 26.07.1999 № 6	30
	Приложение 2 Письмо №1.10-148ГА от 13.09.2000г.	32
	Приложение 3 Письма № 25.7-464 от 03.04.2007 г.; №1.36-221 от 20.04.2007 г.	34
	Приложение 4 Письмо №ВД5.20-649 от 26.08.2009г.	38
	Приложение 5 Запросы Губернатору Иркутской области	40
	Приложение 6 Письмо №02-01-930/13 от 05.11.2013 г.	49
	Приложение 7 Письмом №ОВ-23/10539 от 18.08.15г.	52
	Приложение 8 Письмо №АЦ-10/11162 от 28.08.15г.	54
	Приложение 9 Письмо № 1.36-155 от 21.09.15 года	57
	Приложение 10 Распоряжение №ПР-2р от 08.05.2002 года	59
	Приложение 11 Свидетельство о гос. регистрации аэродрома	61
	Приложение 12 Санитарно-эпидемиологическое заключение	64

Взам. инв. №	
Подп. и дата	09.18
Инв. № подл.	000001

001-2018					
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата
					09.18
<i>Разработка обоснования снятия ограничений для взлёта грузовых ВС с МКнос -297° в международном аэропорту «Иркутск»</i> Содержание					
			Стадия	Лист	Листов
			П		1
ООО «НИЦ АТ-Инжиниринг»					

Благодаря оперативным действиям спасательных служб аэропорта, членов экипажа удалось извлечь из горящей кабины до распространения пожара в передней части самолёта. Самолёт выполнял чартерный рейс по маршруту: Москва-Иркутск-Тяньцзинь-Иркутск-Пермь-Москва. После аварии областная комиссия по чрезвычайным ситуациям Иркутской области запретила с 19-00 (ИКТ) 27.07.1999 г. взлётно-посадочные операции грузовых воздушных судов всех типов в сторону города, протокол от 26.07.1999 № 6 (Приложение №1).

Расследованием авиационного происшествия занимался Межгосударственный авиационный комитет (МАК). Из отчета следует, что причиной происшествия явился: «...недопустимый перегруз воздушного судна Ил-76 более 20 тонн, который произошел по вине экипажа ВС и авиационных властей КНР».

В 2000 году Государственной службой гражданской авиации Минтранса России рассмотрены письменные обращения руководства ГП «Аэропорт «Иркутск». ГСГА письмом от 13.09.2000г. №1.10-148ГА, ссылаясь на отсутствие должного контроля в аэропорту «Иркутск», эффективных средств и методов контроля взлетной массы воздушных судов, не разрешает снять установленные ограничения (Приложение №2).

В 2007 году Федеральная служба по надзору в сфере транспорта Восточно-Сибирского управления государственного авиационного надзора письмом от 20.04.2007 г. №1.36-221 для снятия ограничения взлета с ИВПП 30 воздушных судов 3-4 классов запросило аргументированное обоснование обеспечения безопасности полетов при взлете ВС с коммерческой загрузкой в сторону массива г. Иркутск (Приложение №3).

В 2009 году Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) письмом от 26.08.2009г. №ВД5.20-649 информировало о целесообразности оставить в силе действующие ограничения по взлету с ВПП 30 для воздушных

Инв. № подл.	000001	Подп. и дата	09.18	Взам. инв. №							Лист
					Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	

судов 3-4 класса, имеющих на борту коммерческую нагрузку (Приложение №4).

В 2010 году Федеральное государственное унитарное предприятие «Аэропорт Иркутск» направляло запросы Губернатору Иркутской области и Мэру г. Иркутск для рассмотрения вопроса снятия ограничений взлета грузовых воздушных судов с ВПП 30 (Приложение №5).

В 2013 году Губернатор Иркутской области С.В. Ерошенко обратился к Министру транспорта РФ письмом от 05.11.2013 г. №02-01-930/13 с просьбой отмены распоряжения Министерства транспорта РФ от 8 мая 2002 года №ПР-2-р «О порядке выполнения вылетов с ВПП 30 грузовых воздушных судов на аэродроме Иркутск» (Приложение №6).

В 2015 году Министерство транспорта Российской Федерации письмом от 18.08.15г. №ОВ-23/10539 констатировало факт отсутствия изученности вопроса шумового воздействия на местность при взлете воздушных судов в направлении города над территорией жилой застройки, анализа ветровой обстановки в аэропорту за период 2012-2013 годов, изучения общественного мнения населения районов г. Иркутск и отклонило рассмотрение снятия ограничений для взлета грузовых ВС с ВПП 30 (Приложение №7).

В 2015 году Министерство транспорта Российской Федерации письмом от 28.08.15г. №АЦ-10/11162 направило обращение в Правительство Российской Федерации, в котором Министерство транспорта Российской Федерации считает преждевременным отмену распоряжения от 8 мая 2002 года №ПР-2-р «О порядке выполнения вылетов с ВПП 30 грузовых воздушных судов на аэродроме Иркутск» (Приложение №8).

В 2015 году Восточно-Сибирским межрегиональным территориальным управлением воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта письмом от 21.09.15 года №1.36-755, в котором по результатам совещания с руководителями аэропорта «Иркутск», акцентирована необходимость проведения мониторинга воздействия авиационного шума на

Инв. № подл.	000001	Подп. и дата	09.18	Взам. инв. №							Лист
					Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	001-2018

местность при взлете в направлении города, изучения общественного мнения и проведения повторного совещания заинтересованных сторон (Приложение №9).

По состоянию на сентябрь 2018 года распоряжение от 8 мая 2002 года №ПР-2-р «О порядке выполнения вылетов с ВПП 30 грузовых воздушных судов на аэродроме Иркутск» (Приложение №10) продолжает действовать:

Вылет с ВПП 30 грузовых воздушных судов на аэродроме «Иркутск» осуществляется при выполнении следующих условий:

- отсутствие на воздушном судне коммерческой загрузки;
- взлетная масса ИЛ-76 не более 160 тонн;
- встречная составляющая ветра 5 м/сек и более.

2 Краткая характеристика аэропорта «Иркутск»

Международный аэропорт «Иркутск» – аэропорт федерального значения, аэродром соответствует I категории ИКАО. Эксплуатантом аэродрома является АО «Международный Аэропорт Иркутск». Пропускная возможность аэровокзального комплекса 1500 пасс/час. Пропускная возможность грузового комплекса 150 тонн/сутки.

Этапы развития аэропорта:

- 1925 год - Иркутская аэростанция принимает участников перелета Москва – Улан-Батор – Пекин – Токио. Момент посадки самолетов в Иркутске принято считать началом истории аэропорта г. Иркутск;
- 1954 год - аэропорт Иркутск получил статус международного;
- 1956 год - в аэропорту построена ИВПП длиной 2500 м, рулежные дорожки, места стоянок для ВС и другие инфраструктурные объекты. Реконструкция аэропорта позволила выполнить первый рейс реактивного самолета в СССР по направлению Москва – Иркутск;
- 1980 год - аэропорт принял первый грузовой самолет Ил-76, способный взять на борт 40 тонн груза;

Инва. № подл.	000001	Подп. и дата	09.18	Взам. инв. №							Лист
					Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	

В соответствии со Свидетельством о государственной регистрации аэродрома № 21 (см. приложение 11) аэродром «Иркутск» является аэродромом совместного базирования гражданской авиации с МО РФ, МВД РФ и МЧС РФ.

Аэродром имеет в своем составе одну ИВПП 12/30 размерами 3565x45м, 17 рулежных дорожек и 70 мест стоянок для ВС. С двух направлений ВПП в сторону КТА смещены пороги для посадки ВС на 400м с каждой стороны.

Аэродром пригоден к эксплуатации воздушных судов:

- Ан-2,12,24,26,124-100,140,148 и их модификации;
- Ту-134,154,204,214;
- Ил-18,62,76,86,96,114;
- Як-40,42;
- А-310,319,320,321,330 и их модификации;
- АTR-42 и его модификации;
- В-727-100,200,200«Эдвандс»;
- В-737-200,300,400,500,700,800,900;
- В-747-400 и его модификации;
- В-757-200;
- В-767-200,200ER,300,300ER;
- ВАС-1-11 и его модификации;
- BD-700 Global Express;
- Bombardier CL-800(CRJ100/200) и его модификации;
- DASH-8Q-300,400 и их модификации;
- Fokker-50,100 и их модификации;
- L-410 и его модификации;
- SAAB-340 и его модификации;
- SSJ-100(RRJ-95B) и его модификации;
- МД-82,90;
- Вертолеты всех типов.

Полеты допускаются днем и ночью, круглый год.

Взам. инв. №	09.18	Подп. и дата	08-	Инв. № подл.	000001						Лист
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	001-2018					6

В соответствии со Свидетельством о государственной регистрации на аэродроме действуют ограничения по интенсивности и взлетной массе для следующих типов ВС:

- В-777-200 допущен к полетам с ограничением среднегодовой интенсивности полетов (1 самолетовылет в сутки) и ограничение массы до 237,6 тонн;

- В-777-200ER допущен к полетам с ограничением среднегодовой интенсивности полетов (1 самолетовылет в сутки) и ограничение массы до 230,1 тонн;

- В-777-300 допущен к полетам с ограничением среднегодовой интенсивности полетов (1 самолетовылет в сутки) и ограничение массы до 227,8 тонн.

Таблица 1 - Основные характеристики ИВПП и объявленные располагаемые дистанции с двух направлений

ВПП 12/30	
Класс ВПП	Б
Длина ВПП	3565
Ширина ВПП	45
Прочность покрытия (PCN)	45/R/A/W/T
Абсолютная высота ВПП	510,51м
Длина летной полосы	3865м
Ширина летной полосы	300м
Порог ВПП RW12	
Координаты порога	C52 16 24.64 В104 22 14.50
Протяженность зоны приземления	771,3м
Концевая полоса торможения	отсутствует
Длина полосы, свободной от препятствий	200м
Ширина полосы, свободной от препятствий	300м
Располагаемая дистанция разбега (РДР)	3165м
Располагаемая дистанция взлета (РДВ)	3365м
Располагаемая дистанция прерванного взлета	3565м
Располагаемая посадочная дистанция	3165м
РДР от смещенного порога	2765м
РДВ от смещенного порога	2965м
Располагаемая дистанция прерванного взлет от смещенного порога	3165м

Взам. инв. №	
Подп. и дата	09.18
Инв. № подл.	000001

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	001-2018	Лист 7
------	----------	------	--------	-------	------	-----------------	------------------

Порог ВПП RW30

Координаты порога	C52 15 38.74 В104 25 06.98
Протяженность зоны приземления	795,5м
Концевая полоса торможения	отсутствует
Длина полосы, свободной от препятствий	400м
Ширина полосы, свободной от препятствий	300м
Располагаемая дистанция разбега (РДР)	3165м
Располагаемая дистанция взлета (РДВ)	3565м
Располагаемая дистанция прерванного взлета	3565м
Располагаемая посадочная дистанция	3165м
РДР от смещенного порога	2765м
РДВ от смещенного порога	3165м
Располагаемая дистанция прерванного взлет от смещенного порога	3165м

На рисунке 2 представлена наглядная схема геометрических параметров ВПП 12/30, летной полосы, полос свободных от препятствий и объявленных располагаемых дистанций с двух направлений.

На рисунке 3 представлена принципиальная схема расположения основных элементов аэродрома.

