

ПРОТОКОЛ

общественных обсуждений (в формате собрания)

по вопросу обоснования снятия запрета на выполнение взлетов грузовых самолетов в направлении города в аэропорту Иркутска.

г. Иркутск

22 марта 2021 г.

Место проведения: г. Иркутск, ул. Ширямова, 13 (здание терминала внутренних воздушных линий, 4 этаж, конференц-зал).

Дата и время проведения: 22 марта 2021 года в 14:00 часов.

Объект общественных обсуждений:

Документация «Выполнение работ по разработке обоснования снятия ограничений для взлета грузовых ВС по объекту «Международный аэропорт Иркутск» с посадочного курса МК 297°», разработанная ООО «Научно-исследовательский центр «Аэродромные технологии – Инжэиниринг», генпроектировщик - Акционерное общество «Проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт воздушного транспорта «Ленаэропроект».

В рамках проведения обсуждений рассматриваются следующие вопросы:

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

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

На общественных обсуждениях присутствуют:

Представители заказчика:

- АО «Международный аэропорт Иркутск»:

Верхотурцев Анатолий Григорьевич - коммерческий директор;

Еловский Евгений Львович - начальник производственно-диспетчерской службы аэропорта (ПДСА);

Юшкин Алексей Игоревич - начальник службы правового обеспечения (СПО);

Представители организации, сопровождающей общественные