Инв. № подл.	000001	Подп. и дата	<i>08-</i> 09.18	Взам. инв. №							Лист
					001-2018						
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата						

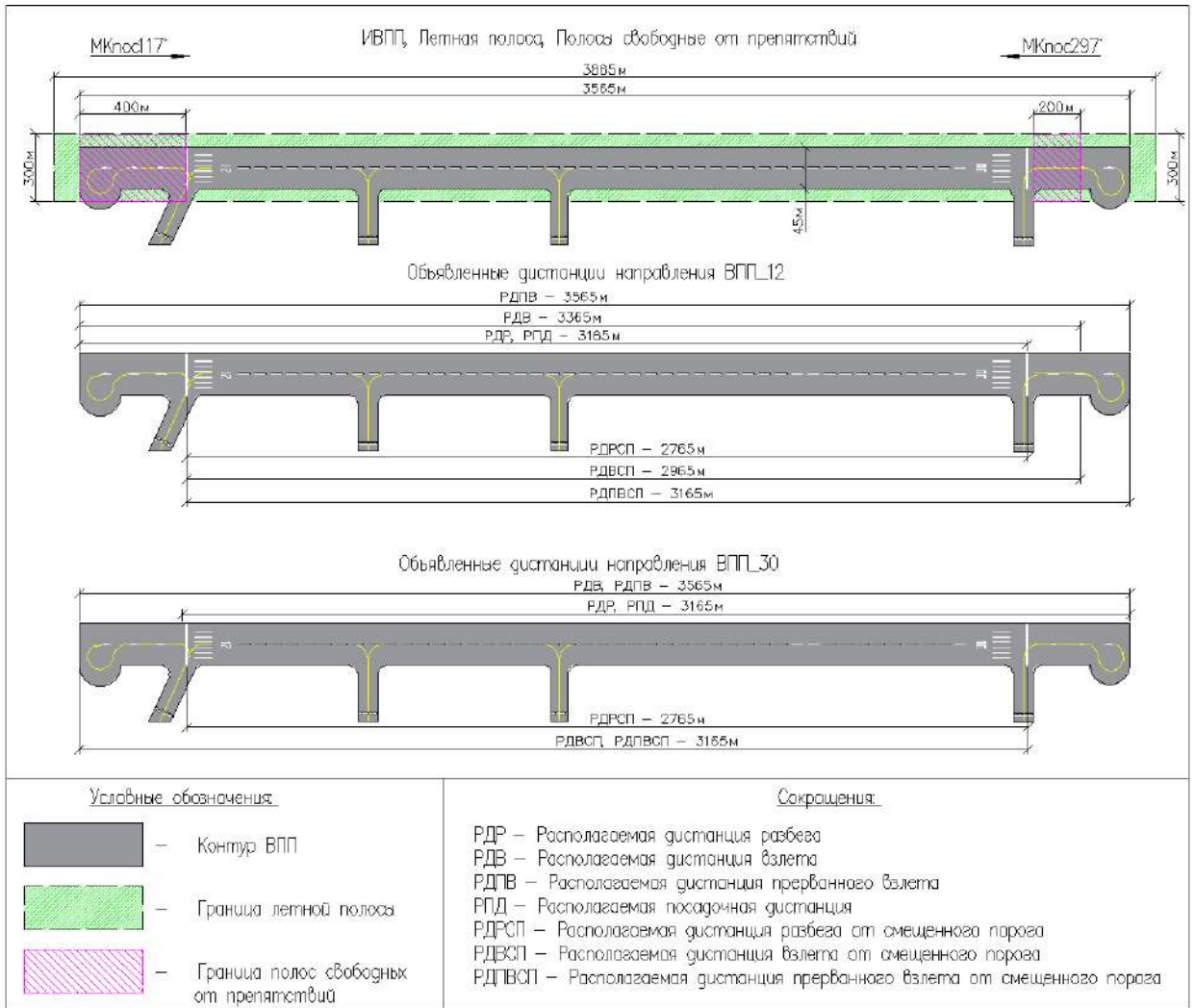


Рисунок 2 – Основные геометрические параметры ВПП 12/30

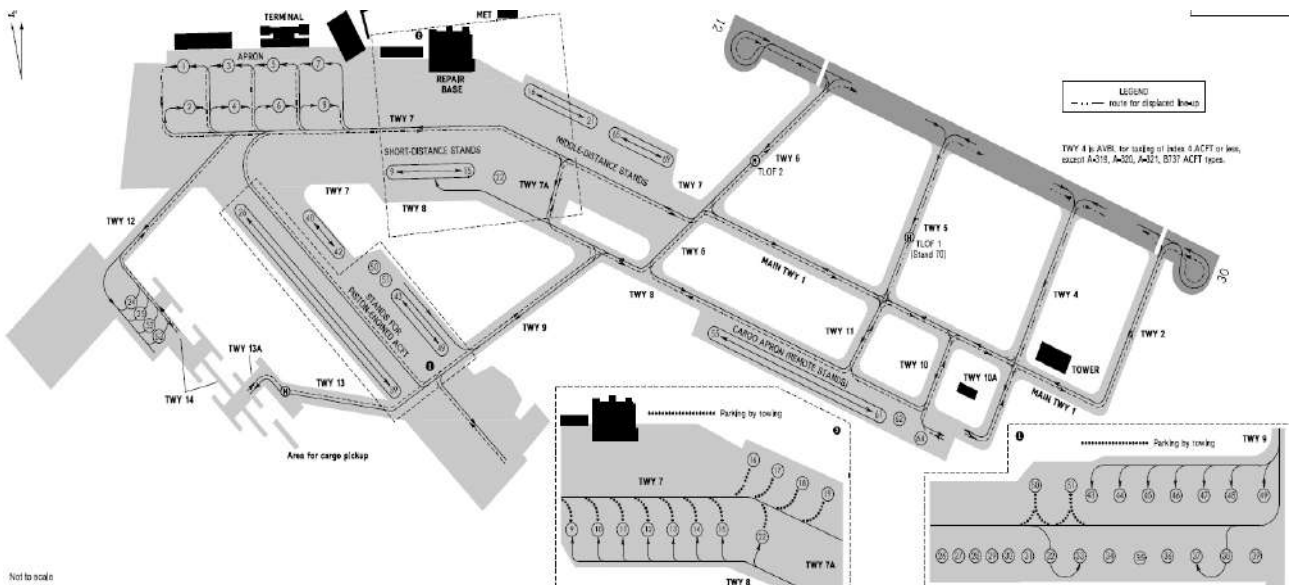


Рисунок 3 – Схема аэродрома г. Иркутск

Ив. № подл.	000001
Подп. и дата	09.18
Взам. инв. №	

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

001-2018

Международный аэропорт «Иркутск» связан воздушным сообщением с 73 городами и 10 странами мира. Международная маршрутная сеть включает более 20 направлений – от Южной Кореи и Японии до Болгарии.

Все направления маршрутной сети международного аэропорта «Иркутск» представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Список направлений, входящих в маршрутную сеть

1. Анапа	16. Иркутск	31. Нагоя	46. Сеул	61. Уфа
2. Анталия	17. Казань	32. Нерюнгри	47. Сочи	62. Фукуок
3. Бангкок	18. Камрань	33. Нижнеангарск	48. Сукагава	63. Хабаровск
4. Барнаул	19. Киренск	34. Нижневартовск	49. Сургут	64. Харбин
5. Бишкек	20. Козьмодемьянск	35. Новосибирск	50. Таксимо	65. Чангчун
6. Благовещенск	21. Краби	36. Олекминск	51. Талакан	66. Ченгду
7. Бодайбо	22. Краснодар	37. Омск	52. Ташкент	67. Чита
8. Братск	23. Красноярск	38. Осака	53. Токио	68. Чунцин
9. Владивосток	24. Кызыл	39. Ош	54. Томск	69. Шанхай
10. Гонконг	25. Ленск	40. Пекин	55. Тюмень	70. Шеньян
11. Донгшенг	26. Магадан	41. Полярный	56. Улан-Батор	71. Шумак
12. Душанбе	27. Мама	42. Пхукет	57. Улан-Удэ	72. Эрэн-Хото
13. Екатеринбург	28. Маньчжурия	43. Районг	58. Урумчи	73. Якутск
14. Ербогачен	29. Мирный	44. Санкт-Петербург	59. Усть-Илимск	
15. Железногорск	30. Москва	45. Сянья	60. Усть-Кут	

Основными производственными показателями характеризующие эффективность работы авиапредприятия являются:

- пассажирооборот (прилет/вылет пассажиров);
- грузооборот (прилет/вылет груза и почты);
- количество обслуженных воздушных судов (взлет/посадка ВС).

Основные производственные показатели авиапредприятия представлены в таблице 3.

Таблица 3 – Основные производственные показатели

Тип перевозок	ед. изм.	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Внутренние перевозки	тыс. пасс.	887	945	1044	1137	1239	1317	1309	1425
Международные перевозки	тыс. пасс.	191	312	356	431	473	376	399	585
Всего пассажиров	тыс.	1078	1257	1400	1568	1712	1693	1708	2010

Взам. инв. №	
Подп. и дата	09.18
Инв. № подл.	000001

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	001-2018	Лист
							10

	<i>пасс.</i>								
Груз и почта	<i>тонн</i>	11246	11578	13781	10519	н.д.	н.д.	н.д.	11476
Интенсивность полетов ВС	<i>ВПО</i>	н.д.	н.д.	18063	23860	25761	26596	24834	27028

3. Оценка конфигурации ВПП для приема грузовых типов ВС

Оценка конфигурации ВПП для приема грузовых типов ВС выполнена путем расчета фактической потребной длины ВПП. Расчет потребной длины ВПП выполнен в соответствии с приложением №1 к Методике оценки соответствия гражданских аэродромов Федеральным авиационным правилам «Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов».

При оценке конфигурации ВПП учитывался эксплуатирующийся парк грузовых ВС и грузовых ВС планируемых к эксплуатации. Свое желание на выполнение грузовых рейсов изъявило ряд Российских и Международных компаний.

Исходные данные для расчета представлены в таблице 4 и 5.

Таблица 4 – Характеристики расчетных типов ВС

Тип воздушного судна	<i>Ил-76</i>	<i>Ан-26</i>	<i>В-737-200F</i>	<i>В-737-700С</i>	<i>В-757-200F</i>	<i>В-767-300F</i>	<i>Ту 204-100с</i>
Максимальная взлетная масса, тонны	<i>190</i>	<i>24</i>	<i>52</i>	<i>77</i>	<i>113</i>	<i>186</i>	<i>103</i>
Потребная длина ВПП в стандартных условиях (с учетом дистанции прерванного взлета)	<i>2650</i>	<i>1800</i>	<i>1990</i>	<i>2400</i>	<i>2095</i>	<i>2930</i>	<i>2350</i>

Таблица 5 – Характеристики ВПП

i_{cp} - средний продольный уклон ВПП	0,0096
$H_{ВПП}$ - отметка наивысшей точка поверхности ВПП относительно уровня моря	510,51м
t_{13} - среднемесячная температура воздуха в 13 ч самого жаркого месяца в году	24,7°C

Взам. инв. №	
Подп. и дата	09.18
Инв. № подл.	000001

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	001-2018	Лист
							11

Длина ИВПП в расчетных условиях определяется по формуле:

$$L_{\text{ИВПП}} = L_{\text{ИВПП}}^{\text{СТ}} \times K_p \times K_t \times K_i,$$

где

$L_{\text{ИВПП}}^{\text{СТ}}$ - длина ВПП для взлета в стандартных условиях;

K_p - поправочный коэффициент, учитывающий высоту взлетно-посадочной площадки;

K_t - поправочный коэффициент, учитывающий температуру воздуха на аэродроме;

K_i - поправочный коэффициент уклона ИВПП; (для ВС I группы $K_i = 1 + 9 \times i_{\text{ср}}$, для ВС II и III групп $K_i = 1 + 8 \times i_{\text{ср}}$, для ВС IV группы $K_i = 1 + 5 \times i_{\text{ср}}$);

$$K_p = 1 + 2,33 \times 10^{-4} \times H_{\text{ВПП}}$$

$$K_t = 1 + 0,01 * (t_{\text{расч}} - t_{\text{СТ}}),$$

где

$t_{\text{расч}}$ - расчетная температура воздуха на аэродроме;

$t_{\text{СТ}}$ - температура стандартной атмосферы в зависимости от высоты аэродрома, принимается по графику на рис. 2.1 приложения №1 к Методике оценки соответствия гражданских аэродромов Федеральным авиационным правилам «Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов», для высоты расположения 510,51 м составляет 12 °С;

$$t_{\text{расч}} = 1,07 \times t_{13} - 3$$

Потребная длина ВПП для ВС типа Ил-76:

$$t_{\text{расч}} = 1,07 * 24,7 - 3 = 23,4^{\circ}\text{C}$$

$$t_{\text{СТ}} = 12^{\circ}\text{C}$$

$$K_p = 1 + 2,33 * 0,0001 * 510,51 = 1,119$$

$$K_t = 1 + 0,01 * (23,4 - 12) = 1,114$$

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	000001	09.18	Взам. инв. №	Лист

$$K_i = 1 + 9 * 0,0096 = 1,086$$

$$L_{ВПП} = 2650 * 1,119 * 1,114 * 1,086 = 3590 \text{ м}$$

Фактическая длина ВПП после реконструкции 2008 года составляет **3565м**. Требуемая длина ВПП для взлета Ил-76 составляет **3590 м**. Располагаемая длина разбега (РДР) на ИВПП аэродрома «Иркутск» составляет **3165 м**. Для выполнения полетов ВС типа Ил-76 необходимо увеличить РДР или следует ограничить взлетную массу ВС.

Потребная длина ВПП для ВС типа Ан-26:

$$t_{расч} = 1,07 * 24,7 - 3 = 23,4^{\circ}\text{C}$$

$$t_{ст} = 12^{\circ}\text{C}$$

$$K_p = 1 + 2,33 * 0,0001 * 510,51 = 1,119$$

$$K_T = 1 + 0,01 * (23,4 - 12) = 1,114$$

$$K_i = 1 + 8 * 0,0096 = 1,076$$

$$L_{ВПП} = 1800 * 1,119 * 1,114 * 1,076 = 2414 \text{ м}$$

Фактическая длина ВПП после реконструкции 2008 года составляет **3565м**. Требуемая длина ИВПП для взлета Ан-26 составляет **2414 м**. Располагаемая длина разбега (РДР) на ИВПП аэродрома «Иркутск» составляет **3165 м**. Полеты можно осуществлять без ограничения взлетной массы ВС.

Потребная длина ВПП для ВС типа В-737-200F:

$$t_{расч} = 1,07 * 24,7 - 3 = 23,4^{\circ}\text{C}$$

$$t_{ст} = 12^{\circ}\text{C}$$

$$K_p = 1 + 2,33 * 0,0001 * 510,51 = 1,119$$

$$K_T = 1 + 0,01 * (23,4 - 12) = 1,114$$

$$K_i = 1 + 9 * 0,0096 = 1,086$$

$$L_{ВПП} = 1990 * 1,119 * 1,114 * 1,086 = 2694\text{м}$$

Инв. № подл.	000001	Подп. и дата	09.18	Взам. инв. №							Лист
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	001-2018					13

Фактическая длина ВПП после реконструкции 2008 года составляет **3565м**. Требуемая длина ВПП для взлета В-737-200F составляет **2694м**. Располагаемая длина разбега (РДР) на ИВПП аэродрома «Иркутск» составляет **3165 м**. Полеты можно осуществлять без ограничения взлетной массы ВС.

Потребная длина ВПП для ВС типа В-737-700С:

$$t_{расч} = 1,07 * 24,7 - 3 = 23,4^{\circ}C$$

$$t_{ст} = 12^{\circ}C$$

$$K_p = 1 + 2,33 * 0,0001 * 510,51 = 1,119$$

$$K_t = 1 + 0,01 * (23,4 - 12) = 1,114$$

$$K_i = 1 + 9 * 0,0096 = 1,086$$

$$L_{впп} = 2400 * 1,119 * 1,114 * 1,086 = 3249м$$

Фактическая длина ВПП после реконструкции 2008 года составляет **3565м**. Требуемая длина ВПП для взлета В-737-700С составляет **3249м**. Располагаемая длина разбега (РДР) на ИВПП аэродрома «Иркутск» составляет **3165 м**. Для выполнения полетов ВС типа В-737-700С необходимо увеличить РДР или следует ограничить взлетную массу ВС.

Потребная длина ВПП для ВС типа В-757-200F:

$$t_{расч} = 1,07 * 24,7 - 3 = 23,4^{\circ}C$$

$$t_{ст} = 12^{\circ}C$$

$$K_p = 1 + 2,33 * 0,0001 * 510,51 = 1,119$$

$$K_t = 1 + 0,01 * (23,4 - 12) = 1,114$$

$$K_i = 1 + 9 * 0,0096 = 1,086$$

$$L_{впп} = 2095 * 1,119 * 1,114 * 1,086 = 2836м$$

Фактическая длина ВПП после реконструкции 2008 года составляет **3565м**. Требуемая длина ВПП для взлета В-757-200F составляет **2836м**. Располагаемая длина разбега (РДР) на ИВПП аэродрома «Иркутск» составляет **3165 м**. Полеты можно осуществлять без ограничения взлетной массы ВС.

Взам. инв. №	
Подп. и дата	09.18
Инв. № подл.	000001

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	001-2018	Лист
							14

4. Обеспечение обслуживания воздушных перевозок багажа и грузов в АО «Международный аэропорт Иркутск»

Для обеспечения обслуживания воздушных перевозок багажа и грузов в аэропорту «Иркутск» предусмотрена Служба почтово-грузовых перевозок (СОПГП). Общая площадь территории грузового комплекса - 22873м², пропускная способность - 150 тонн в сутки.

На рисунке 4 представлена организационная структура грузового комплекса АО «Международный аэропорт Иркутск».

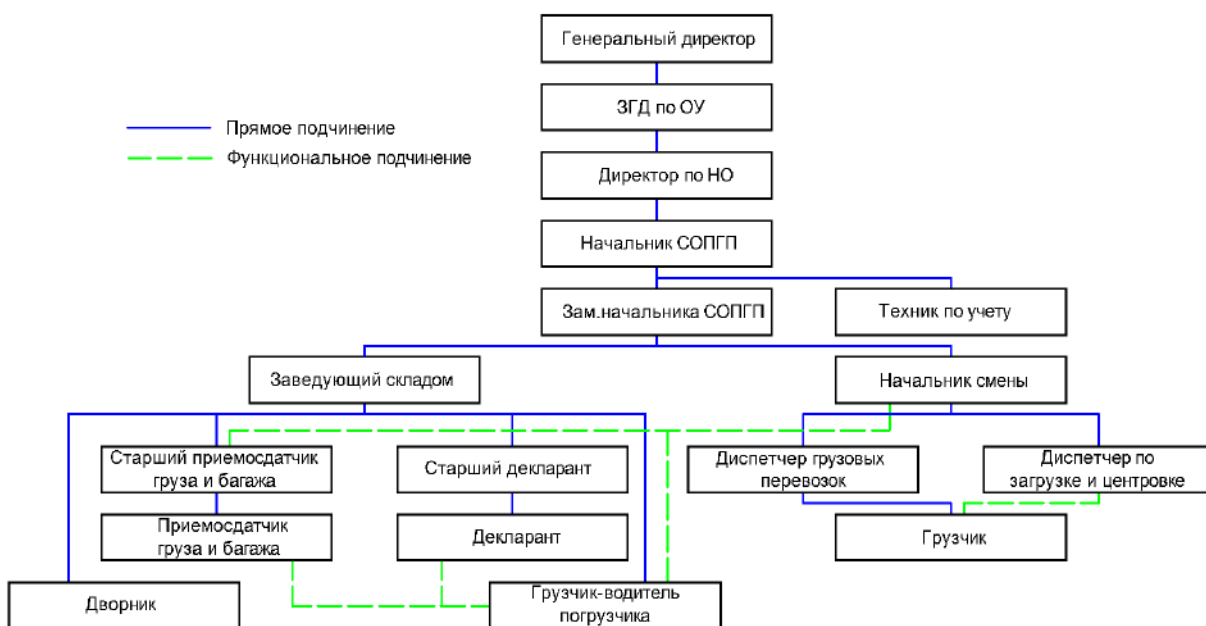


Рисунок 4 – Организационная структура грузового комплекса

По состоянию на сентябрь 2018 года штат работников СОПГП насчитывает 65 человек, из них:

- Начальник СОПГП – 1 чел.;
- Заместитель начальника СОПГП – 1 чел.;
- Техник по учету -1 чел.;
- Заведующий складом – 2 чел.;
- Старший декларант – 1 чел.;
- Декларант – 2 чел.;
- Начальник смены – 5 чел.;

Инв. № подл. 000001	Подп. и дата <i>28-</i> 09.18	Взам. инв. №					001-2018	Лист 16
			Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.		

Диспетчер по загрузке и центровке – 4 чел.;

Диспетчер грузовых перевозок – 2 чел.;

Старший приемосдатчик груза и багажа – 4 чел.;

Приемосдатчик груза и багажа – 10 чел.;

Дворник – 2 чел.;

Грузчик-водитель погрузчика – 7 чел.;

Грузчик – 23 чел..

Основные задачи СОПГП:

1. Прием груза и почты от грузоотправителя или грузовых агентов авиакомпаний.
2. Временное хранение груза, его комплектование для последующей воздушной перевозки.
3. Оформление перевозочной документации на воздушную перевозку груза и почты.
4. Проведение расчета центровочного графика для грузовых воздушных судов.
5. Доставка груза и почты к месту стоянки воздушного судна.
6. Погрузка груза и почты, их швартовка на борту воздушного судна.
7. Выгрузка груза и почты из воздушного судна, доставка груза и почты на территорию грузового комплекса или в авиационное отделение перевозки почты.
8. Раскомплектование груза по прилету, временное хранение почты и груза.
9. Выдача груза и почты грузополучателю.

В функции и обязанности сотрудников СОПГП входит обеспечение качественной и своевременной обработки грузов и почты, предоставление данных о количестве груза и почты для расчета загрузки и центровки ВС, расчет загрузки и центровки ВС, обеспечение безопасности и регулярности полетов в части, касающейся деятельности СОПГП.

Взам. инв. №		Подп. и дата	09.18	Инв. № подл.	000001	001-2018	Лист
							17
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата		

В службе организации почтово-грузовых перевозок АО «Международный Аэропорт Иркутск» в соответствии со своей должностной инструкцией расчеты загрузки и центровки воздушного судна производит диспетчер по загрузке и центровке.

Диспетчер по загрузке и центровке производит автоматизированный и при необходимости ручной расчет центровки и коммерческой загрузки вылетающих ВС, определяет массовые и центровочные характеристики и рассчитывает центровочный график грузовых ВС, выполняющих транспортные (грузовые) рейсы. Осуществляет контроль выдерживания ограничений по взлетной массе, центровке и загрузке ВС, предусмотренные Руководством по центровке и загрузке самолетов ГА (РЦЗ-83), Руководством по грузовым перевозкам на внутренних воздушных линиях Союза ССР (РГП), а также обеспечивает руководство и контроль размещения и крепления груза в ВС в соответствии со схемой загрузки.

Для автоматизированных расчетов центровки и загрузки ВС используется модернизированная система «Центровка».

Для получения достоверной информации о массе грузов и почты в СОПГП используются современные весоизмерительные приборы различной грузоподъемности. Все весоизмерительные приборы проходят своевременное техническое обслуживание и поверку.

Весоизмерительные приборы СОПГП:

- Весы автомобильные грузоподъемностью 30 тонн;
- Весы электронные грузоподъемностью 3000 кг;
- Весы электронные грузоподъемностью 250 кг;
- Весы электронные грузоподъемностью 150 кг;
- Весы электронные грузоподъемностью 30 кг;
- Весы электронные грузоподъемностью 5 кг
- Весы рычажные циферблатные.

Инв. № подл.	000001	Подп. и дата	09.18	Взам. инв. №							Лист
											18
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	001-2018					

На складе отправок груза и почты для обеспечения требований авиационной безопасности имеется современное досмотровое оборудование:

- Рентгено-телевизионная система досмотра PX10/10;
- Рентгено-телевизионная система досмотра CX 100100TI;
- Стационарный арочный металлодетектор GARRETT PD 6500i.

При обработке транзитных рейсов оформление перевозочной документации производится на основании предъявленных экипажем документов первоначальной отправки и корректируется с учетом фактической дозаправки, при этом выгрузка груза и контрольное взвешивание не производится.

Претензии в части качества обслуживания клиентов, связанных с грузовыми перевозками в АО «Международный Аэропорт Иркутск», отсутствуют.

5. Анализ шумового воздействия от взлетно-посадочных операций.

Анализ воздействия авиационного шума в районе расположения аэродрома «Иркутск» выполнен по материалам Проекта санитарно-защитной зоны, выполненного ООО «ИЖИЦА» в 2018 году.

Авиационный шум относится к непостоянному шуму в соответствии с СП 51.13330.2011. Защита от шума. Актуализированная редакция СНиП 23-03-2003.

Регулирование авиационного шума производится по действующему в настоящее время ГОСТу 22283-2014 «Шум авиационный. Допустимые уровни шума на территории жилой застройки и методы его измерения».

Согласно ГОСТ 22283-2014 нормируемыми параметрами авиационного шума на территории жилой застройки являются эквивалентный уровень звука LAэкв и максимальный уровень звука LA, измеряемые в дБА. Уровни авиационного шума на вновь проектируемых территориях жилой застройки вблизи существующих аэропортов и на существующих территориях жилой

Изм. № подл.	000001
Подп. и дата	09.18
Взам. инв. №	

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	001-2018	Лист
							19

застройки вблизи вновь проектируемых аэропортов уровни авиационного шума не должны превышать значений, указанных в таблице 6.

Таблица 6 – Максимально допустимый уровень шума в соответствии с ГОСТ 22283-2014

Время суток	Эквивалентный уровень звука LAэкв, дБА	Максимальный уровень звука при единичном воздействии LA, дБА
День (с 7:00 до 23:00 ч)	55	75
Ночь (с 23:00 до 7:00 ч)	45	65

Согласно п. 3.4. ГОСТ 22283-2014 в дневное время допускается превышение установленного уровня звука La не более, чем на 10дБА для аэродромов 1-го, 2-го классов и для заводских аэродромов. При числе полетов, превышающих уровень звука – не более десяти в один день.

Основными источниками авиационного шума на территории АО «Международный аэропорт Иркутск» являются взлет, посадка, пролет ВС. ВС при взлете, пролете и заходе на посадку создают шум за счет работы силовой установки и аэродинамического обтекания планера. С точки зрения воздействия на селитебную территорию, аэродинамический шум, при указанных операциях приобретает большее значение, чем работа силовой установки. При взлете и заходе на посадку аэродинамический шум генерируется за счет обтекания воздухом фюзеляжа самолета, крыла, шасси, передней кромки крыла, узлов высокоэффективной механизации и систем закрылков задней кромки (только при заходе на посадку). Большая часть слышимого шума создается системами закрылков, действующими при заходе на посадку.

Оценка воздействия авиационного шума на территорию в районе аэропорта заключается в построении контуров равного нормируемого шума, создаваемого ВС при их летной и наземной эксплуатации. Уровни шума, создаваемые наиболее «шумными» группами ВС, были определяющими в формировании контуров максимального уровня звука для рассматриваемого аэродрома.

Взам. инв. №	
Подп. и дата	09.18
Инв. № подл.	000001

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	001-2018	Лист
							20

На акустическую обстановку вблизи границ территории земельного участка аэропортового комплекса АО «Международный Аэропорт Иркутск» и на его территории также оказывает влияние наземная эксплуатация ВС: прогрев двигателей перед стартом, разбег и пробег по ВПП при взлетно-посадочных операциях, руление по территории аэродрома, а также опробование авиадвигателей на гоночных площадках.

В соответствии с ГОСТ 22283-2014 при оценке авиационного шума учитывались «все типы ВС, осуществляющих регулярные полеты или планируемые к внедрению в данном аэропорту на перспективу». Распределение ВС регулярных рейсов по акустическим группам представлено в таблице 7.

Также в соответствии с ГОСТ 22283-2014 в качестве расчетных принимается число полетов по типам ВС в соответствии с расписанием или планом регулярных полетов.

Таблица 7 - Распределение ВС регулярных рейсов по «акустическим группам»

ГРУППА	ТИП ВС
I	Реактивные: - Винтовые: -
II	Реактивные: ТУ-134, ИЛ-76 Винтовые: -
III	Реактивные: B733, B738, B752, B763, A330 Винтовые: C208
IV	Реактивные: A148, A319, A320, A321, SU95 Винтовые: Ан-24, Ан-26, DH8D, F50
V	Реактивные: CRJ2 Винтовые: Ан-28, AT72, L410 Вертолёты: Ми-8

Границы зоны ограничения застройки в соответствии с ГОСТ 22283-14, построенные по приведенному максимальному уровню звука в ночное время суток, представлены на рисунке 5.

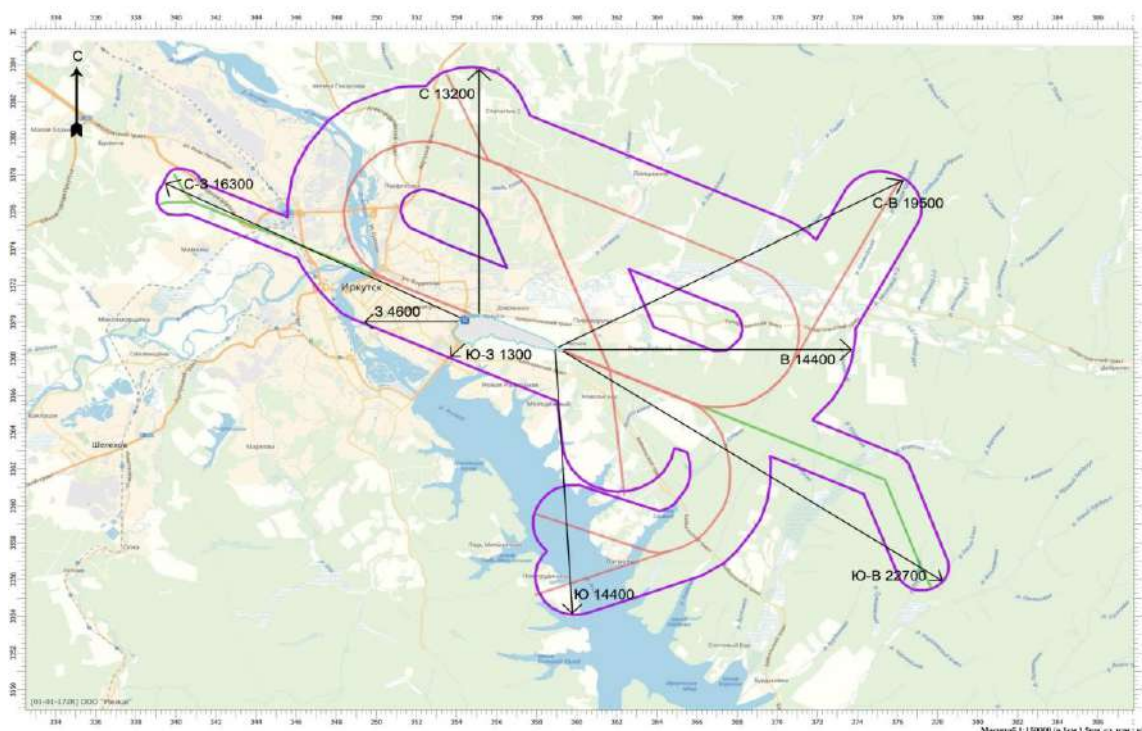
Нормирование уровней звука от пролетов ВС осуществляется по ночному времени суток, что отражает наихудшую акустическую обстановку в районе

Взам. инв. №	
Подп. и дата	09.18
Инв. № подл.	000001

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	001-2018	Лист
							21

расположения аэропорта. При этом в результате расчетов установлено, что значение параметра $L_{A_{ЭКВ}}$ не превышает установленных ПДУ.

В соответствии с рисунком 5 определено 12 населенных пунктов, попадающих в зону воздействия авиационного шума. Общая численность населения в зоне воздействия авиационного шума на существующее положение составила – 215843 человека.



Условные обозначения:

- - внешние границы землеотвода под аэропортовый комплекс;
- - контур равного приведенного максимального уровня звука;
- - используемые маршруты взлета;
- - используемые маршруты посадки.

Рисунок 5 - Границы зоны ограничения застройки в соответствии с ГОСТ 22283-14

Уровни звука, оказывающие влияние на существующее положение в ближайших селитебных территориях, отвечают требованиям для наземных источников СН 2.2.4/2.1.8.562-96.

Анализ акустического расчета авиационного шума на существующее положение, проведенный для наиболее интенсивно эксплуатируемых типов воздушных судов, показал отсутствие превышения ночных нормативных

Взам. инв. №	
Подп. и дата	09.18
Инв. № подл.	000001

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	001-2018

значений как максимального, так и эквивалентного уровня звука на границах жилой застройки.

На границах жилой застройки в расчетных точках наблюдаются следующие уровни звукового давления:

- эквивалентный уровень звука - до 64,7 дБА в дневное время суток в РТ24 СНТ «Светлый-3», участок №28;

- максимальный уровень звука - до 64,7 дБА в дневное время суток в РТ6 СНТ «Светлый-3», участок №28.

Уровень шума, создаваемый инженерным оборудованием зданий и сооружений в расчетных точках на границе ближайшей жилой застройки, не будет превышать 49,2 дБА (дневное время), что соответствует санитарным нормам СН 2.2.4/2.1.8.562-96.

Уровни шума, создаваемые транспортом на границах селитебных территорий ближайших населенных пунктов, не превышают допустимые величины уровней шума для дневного и ночного времени в соответствии с СН 2.2.4/2.1.8.562-96.

Проект границ санитарно-защитной зоны, санитарных разрывов вдоль стандартных маршрутов полета в зоне взлета (посадки) воздушных судов с учетом перспектив развития АО «Международный Аэропорт Иркутск», получил положительное Санитарно-эпидемиологическое заключение Роспотребнадзора от 01.08.2018 года (Приложение 12).

6 Рекомендации по уменьшению неблагоприятного воздействия авиационного шума на окружающую среду

Для уменьшения неблагоприятного воздействия авиационного шума при выполнении взлетно-посадочных операций целесообразно:

- при рулении ВС использовать пониженные режимы работы двигателей или буксировку к месту запуска;

Инв. № подл.	000001	Подп. и дата	09.18	Взам. инв. №							Лист
					Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	

- применять эксплуатационные приемы снижения шума на этапах выполнения взлета, набора высоты и захода на посадку. С курсом взлета набирать высоту с максимально возможным градиентом согласно РЛЭ данного типа ВС;
- диспетчерам осуществлять контроль за выдерживанием ВС установленных схем набора высоты, выхода из зоны аэродрома, снижения и захода на посадку, и выявление нарушителей установленных процедур с записью в специальном журнале;
- размещение и установка защитных экранов, которые позволят существенно снизить уровень шума при осуществлении взлета, посадки и руления ВС;
- снизить интенсивность использования воздушных трасс проходящих через г. Иркутск, для воздушных судов III гр. по шуму;
- в соответствии с требованиями п.22 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утв. Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 №138, схемы вылета и захода на посадку, ухода на второй круг должны исключать, а при невозможности исключения - максимально ограничивать пролет воздушных судов над населенными пунктами, опасными производственными объектами;
- принимать участие во всех комиссиях, отстаивая интересы аэропорта при разработке генеральных планов застройки и реконструкции населенных пунктов в зоне ограничения застройки АО «Международный аэропорт Иркутск» с учётом требования ст. 47 "Воздушного кодекса Российской Федерации" от 19.03.1997 N 60-ФЗ;
- необходимо проводить регулярный мониторинг уровня шума в соответствии с ГОСТ 22283-2014. Измерения следует проводить в условиях нормальной деятельности аэропорта в периоды наиболее интенсивного движения и при эксплуатации ВС наиболее шумных типов в точках, расположенных в характерных местах существующей или планируемой жилой застройки вблизи маршрутов движения ВС.

Инв. № подл.	000001	Подп. и дата	09.18	Взам. инв. №							Лист
						Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

контроля, позволяющими точно определить вес коммерческой загрузки ВС и строго контролировать взлетную массу ВС, а для расчета загрузки и центровки ВС используется специальное компьютерное программное обеспечение.

Также в ходе расследования АП были выявлены следующие недостатки в организации безопасности полетов:

- при заключении договоров на перевозку груза между авиакомпаниями и "заказчиком" не определяются ответственные со стороны "заказчика" за соответствие указанного в перевозочных документах веса груза фактическому;
- в ИАС авиакомпании при ТО самолета Ил-76 RA-76819 допускались отклонения от нормативных документов при оформлении производственно-технической документации.

В целях предотвращения подобных нарушений и для организации системного подхода к обеспечению безопасности полетов в АО «Международный Аэропорт Иркутск» введен в действие Стандарт СТО ИСМ РУ 2.3.4.01.03-16 «Руководство системы управления безопасностью полетов (РСУБП)». Требования РСУБП распространяются на все службы аэропорта. В РСУБП четко описаны процедуры, обязанности и ответственность лиц, участвующих в обеспечении полетов.

В 2008 году завершена реконструкция по удлинению ВПП на 800м до 3565м. Несмотря на то, что фактическая длина ВПП увеличилась на 800м, рабочая часть полосы для осуществления взлета увеличилась всего на 400м. Это связано со смещением порогов в обе стороны от торцов ВПП. Из-за этого располагаемая дистанция разбега составляет всего 3165 м при технической возможности ВПП - 3565 м. Документированное обоснование смещения порогов ВПП в виде утвержденного и согласованного Росавиацией Заключения об обеспечении эквивалентного уровня безопасности полетов, при наличии отступлений от требований ФАП «Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов», утв. приказом Минтранса России от 25.08.2015 № 262 -

Инд. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №
000001	09.18	

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	001-2018	Лист
							26

отсутствует. В справочнике аэронавигационной информации отсутствуют требования смещения порога по таким факторам как авиационный шум и недопустимые высотные препятствия.

Ограничение для грузовых ВС привели к значительному сокращению числа авиаперевозчиков, выполняющих рейсы на ВС типа Ил-76 через аэропорт «Иркутск» и уменьшению грузовых перевозок на ВС Ан-26. Сдерживается потенциал развития объемов грузовых перевозок, так как, часть авиаперевозчиков переориентировались на аэропорты г. Новосибирска и г. Красноярска. Результатом действующих ограничений является потеря интереса авиакомпаний к аэропорту, в результате, более низкая доходность от авиационной деятельности аэропорта.

8 Заключение о возможности снятия ограничений для взлета грузовых ВС

С момента введения ограничений в АО «Международный Аэропорт Иркутск» выполнен комплекс мероприятий, направленных на улучшение качества обслуживания грузовых перевозок, на повышение уровня безопасности полетов, на безусловное выполнение требований авиационной безопасности:

- проведены работы по реконструкции ИВПП, её длина увеличена на 800 м и доведена до 3565м.;
- введён в эксплуатацию новый грузовой склад, оснащенный современным оборудованием;
- разработана и введена Система управления безопасностью полетов, направленная на повышение уровня обеспечения безопасности полётов.

Администрацией аэропорта принимаются меры к снижению негативного воздействия шума на прилегающую городскую территорию, включающие в себя:

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №
000001	09.18 28-	

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	001-2018	Лист 27
------	----------	------	--------	-------	------	-----------------	-------------------

- Удлинение ВПП позволило перенести исполнительный старт ВС на 400м в сторону от города, что обеспечило отрыв ВС от ВПП на большем расстоянии от города и тем самым увеличило высоту пролета над городом.

- Ежедневно с 15:00 до 22:00 вводится ограничение для взлета / посадки ВС следующих типов: Ту-134А, Ту-134Б, Ту-154Б, Ту-154М с двигателями Д-30КУ-154 без ЗПК, Ил-62М с двигателями НК-8-4 или Д-30КУ (кроме Д-30КУ II серии с ЗПК), Ил-86, Ил-76 с двигателями Д-30КП, Як-42 с двигателями Д-36 без ЗПК. (ЗПК—звукопоглощающая конструкция).

За весь период, прошедший со дня авиационного происшествия с ВС авиакомпании «Эйр-эльф», факты, свидетельствующие о нарушениях при обслуживании грузовых перевозок, которые привели к авиационным происшествиям в аэропорту «Иркутск», отсутствуют.

На основании приведенных материалов, результатов проверки деятельности по обслуживанию грузовых перевозок, анализа эксплуатационной документации АО «Международный Аэропорт Иркутск», **рекомендуется:**

1) Снятие запрета на взлет в сторону города (с МК пос-°297) для всех типов грузовых ВС 3 и 4 класса без ограничений;

2) Снятие запрета на взлет в сторону города (с МК пос-°297) для типов грузовых ВС 1 и 2 класса, с учетом точного контроля взлетной массы ВС (Для ВС допущенных к полетам на аэродроме с учетом ограничений взлетной массы).

3) При выявлении отступлений от ФАП-262 в части соответствия геометрических размеров элементов аэродрома, препятствий, радиотехнического оборудования, разработать обоснованные решения по обеспечению эквивалентного уровня безопасности полетов на аэродроме. В связи с тем, что установленная располагаемая дистанция разбега (РДР) ВПП является недостаточной для взлета без ограничений некоторых типов ВС, рассмотреть возможность увеличения РДР за счёт переноса порогов в сторону торцов ВПП. После реализации данного мероприятия необходимо провести

Взам. инв. №	
Подп. и дата	09.18
Инв. № подл.	000001

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	001-2018	Лист
							28

расчеты по определению максимальной взлетной массы для каждого типа ВС в зависимости от увеличения РДР.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №					001-2018	Лист	
000001	<i>28-</i> 09.18		Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.		Подп.	Дата

ПРИЛОЖЕНИЕ №1

Протокол от 26.07.1999 № 6

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №					001-2018	Лист	
000001	<i>ДБ</i> 09.18		Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.		Подп.	Дата

КОПИЯ

ПРОТОКОЛ № 6.

заседания комиссии по чрезвычайным ситуациям Иркутской области

26 июля 1999 г. г. Иркутск

Вед заседание председатель КЧС области - первый заместитель главы администрации области Мехенчик В.Е.

На заседании комиссии присутствовали: Малышев Е.Л., Брехва С.Ф., Самозлов И.Н., Горюхинов В.В., Словина М.П., Певель Д.В., Малышев А.Л., Сокольников В.Ф., Бутанов В.И., Суларов В.В., Волохов В.И., Воробьев В.И., Мельников А.Н., Никитюк А.В., Константинов А.А., Тулуков В.Н., Малышев Э.А., Пушкарь Н.С. а также специалисты Восточно-Сибирского межрегионального территориального управления федеральной службы воздушного транспорта (ВСМТУ ФСОТ) России, секретарь комиссии Жавян А.К.

Повестка дня: «Об авиационном происшествии и мерах по ликвидации его последствий».

Сформировавшейся комиссии назвали ВСМТУ ФСОТ России Сокольников В.Ф.

В ходе обсуждения данного вопроса комиссия РЕШИЛА:

1. Обеспечить охрану места авиационного происшествия силами ВС УВД (Пушкарь Н.С.), ГИВД (Волохов В.И.) и следного мобильного подразделения 851 козла ГО (Самозлов И.Н.)
Количественный состав и порядок охраны определить решением начальника Восточно-Сибирского УВД на транспорте (Пушкарь Н.С.).
2. Подготовить обращение в Федеральную авиационную службу России о выделении денежных средств на восстановление радиотехнического и светотехнического оборудования аэропорта «Иркутск», выведенного из строя при авиационном происшествии (Коварский Г.Я.).
3. Запретить влет в сторону города грузовых воздушных судов всех типов с 19.00 (мск) 26.07.99 г. (Сокольников В.Ф.).
4. Восточно-Сибирскому УВД на транспорте (Пушкарь Н.С.) с привлечением необходимых сил и средств ВСМТУ ФСОТ России

Восточно-Сибирское межрегиональное территориальное управление федеральной авиационной службы России
 Вх. № 311-08 от 26.07.99 г.

(Сокольников Ф.В.) и Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры (Андрянов В.Н.) организовать контроль за предмет перегрузки воздушных судов.

5. Провести проверку места авиационного происшествия силами областной поисково-спасательной службы (Степанов А.И.) за предмет возможного нахождения людей или их останков после падения самолета.

Председатель комиссии по чрезвычайным ситуациям - первый заместитель главы администрации Иркутской области

В.Е. Мехенчик

Секретарь комиссии

А.К. Жавян

ПРИЛОЖЕНИЕ №2

Письмо №1.10-148ГА от 13.09.2000г.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №					001-2018	Лист
000001	<i>ДБ</i> 09.18							32
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата			



**ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ
МИНИСТРА ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

125836, ГСП-47, Москва,
Ленинградский проспект, 37
Телетайп: 111495 ПОЙМА.
Факс: 125-33-53

Начальнику Восточно-Сибирского
межрегионального территориального
управления ФОРТ ГАВИИ
Сокольникову В.Ф.

✓ И.о. Генерального директора
ГП аэропорт «Иркутск»
Преснову Г.А.

13.09.2000 № 1.10-1485А

На № _____

В Государственной службе гражданской авиации Минтранса России повторно рассмотрены письма с обращением от руководства ГП аэропорт «Иркутск» Восточно-Сибирского межрегионального территориального управления, ассоциации «Аэропорт» о снятии запрета на выполнение взлетов грузовых самолетов в направлении города в аэропорту Иркутск.

Учитывая отсутствие в настоящее время в аэропорту Иркутск эффективных средств и методов контроля взлетной массы воздушных судов, Государственная служба гражданской авиации Минтранса России не может согласиться с отменой установленного ограничения.

А.В. Нерадько

АЭРОПОРТ-ИРКУТСК	
РАЙОНАЛЬНАЯ	
ВКЛ	1563
Приложение № _____	
Лист № _____	

ПРИЛОЖЕНИЕ №3

Письмо №25.7-464 от 03.04.2007 г.

Письмо №1.36-221 от 20.04.2007 г.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №					001-2018	Лист
000001	<i>ДБ</i> 09.18							34
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата			



**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ
В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
ВОСТОЧНО - СИБИРСКОЕ
УПРАВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО
АВИАЦИОННОГО НАДЗОРА**

66-4007, г. Иркутск, ул. Декабрьских Событий, 97
Тел. 29-20-20, факс 29-23-89
Телетайп 231123 ЭФИР
E-mail: oabvsmtu@irkmail.ru

20.04.2007 № 1.36-2д1

на № НР 25.7-464 от 03.04.2007

И о генерального директора
ФГУП «Аэропорт «Иркутск»

Халину П.В.

*Соблюдать
к исполнению
26.04.07*

Уважаемый Павел Владимирович!

На рабочем совещании, проведенном Восточно-Сибирским управлением государственного авиационного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта 09.04.2007 года с участием специалистов Восточно-Сибирского филиала Сибирского окружного управления ФАВТ, Филиала «Аэронавигация Восточной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОВД» и представителя ФГУП «Аэропорт Иркутск», рассмотрен проект поправки № 12 в ИПП аэродрома Иркутск и поставленные Вами вопросы:

1. О снятии ограничения для взлета с ИВПП 30 в аэропорту Иркутск воздушных судов 3 класса.

Ограничение для взлета воздушных судов 3-4 классов было введено Распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 8 мая 2002 года № Пр-2-р «О порядке выполнения вылетов с ВПП 30 грузовых воздушных судов на аэродроме Иркутск» на основании протокола заседания рабочей группы 10-11 апреля 2002 года (копии прилагаются).

Для согласования поправки №12 ИПП аэродрома Иркутск в части снятия ограничения для вылета воздушных судов 3-4 классов необходимо согласие Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса России и изменение вышеуказанного Распоряжения Минтранса России.

Для обращения в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта с ходатайством по данному вопросу Вам необходимо направить в наш адрес аргументированное обоснование обеспечения безопасности полетов при взлете

ФГУП «АЭРОПОРТ ИРКУТСК»	КАНЦЕЛЯРИЯ
ВХОДЯЩИЙ №	1359
« 26.04.07 »	2007г.
Приложение №	_____

грузовых воздушных судов 3-4 классов с коммерческой загрузкой в сторону жилого массива г. Иркутск.

2. О снятии ограничения для взлета с ИВПП 30 воздушных судов 1-2 классов, загружаемых в аэропорту Иркутск.

Взлет на город грузовых воздушных судов был запрещен решением КЧС Иркутской области 26 июля 1999 года (копия протокола прилагается).

24 апреля 2001 года на заседании КЧС Иркутской области (копия протокола прилагается) было принято решение о частичном снятии ограничения.

8 мая 2002 года Распоряжением Минтранса России «О порядке выполнения вылетов с ВПП 30 грузовых воздушных судов на аэродроме Иркутск» на основании протокола заседания рабочей группы 10-11.04.02, а так же решения КЧС Иркутской области от 24 апреля 2001 года частично ограничения для взлета грузовых самолетов в сторону городских построек были сняты.

Для рассмотрения ВС УГАН Федеральной службы по надзору в сфере транспорта вопроса о взлете с ИВПП 30 воздушных судов 1-2 классов, загружаемых в аэропорту Иркутск, Вам необходимо в первую очередь обратиться в КЧС Иркутской области о возможности снятия ограничения.

Рекомендую обращение в КЧС Иркутской области направить после окончания реконструкции ИВПП в юго-восточном направлении.

3. Об определении термина «рабочая часть ВПП».

Данные об аэродроме Иркутск внесены в «Свидетельство о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации», в пункте 5 которого указан термин «... рабочая часть ИВПП с МК-295° 2765 м,...».

В связи с этим для ответа на поставленный вопрос по разъяснению термина «Рабочая часть ВПП» и использованию 400- метрового участка ИВПП при работе с ВПП 30 Вам необходимо обратиться, в соответствии со статьей 41 п. 1 Воздушного Кодекса Российской Федерации в уполномоченный орган в области гражданской авиации.

Таким органом является Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация).

Восточно – Сибирское управление государственного авиационного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта направило в адрес Росавиации письмо с предложением о приведении записи в Свидетельстве № 21 о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации в соответствие с нормами Воздушного законодательства Российской Федерации.

Начальник управления

Ю.В.Журавлёв

ПРИЛОЖЕНИЕ №4

Письмо №ВД5.20-649 от 26.08.2009г.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №					001-2018	Лист
000001	<i>ДБ-</i> 09.18							38
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата			



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

Ленинградский проспект, 37, Москва
ГСП-3, 125093 Тел.: (499)231-50-09,
факс: (499)231-56-56, (499)231-55-35

Е-mail: rusavia@scav.ru

26.08.2009 № ВД5.20-649

На № _____ от _____

И.О. руководителя Восточно-
Сибирского МТУ ВТ
Каршенкову Э.А.

664007, г.
Иркутск,
Ул. Декабрьских событий,
Д. 97

✓ *Замочаеву В.С.*
Нужновскому С.С.

Для уведомления в
родит. и почт. орган

08.09.09

О снятии запрета на взлет с ВПП 30

Уважаемый Эдуард Анатольевич!

В Федеральном агентстве воздушного транспорта (Росавиация) повторно рассмотрено Ваше обращение на имя Министра транспорта Российской Федерации И.Е. Левитина о снятии ограничений для взлета в аэропорту г. Иркутска (Вх. № К-19/16690 от 22.06.2009г.). В сложившейся ситуации и в целях обеспечения безопасности полетов на аэродроме Иркутск Росавиация считает целесообразным оставить в силе действующие ограничения по взлету с ВПП 30 для воздушных судов 3-4 класса, имеющих на борту коммерческую нагрузку, в соответствии с распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 08.05.2002 г. № ПР - 2-р.

В.И. Дмитриев

В.И. Дмитриев

Замочаеву В.С. Нужновскому С.С.

Для уведомления и почт. органа

08.09.2009г.

Замочаев

Восточно-Сибирское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта		
Вход. №	208/09	Экз. 1
« 08 »	С.С.	2009 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ №5

Запросы Губернатору Иркутской области

Инва. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №							Лист
000001	<i>ДБ</i> 09.18								
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	001-2018			40

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

АЭРОПОРТ
ИРКУТСК

Отдел по работе
со служебной корреспонденцией
ПОЛУЧЕНО 23.03.2010
Л. С. Савельев

ул. Шереметьева, 13
г. Иркутск, 664009
Тел.: (3952) 26-62-73, 26-68-00
ТЭЛ: 231132 PORT RU
Факс (3952) 26-61-55, 26-64-00
E-mail: office@airport.irk.ru, http://www.irkport.ru
SIGTA: ИКТАРХН

Р/счет 4050281014010001368
Корр./счет 3010181014010001368
БИК 042520740, ИНН 3811014592, КПП 381150001
Финанс ОАО «ТрансКредитБанк» г. Иркутск,
код по ОКВЭД 63.23, код по ОКПО 01129244
ОГРН 1023801541741

30.03.10 № 2. АИ - Р/РС

Губернатору
Иркутской области
Мезенцеву Д.Ф.

на № _____ от _____

Уважаемый Дмитрий Федорович!

Решением комиссии по чрезвычайным ситуациям Иркутской области, от 26 июля 1999 года, был введен запрет на взлеты грузовых воздушных судов (ВС) в сторону города. Данное решение было принято в связи с расследованием авиационного происшествия без человеческих жертв с самолетом Ил-76 (№76719), авиакомпании «Эльф-Эир», произошедшего 25 июля 1999 года на аэродроме Иркутск. По результатам расследования, проведенного Межгосударственным авиационным комитетом, причиной происшествия явилось: «...недопустимый перегруз воздушного судна Ил-76 более чем на 20 тонн, который произошел по вине экипажа ВС и авиационных властей КНР.»

На основании этих выводов, администрацией аэропорта Иркутск были предприняты меры для снятия запрета. В результате, на основании решения комиссии по чрезвычайным ситуациям Иркутской области (протокол №6 от 24 апреля 2001 года) и заключения специалистов Департамента летных стандартов Минтранса России, ФГУП ГосНИИ «Аэронавигации» было издано распоряжение Министерства транспорта РФ от 08 мая 2002 года № ПР 2-р, разрешающее выполнять грузовым воздушным судам взлет с ВПП30 (взлетно-посадочная полоса с курсом 297° – направление взлета в сторону города) при выполнении следующих условий:

- «...- отсутствие на воздушном судне коммерческой загрузки;
- взлетная масса Ил-76 не более 160 тонн;
- встречная составляющая ветра 5м/сек и более...».

Практика исполнения данного распоряжения показала, что зачастую возникают ситуации, когда ВС, имеющие коммерческую нагрузку (в том числе грузжаемые в аэропорту Иркутск), в течении значительного времени (48 - 60 часов) простаивают в ожидании необходимых метеоусловий.*

* прохождение холодных фронтов через район аэродрома Иркутск, сопряжена с ветрами северо-западного направления силой до 15-20 м, продолжительностью до 3-4 суток. Как следствие взлет «на город» с ВПП 30 запрещен Распоряжением, а в обратном направлении взлет недопустим.

соответствии с требованиями Руководства по летной эксплуатации ВС (взлет с попутной составляющей ветра более 5 м/с – запрещен).

В итоге, на сегодняшний день, данные ограничения привели к значительному сокращению числа авиаперевозчиков выполняющих грузовые рейсы на ВС Ил-76 через аэропорт Иркутск и уменьшению объемов грузовых перевозок на ВС Ан-24, Ан-26 местных авиакомпаний («Ангара», «ИрАэро»), в результате переориентации части заказчиков из северных районов области и Якутии на аэропорты Новосибирск и Красноярск.

Кроме того, по данной проблеме к нам неоднократно обращаются руководство Мирнинского авиационного предприятия, выполняющие рейсы по срочной доставке грузов для АК «АЛРОСА». Копии писем: №16.03/10-2085 от 02.05.07 г. и №АО2-1520/03-210 от 22.03.10 г. – прилагаются.

Вместе с тем, с момента издания Распоряжения Минтранса, в аэропорту Иркутск произошли значительные изменения, направленные на повышение уровня безопасности полетов при выполнении взлетов в сторону города, в частности:

- после завершения в 2008 году реконструкции взлетно-посадочной полосы длина ИВПП увеличилась по сравнению с 2002 годом на 800м (L=ппп -3565м), что позволило увеличить располагаемые дистанции разбега и отнести на более дальнее расстояние от городской застройки точку взлета ВС, и как следствие – увеличить высоту пролета над городом;
- введение в эксплуатацию в 2006 году нового грузового склада аэропорта Иркутск, оборудованного современными средствами объективного контроля, позволяет детально фиксировать объемы коммерческой загрузки ВС и строго контролировать взлетную массу ВС;
- ведется постоянная работа по повышению качества аэронавигационного обеспечения полетов*, что подтверждается утверждением в декабре 2009 года новой Инструкции по производству полетов в районе аэродрома Иркутск и продлением сроков действия до 2014 года Свидетельства о гос.регистрации и годности аэродрома Иркутск (№21 ФАВТ) и Сертификата Межгосударственного авиационного комитета на соответствие I категории ИКАО и пригодности к выполнению международных полетов (№045А-М)

** совершенствуются схемы маневрирования в районе аэродрома Иркутск, и в том числе при городской застройкой; обеспечивается гарантированная достоверность и своевременность аэронавигационной информации предоставляемой органам управления воздушным движением*

Уважаемый Дмитрий Федорович, подводя итог вышесказанному, просим Вас рассмотреть на возглавляемой Вами комиссии по чрезвычайным ситуациям Иркутской области, вопрос о пересмотре режима ограничений при выполнении взлета с ВПП30 аэропорта Иркутск. Решение КЧС ИО необходимо для инициирования процедуры внесения изменений в распоряжение Министерства транспорта РФ.

~~В случае положительного решения просим дать соответствующее поручение и определить ответственных лиц для организации проведения выездного совещания комиссии, с выполнителем натурных испытаний взлета ВС Ил-76 Мирнинского авиапредприятия с ВПП30.~~

С уважением,
Генеральный директор 

К.Е. Блантин

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ



ул. Шершова, 13
г. Иркутск, 664009
Тел.: (3952) 26-62-73, 26-68-00
ТЭГ: 231132 PORT RU
Факс: (3952) 26-61-53, 26-64-00
E-mail: office@airport.irk.ru, http://www.irkport.ru
SETA: ИКТАРХИ

Р/счет 40502810114000001268
Корр./счет 3010181030000000740
БИК 042520740, ИНН 3811014592, КПП 381150001
Филиал ОАО «ГраньКредитБанк» в г. Иркутске, г. Иркутск
к/сч по ОКВЭД 63.23, код по ОКПО 01129244
ОГРН 1023801541741

30.03.10 № 1.М-0186

на № _____ от _____

Мэру
города Иркутск
Кондрашову В.И.

Уважаемый Виктор Иванович!

Решением комиссии по чрезвычайным ситуациям Иркутской области, от 26 июля 1999 года, был введен запрет на взлеты грузовых воздушных судов (ВС) в сторону города. Данное решение было принято в связи с расследованием авиационного происшествия без человеческих жертв с самолетом Ил-76 (№76719), авиакомпании «Эльф-Эир», произошедшего 25 июля 1999 года на аэродроме Иркутск. По результатам расследования, проведенного Межгосударственным авиационным комитетом, причиной происшествия явилось: «...недопустимый перегруз воздушного судна Ил-76 более чем на 20 тонн, который произошел по вине экипажа ВС и авиационных властей КНР.»

На основании этих выводов, администрацией аэропорта Иркутск были предприняты меры для снятия запрета. В результате, на основании решения комиссии по чрезвычайным ситуациям Иркутской области (протокол №6 от 24 апреля 2001 года) и заключения специалистов Департамента летных стандартов Минтранса России, ФГУП ГосНИИ «Аэронавигации» было издано распоряжение Министерства транспорта РФ от 08 мая 2002 года № ПР 2-р, разрешающее выполнять грузовым воздушным судам взлет с ВПП30 (взлетно-посадочная полоса с курсом 297° – направление взлета в сторону города) при выполнении следующих условий:

- «... - отсутствие на воздушном судне коммерческой загрузки;
- взлетная масса Ил-76 не более 160 тонн;
- встречная составляющая ветра 5м/сек и более ...».

Практика исполнения данного распоряжения показала, что зачастую возникают ситуации, когда ВС, имеющие коммерческую загрузку (в том числе загружаемые в аэропорту Иркутск), в течении значительного времени (48 - 60 часов) простаивают в ожидании необходимых метеоусловий.*

* прохождение холодных фронтов через район аэродрома Иркутск, сопряжено с ветрами северо-западного направления силой до 15-20 м, продолжительностью до 3-4 суток. Как следствие взлет «на город» с ВПП 30 запрещен Распоряжением, а в обратном направлении взлет поддается и

а. 52-03-15

соответствии с требованиями Руководства по летной эксплуатации ВС (взлет с полной загрузкой ветро более 5 м/с – запрещен).

В итоге, на сегодняшний день, данные ограничения привели к значительному сокращению числа авиаперевозчиков выполняющих грузовые рейсы на ВС Ил-76 через аэропорт Иркутск и уменьшению объемов грузовых перевозок на ВС Ан-24, Ан-26 местных авиакомпаний («Ангара», «ИрАэро»), в результате переориентации части заказчиков из северных районов области и Якутии на аэропорты Новосибирск и Красноярск.

Кроме того, по данной проблеме к нам неоднократно обращалось руководство Мирнинского авиационного предприятия, выполняющие рейсы по срочной доставке грузов для АК «АЛРОСА». Копии писем: №16.03/10-2085 от 02.05.07 г. и №АО2-1520/03-210 от 22.03.10 г. – прилагаются.

Вместе с тем, с момента издания Распоряжения Минтранса, в аэропорту Иркутск произошли значительные изменения, направленные на повышение уровня безопасности полетов при выполнении взлетов в сторону города, в частности:

- после завершения в 2008 году реконструкции взлетно-посадочной полосы длина ИВПП увеличилась по сравнению с 2002 годом на 800м (ЛВПП -3565м), что позволило увеличить располагаемые дистанции разбега и отнестись на более дальнее расстояние от городской застройки точку взлета ВС, и как следствие – увеличить высоту пролета над городом;

- введение в эксплуатацию в 2006 году нового грузового склада аэропорта Иркутск, оборудованного современными средствами объективного контроля, позволяет детально фиксировать объемы коммерческой загрузки ВС и строго контролировать взлетную массу ВС;

- ведется постоянная работа по повышению качества аэронавигационного обеспечения полетов*, что подтверждается утверждением в декабре 2009 года новой Инструкции по производству полетов в районе аэродрома Иркутск и продлением сроков действия до 2014 года Свидетельства о гос. регистрации и годности аэродрома Иркутск (№21 ФАВТ) и Сертификата Межгосударственного авиационного комитета на соответствие I категории ИКАО и пригодности к выполнению международных полетов (№045А-М)

** совершенствуются схемы маневрирования в районе аэродрома Иркутск, и в том числе над городской застройкой: обеспечивается гарантированная достоверность и своевременность аэронавигационной информации предоставляемой органами управления воздушным движением*

Уважаемый Виктор Иванович, подводя итог вышесказанному, информируем Вас, что нами подготовлено обращение к председателю комиссии по чрезвычайным ситуациям Иркутской области – губернатору Иркутской области Мезеневу Д.Ф. о пересмотре существующего режима ограничения при взлете с ВПП 30 аэропорта Иркутск и проведения выездного совещания комиссии, с выполнением натурных испытаний взлета ВС Ил-76 Мирнинского авиапредприятия с ВПП30. В целях выработки единого мнения по данному вопросу, предлагаем принять участие в выездном совещании. О своем решении просим уведомить нас письменно. Дата и время проведения совещания будет сообщена Вам дополнительно.

С уважением,
Генеральный директор



К.Е. Былинин



ул. Шереметьево, 13
г. Иркутск, 664009
Тел.: (3952) 26-68-53, 26-68-00
ФЛГ: 23152 PORT RU
Факс: (3952) 26-64-55, 26-64-00
E-mail: office@irkutsk.aero.ru,
http://www.irkutsk.aero.ru
СИТА ИКТАРХИ

Г
Губернатору Иркутской области -
Председателю комиссии по
предупреждению и ликвидации
чрезвычайных ситуаций и
обеспечению пожарной безопасности
Правительства Иркутской области
Мезенцеву Д. Ф.

13.13.2002г. ДД-0154

Из № _____ от _____

Уважаемый Дмитрий Федорович!

Решением комиссии по чрезвычайным ситуациям Иркутской области от 26.07.1999г. был введен запрет на взлеты грузовых воздушных судов (далее ВС) из стороны города. Это решение было принято в связи с расследованием авиационного происшествия без человеческих жертв с самолетом Ил-76 (№76719) авиакомпании «Эльф-Эйр» произошедшего 25.07.1999г. на аэродроме Иркутск. По результатам расследования, проведенного Межгосударственным авиационным комитетом, причиной происшествия явилось: «...недопустимый перегруз воздушного судна Ил-76 более 20 тонн, который произошел по вине экипажа ВС и авиационных властей КНР.»

На основании этих выводов администрацией аэропорта Иркутск были предприняты меры для снятия запрета. В результате, на основании решения комиссии по чрезвычайным ситуациям Иркутской области (протокол №6 от 24.04.2001г.) и заключения специалистов Департамента летных стандартов Минтранса РФ, ФГУП ГосНИИ «Аэронавигации», было издано распоряжение Министерства транспорта РФ от 08.05.2002г. № ПР-2-р разрешающее выполнять грузовым воздушным судам взлет с ВПП-30 (взлетно-посадочная полоса с курсом 297° - направление взлета в сторону города) при выполнении следующих условий:

- отсутствие на воздушном судне коммерческой загрузки;
- взлетная масса Ил-76 не более 160 тонн;
- встречная составляющая ветра 5 м/с и более ...»

Практика исполнения данного распоряжения показала, что зачастую возникает ситуация, когда ВС, имеющие коммерческую нагрузку (в том числе, загружаемые в аэропорту Иркутск), в течение значительного времени (48-60 часов) пролеживают в ожидании необходимых метеоусловий*.

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО



Ул. Ширькова, 13
г. Иркутск, 664009
Тел.: (3952) 26-68-53, 26-68-00
ТЛФ: 231132 PORT RU
Факс (3952) 26-64-55, 26-64-00
E-mail: office@airport.irk.ru, <http://www.irkport.ru>
БИТА: ИКТАРХИ

Л. 02.2013 № 3.21-0462

Г
Губернатору
Иркутской области
С.В.Ерошенко

О пересмотре режима ограничений при
выполнении взлетов грузовых воздушных судов
с взлетно-посадочной полосы аэродрома «Иркутск»

Уважаемый Сергей Владимирович!

В настоящее время в аэропорту «Иркутск» существуют ограничения по взлету грузовых воздушных судов с взлетно-посадочной полосы в направлении города. В соответствии с распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 8 мая 2002 года № ПР-2-р разрешено выполнять взлет грузовым воздушным судам в направлении города при отсутствии на воздушном судне коммерческой загрузки, взлетной массе воздушного судна Ил-76 не более 160 тонн, встречной составляющей ветра 5 м/сек и более.

Ограничения были введены после авиационного происшествия без человеческих жертв с самолетом Ил-76, произошедшего 25 июля 1999 года. При этом, причиной данного происшествия явился недопустимый перегруз воздушного судна Ил-76 более чем на 20 тонн, который произошел по вине экипажа самолета и авиационных властей КНР.

Практика исполнения вышеуказанного распоряжения показала, что зачастую возникают ситуации, когда грузовые ВС, имеющие коммерческую загрузку, в течение значительного времени (2-х-3-х суток) простаивают в ожидании необходимых метеоусловий.

Тем не менее, ВС типа А-310, В-767 регулярных пассажирских рейсов с взлетной массой более 200 тонн, выполняют взлет в направлении города в течение последних 4 лет без ограничений.

В результате действующие ограничения привели к значительному сокращению числа перевозчиков, выполняющих грузовые рейсы и уменьшению объемов грузовых перевозок местных авиакомпаний из-за переориентации части заказчиков на другие аэропорты.

12.09.2013г. к нам повторно обратилась акционерная компания «Алроса», с просьбой о решении вопроса отмены ограничений для взлетов грузовых воздушных судов в сторону города. Данная просьба аргументирована тем, что сложилась сложная ситуация связанная с северным завозом, выразившаяся с обмелением реки Лена и невозможностью перевозки грузов речным транспортом из г.Усть-Кут. На сегодняшний день, для выполнения программы северного завоза, акционерная компания «Алроса» планирует организовать вывоз груза воздушным транспортом через аэропорт Иркутск. Планируемый объем груза не требующий отлагательств в перевозке воздушным транспортом составит около 2000 тонн до конца 2013г.

С момента введения ограничений в аэропорту «Иркутск» произошли значительные изменения, направленные на повышение уровня безопасности полетов при выполнении взлетов в сторону города, касающиеся:

- после завершения в 2008 году реконструкции взлетно-посадочной полосы длина ИВПП увеличилась по сравнению с 2002 годом на 800м, что позволило увеличить располагаемые дистанции разбега и отнести на более дальнее расстояние от городской застройки точку взлета воздушных судов и, как следствие, увеличить высоту пролета над городом;

- введение в эксплуатацию в 2006 году нового грузового склада аэропорта Иркутск, оборудованного современными средствами объективного контроля со стороны службы авиационной безопасности, позволяет детально фиксировать объемы коммерческой загрузки воздушного судна и строго контролировать его взлетную массу;

- ведется постоянная работа по повышению качества аэронавигационного обеспечения полетов: совершенствуются схемы маневрирования в районе

аэродрома Иркутск, и в том числе над городской застройкой, обеспечивается гарантированная достоверность и своевременность аэронавигационной информации, предоставляемой органами управления воздушным движением.

Кроме того, необходимо принять во внимание, что строительство нового аэропорта откладывается. Это позволяет прогнозировать, что на ближайшие пять лет существующий аэропорт «Иркутск» останется единственными «воздушными воротами» города.

Тот потенциал грузовых перевозок, который сдерживается отсутствием решения данного вопроса, негативно сказывается как на объемах грузовых перевозок аэропорта, так и на объемах грузовых перевозок местных авиаперевозчиков.

На основании вышесказанного, прошу Вас ходатайствовать о внесении изменений в распоряжение Министерства Транспорта Российской Федерации от 8 мая 2002 года № ПР-2-р «О порядке выполнения вылетов с ВПП 30 грузовых воздушных судов на аэродроме Иркутск», разрешив грузовым воздушным судам выполнение взлета в направлении города при осуществлении следующих условий: коммерческая загрузка воздушного судна осуществлена в аэропорту «Иркутск», встречная составляющая ветра не менее 5 м/сек.

Надеемся на Ваше понимание и поддержку.

И.о. Генерального директора



О.Г. Пастухов

Ю.А. Куралков
(3952) 266802



ПРИЛОЖЕНИЕ №6

Письмо №02-01-930/13 от 05.11.2013 г.

Инд. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №					001-2018	Лист
000001	<i>ДБ</i> 09.18							49
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата			



ГУБЕРНАТОР ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

664027, Иркутск, ул. Ленина, 1а
Телефон (3952) 200-600, 200-015

Факс (3952) 241-774
E-mail: mailto:governor@irk.ru

05.11.2013 № 02.01-830/13

на № _____ от _____

Министру транспорта
Российской Федерации

М.Ю. СОКОЛОВУ

Уважаемый Максим Юрьевич!

В настоящее время в аэропорту «Иркутск» существуют ограничения по взлету грузовых воздушных судов с взлетно-посадочной полосы в направлении города. В соответствии с распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 8 мая 2002 года № ПР-2-р разрешено выполнять взлет грузовым воздушным судам в направлении города при отсутствии на воздушном судне коммерческой загрузки, взлетной массе воздушного судна Ил-76 не более 160 тонн, встречной составляющей ветра 5 м/сек и более.

Ограничения были введены после авиационного происшествия без человеческих жертв с самолетом Ил-76, произошедшего 25 июля 1999 года. При этом причиной данного происшествия явился недопустимый перегруз воздушного судна Ил-76 более чем на 20 тонн, который произошел по вине экипажа самолета.

Практика исполнения вышеуказанного распоряжения показала, что зачастую возникают ситуации, когда грузовые воздушные суда (включая грузовые воздушные суда Ан-26, Ан-24), имеющие коммерческую загрузку, в течение значительного времени (2-3 суток) простаивают в ожидании необходимых метеоусловий.

Вместе с тем, воздушные суда типа А-310, В-767 регулярных пассажирских рейсов с взлетной массой более 200 тонн, выполняют взлет в направлении города без ограничений.

В результате действующие ограничения привели к значительному сокращению числа перевозчиков, выполняющих грузовые рейсы, и уменьшению объемов грузовых перевозок местными авиакомпаниями из-за переориентации части заказчиков на другие аэропорты.


С момента введения ограничений в аэропорту «Иркутск» произошли значительные изменения, направленные на повышение уровня безопасности полетов при выполнении взлетов в сторону города:

1) после завершения в 2008 году реконструкции взлетно-посадочной полосы ее длина увеличилась по сравнению с 2002 годом на 800 метров, что позволило увеличить располагаемые дистанции разбега и отнести на более дальнее расстояние от городской застройки начало разбега воздушных судов и, как следствие, увеличить высоту пролета над городом;

2) введение в эксплуатацию в 2006 году нового грузового склада аэропорта Иркутск, оборудованного современными средствами объективного контроля со стороны службы авиационной безопасности, позволяет детально фиксировать объемы коммерческой загрузки воздушного судна и строго контролировать его взлетную массу;

3) ведется постоянная работа по повышению качества аэронавигационного обеспечения полетов, совершенствуются схемы маневрирования в районе аэродрома Иркутск, в том числе над городской застройкой, обеспечивается гарантированная достоверность и своевременность аэронавигационной информации, предоставляемой органами управления воздушным движением.

На основании вышеизложенного прошу Вас, уважаемый Максим Юрьевич, отменить распоряжение Министерства транспорта Российской Федерации от 8 мая 2002 года № ПР-2-р «О порядке выполнения вылетов с ВПП 30 грузовых воздушных судов на аэродроме Иркутск».

С уважением, 

С.В. Ерошенко

ПРИЛОЖЕНИЕ №7

Письмом №ОВ-23/10539 от 18.08.15г.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №					001-2018	Лист	
000001	<i>ДБ</i> 09.18		Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.		Подп.	Дата



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)
ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА**

Роскошечинский ул., д. 1, стр. 1, Москва, 109012
Тел.: (495) 626-10-00, факс: (495) 626-90-35
E-mail: info@mintrans.ru, http://www.mintrans.ru

14
0000-0001

Врио Губернатора
Иркутской области

С.В. Ерошенко

18.08.2015 № 013-23/10539

На № _____ от _____

Уважаемый Сергей Владимирович!

Министерство транспорта Российской Федерации рассмотрело Ваше обращение от 22.07.2015 № 02-01-7/8/5 и сообщает.

В соответствии с поручением заместителя Министра транспорта Российской Федерации В.М. Окулова от 07.11.2013 ранее было рассмотрено обращение губернатора Иркутской области по вопросу отмены распоряжения Министерства транспорта Российской Федерации от 08.05.2002 № ПР-2-р «О порядке выполнения вылетов с ВПП 30 грузовых воздушных судов на аэродроме Иркутск» и 25.11.2013 Росавиацией было проведено рабочее совещание с участием представителей Восточно-Сибирского МГУ ВТ Росавиации, администрации Иркутской области и эксплуатантов гражданской авиации.

По результатам совещания было принято решение о:

необходимости проведения руководством аэропорта Иркутск мониторинга воздействия авиационного шума на местность при взлете воздушных судов в направлении города над территорией жилой застройки; анализа ветровой обстановки в аэропорту за 2012-2013 годы;

необходимости изучения общественного мнения населения районов г. Иркутска при отработке вариантов решения;

проведении повторного совещания с участием заинтересованных сторон для рассмотрения итогов мониторинга и анализа, выполненных руководством аэропорта Иркутск, с последующим принятием окончательного решения о возможности снятия ограничений (отмене распоряжения Министерства транспорта Российской Федерации от 08.05.2002 № ПР-2-р) при выполнении вылетов в аэропорту Иркутск с ВПП 30 грузовых воздушных судов;

В настоящее время отсутствует какая-либо информация о выполнении указанных мероприятий.

На основании вышесказанного позиция Министерства транспорта Российской Федерации о преждевременном снятии ограничений для взлета грузовых воздушных судов в направлении города с ВПП 30 аэропорта Иркутск остается неизменной.

(Handwritten signature)

10
09
19/08/15
12
В.А. Олерский

Василенков Михаил Иванович
8(499) 231 62 82 ДГА

ПРИЛОЖЕНИЕ №8

Письмо №АЦ-10/11162 от 28.08.15г.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №					001-2018	Лист	
000001	<i>ДБ-</i> 09.18		Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.		Подп.	Дата



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

Авиационная ул., д. 1, стр. 1, Москва, 109012
Тел: (495) 626-10-00, факс: (495) 626-90-38
E-mail: info@mintrans.ru, http://www.mintrans.ru

28.08.2015 № АЦ-10/11162

№ _____ от _____

Правительство
Российской Федерации

119544

2015 г.



Во исполнение поручения Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева от 22.07.2015 № ДМ-П9-4907р по обращению временно исполняющего обязанности губернатора Иркутской области С.В. Ероценко касательно внесения изменений в распоряжение Министерства транспорта Российской Федерации от 08.05.2002 № ПР-2-р «О порядке выполнения вылетов с ВПП 30 грузовых воздушных судов на аэродроме Иркутск» в части разрешения грузовым воздушным судам выполнять взлет в направлении города сообщаем следующее.

В районе аэропорта Иркутск, начиная с 1994 года, произошел целый ряд вызвавший широкий общественный резонанс авиационных происшествий, в том числе с человеческими жертвами. В их числе катастрофа 03.01.1994 самолета Ту-154М RA-85656 с гибелью 125 человек; катастрофа 06.12.1997 самолета А-124-100 RA-82005 с гибелью 68 человек (45 из них на земле); авария 26.07.1999 самолета Ил-76ГД RA-76819 с разрушением воздушного судна при движении вне пределов ВПП из-за столкновения с препятствиями и пожаром; катастрофа 04.07.2001 самолета Ту-15М RA-85845 с гибелью 145 человек; катастрофа 09.07.2006 самолета А-310 F-OGYP с выкатыванием ВС за пределы ВПП, разрушением из-за столкновения с препятствиями, пожаром и гибелью 125 человек.

Как следствие произошедших катастроф, было принято решение о запрете выполнения вылетов в сторону города Иркутск грузовых воздушных судов с оформленным распоряжением Минтранса России от 08.05.2002 № ПР-2-р «О порядке выполнения вылетов с ВПП 30 грузовых воздушных судов на аэродроме Иркутск». Данное решение стало результатом взвешенной оценки степени риска наступления чрезвычайно негативных последствий в результате авиационных событий, как для пассажиров воздушного судна, так и для населения города Иркутск.

Ввиду продолжающихся взлетов в этом направлении пассажирских воздушных судов, этот запрет явился минимальной возможной мерой для уменьшения риска.

В связи с массовыми обращениями граждан, обеспокоенных безопасностью населения районов города Иркутск, расположенных в непосредственной близости от аэропорта в районе траекторий взлета и посадки воздушных судов, губернатором Иркутской области было инициировано строительство нового аэропорта.

АД-П9-6036

Президентом Российской Федерации В.В. Путиным от 17 ноября 2006 г. № ПР-2010 (пункт 1) дано поручение Правительству Российской Федерации по строительству нового аэропорта в г. Иркутске.

Для взаимодействия заинтересованных сторон и закрепления обязательств по финансированию проекта строительства нового аэропорта в городе Иркутске между Минтрансом России, Росавиацией и правительством Иркутской области было заключено соглашение от 25.03.2014 № 10-38-05, предусматривающее привлечение правительством Иркутской области инвестиций в строительство аэропортовой инфраструктуры, внешних транспортных и инженерных коммуникаций нового аэропорта в размере не менее 20,0 млрд. рублей.

Вместе с тем, в связи с невыполнением правительством Иркутской области своих обязательств, начало реализации проекта перенесено на 2018 г.

Принятия решения о внесении изменений в распоряжение Минтранса России от 08.05.2002 № ПР-2-р без глубокого анализа последствий и дополнительной экспертной оценки риска негативных последствий в результате авиационных событий, может привести к росту социальной напряженности в регионе и недовольства населения.

Представляется необходимым со стороны администрации города Иркутска провести тщательный мониторинг общественного мнения по поводу предполагаемых изменений правил эксплуатации аэропорта, находящегося в городской черте.

Учитывая изложенное, Минтранс России считает преждевременным отмену вышеуказанного распоряжения от 08.05.2002 № ПР-2-р «О порядке выполнения вылетов с ВПП 30 грузовых воздушных судов на аэродроме Иркутск».

И.о. Министра

А.С. Цыленов



ПРИЛОЖЕНИЕ №9

Письмо № 1.36-155 от 21.09.15 года

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №					001-2018	Лист
000001	<i>ДБ</i> 09.18							57
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата			



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЕ
МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ
ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(ВС МТУ Росавиации)

664007, г. Иркутск,
ул. Декабрьских Событий, 97
Тел: 29-20-20, факс: 29-23-89
E-mail: vsmtu@icmai.ru

21.09.2015 № 136-155

Генеральному директору
ОАО «Международный
Аэропорт Иркутск»

В.В. Никифорову

АС. Сидорин
09.09.15
Михайлов

Уважаемый Владимир Валерьевич!

18.09.2015 в Министерстве жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области под руководством первого заместителя министра прошло совещание по вопросу ограничения при выполнении взлётов с ВПП 30 аэродрома г. Иркутск.

На совещании озвучено письмо заместителя Министра транспорта РФ в котором изложены предложения для повторного обращения в Минтранс РФ руководителями аэропорта Иркутск и заинтересованных авиакомпаний:

1. Необходимо провести мониторинг воздействия авиационного шума на местность при взлёте ВС в направлении города над территорией жилой застройки и анализ ветровой обстановки в аэропорту за 2012-2014 годы;
2. Необходимо изучить общественное мнение населения районов г. Иркутска для отработки вариантов решения;
3. Провести совещание заинтересованных сторон для выработки обоснования для отмены распоряжения Минтранса РФ от 08.05.2002 3 ПР-2-р;
4. При формировании повторного обращения акцентировать внимание на снятии ограничений для грузовых ВС Ан-26.

Приложение: на 4 л. в 1 экз.

Руководитель управления

В.И. Бурахович

В.И. Бурахович

Масловский Валерий Владимирович
296-137

ОАО «Международный Аэропорт Иркутск»
ВХОДЯЩИЙ № 3960
08.09.2015
Приложение № 1

ПРИЛОЖЕНИЕ №10

Распоряжение №ПР-2р от 08.05.2002 года

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №							Лист
000001	<i>08-</i> 09.18		001-2018						
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата				



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

РАСПОРЯЖЕНИЕ

8 мая 2002

№ ПА-2-Р

┌ О порядке выполнения вылетов с ВПП 30 грузовых воздушных ┐
судов на аэродроме Иркутск

На основании заключения специалистов Департамента летных стандартов, ФУП ГосНИИ «Аэронавигация» и протокола заседания рабочей группы по выполнению вылета с ВПП 30 грузовых воздушных судов на аэродроме Иркутск от 11 апреля 2002г., а также ходатайства администрации Иркутской области и Комиссии по чрезвычайным ситуациям Иркутской области (протокол № 6 от 24 апреля 2001г.) п р е д л а г а ю:

1. Вылет с ВПП 30 грузовых воздушных судов на аэродроме Иркутск осуществлять при выполнении следующих условий:

отсутствие на воздушном судне коммерческой загрузки;

взлетная масса ИЛ-76 не более 160 тонн;

встречная составляющая ветра 5 м/сек и более.

2. Администрации аэродрома Иркутск внести изменения в Инструкцию по производству полетов или Аэронавигационный паспорт аэродрома и представить на публикацию в документах аэронавигационной информации в установленном порядке.

3. Контроль за выполнением настоящего распоряжения возложить на руководителя Восточно-Сибирского МТУ Минтранса России Ю.В. Журавлева.

Заместитель Министра

П.В. Рожков

Сафро
155 52 31

ПРИЛОЖЕНИЕ №11

Свидетельство о государственной регистрации аэродрома №21

Инва. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №					001-2018	Лист	
000001	<i>08-</i> 09.18		Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.		Подп.	Дата



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(Росавиация)

СВИДЕТЕЛЬСТВО

о государственной регистрации аэродрома

СВИДЕТЕЛЬСТВО

о государственной регистрации аэродрома № 21

1. Наименование аэродрома Иркутск
2. Местонахождение аэродрома Юго-восточная окраина
(наименование субъекта Российской Федерации,
г. Иркутск, 8 км от центра города.
расстояние и направление от ближайшего населенного пункта районного значения)
3. Вид аэродрома Гражданский, совместного базирования
(гражданский, государственный или экспериментальный аэродром;
с Минобороны России, МВД России, МЧС России
аэродром совместного базирования или совместного использования с каким ведомством)
4. Лицо, эксплуатирующее аэродром ОАО «Международный
Аэропорт Иркутск»
(наименование юридического лица
или фамилия, имя и отчество физического лица)
5. Класс аэродрома Б
6. Размеры ИВПП (ГВПП), тип и конструкция покрытия, классификационное число покрытия ИВПП: 3565 × 45 м,
с МК по 117/297° для посадки смещены пороги на 400 м в сторону КТА.
Конструкция: 2765 × 45 м - цементобетон 40 см, армобетон 29 см; концевые
участки (400 × 45 м) × 2 - пескобетон 20 см, цементобетон 31 см.
PCN 45/R/A/W/T
7. Аэродром оборудован посадочными системами _____
РМС-1, 2 напр.; ОСП, 2 напр.
ССО: ОВИ-1, 2 напр.

8. Настоящим удостоверяется, что аэродром Иркутск зарегистрирован в Государственном реестре гражданских аэродромов Российской Федерации за № 21 и допущен к эксплуатации.

9. Аэродром пригоден к эксплуатации воздушных судов Ан-2, 12, 24, 26, 124-100, 140, 148 и их модиф.; Ту-134, 154, 204, 214; Ил-18, Ил-62, 76, 86, 96, 114; Як-40, 42; В-727-100, 200, 200 "Эдванс"; В-737-200, В-737-300, 400, 500, 700, 800, 900; В-747-400 и его модиф.; В-757-200, вертолеты всех типов. Днем и ночью, круглый год.

10. Аэродром оборудован по метеоминимуму I категории посадки ИКАО с МК_{пос.} - 117°/297°

11. Основание для выдачи свидетельства о государственной регистрации аэродрома Сертификат Межгосударственного
(дата и номер сертификата (свидетельства))
Авиационного комитета от 10.07.2014 № 0451А-М
(годности аэродрома)

Руководитель (начальник) Управления аэропортовой деятельности Росавиации = А.А. Пчелин =

« 27 » октября 2014 г.

Изменения, произошедшие в период эксплуатации аэродрома: п.9. В-767-200, 200ER, 300, 300ER; А-310, 319, 320, 321, 330 и их модификации; МД-82, 90; АTR-42 и его модификации; Фоккер-50, 100 и их модиф.; ВАС-1-11 и его модиф.; SAAB-340 и его модиф.; S'S'J-100 (RRJ-95B) и его модиф.; Dash-8Q-300, 400 и их модиф.; ВD-700 Global Express; Б-410 и его модиф.; Bombardier CRJ-900, CRJ-1000 (CRJ-1000/200) и его модификации.

Начальник УАД = А.А. Пчелин =
« 27 » октября 2014 г.

п.9. В-777-200 с огранич. среднегодовой интенсив. полетов 1 сам.-выл. в сутки и огранич. массы до 237,6 т; В-777-200ER с огранич. среднегодовой интенсив. полетов 1 сам.-выл. в сутки и огранич. массы до 230,1 т; В-777-300 с огранич. среднегодовой интенсив. полетов 1 сам.-выл. в сутки и огранич. массы до 227,8 т.

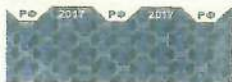
Основание: Акт готовности аэропорта, утв. 10.12.2014; Решение Росавиации от 20.05.2015 № КМВ.04-71.

Начальник УАД = А.А. Пчелин =
« 21 » января 2015 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ №12

Санитарно-эпидемиологическое заключение от 01.08.2018г

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №					001-2018	Лист
000001	<i>08-</i> 09.18							64
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата			



**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ
В СФЕРЕ ЗАЩИТЫ ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ И БЛАГОПОЛУЧИЯ ЧЕЛОВЕКА**
Управление Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по Иркутской области

(наименование территориального органа)

САНИТАРНО-ЭПИДЕМИОЛОГИЧЕСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 38.ИЦ.06.000.Т.000553.08.18 от 01.08.2018 г.

Настоящим санитарно-эпидемиологическим заключением удостоверяется, что требования, установленные в проектной документации (перечислить рассмотренные документы, указать наименование и адрес организации-разработчика):

Проект границ санитарно-защитной зоны, санитарных разрывов вдоль стандартных маршрутов полета в зоне взлета (посадки) воздушных судов и подтверждение соответствия представленных проектных решений требованиям санитарных норм и правил с учетом перспектив развития АО "Международный Аэропорт Иркутск" (664009, Иркутская область, г.Иркутск, ул.Ширямова, 13).

Общество с ограниченной ответственностью "Ижевский инженерно-консультационный центр аналитики"; Удмуртская Республика, г.Ижевск, ул.Удмуртская, д.304." ("Российская Федерация")"

СООТВЕТСТВУЮТ (НЕ СООТВЕТСТВУЮТ) государственным санитарно-эпидемиологическим правилам и нормативам (ненужное зачеркнуть, указать полное наименование санитарных правил)

СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 "Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов", СанПиН 2.1.6.1032-01 "Гигиенические требования к обеспечению качества атмосферного воздуха населённых мест", СН 2.2.4/2.1.8.562-96 "Шум на рабочих местах, в помещениях жилых и общественных зданий и на территории жилой застройки", ГН 2.1.6.3492-17 "Предельно допустимые концентрации (ПДК) загрязняющих веществ в атмосферном воздухе городских и сельских поселений", ГН 2.1.6.2309-07 "Ориентировочные безопасные уровни воздействия (ОБУВ) загрязняющих веществ в атмосферном воздухе населенных мест", СанПиН 2.1.8/2.2.4.1383-03 "Гигиенические требования к размещению и эксплуатации передающих радиотехнических объектов".

Основанием для признания представленных документов соответствующими (не соответствующими) государственным санитарно-эпидемиологическим правилам и нормативам являются (перечислить рассмотренные документы):

Экспертное заключение ООО "Удмуртский центр санитарной экспертизы" №105 от 19.07.2018г.

Главный государственный санитарный врач
(заместитель главного государственного санитарного врача)



№1676345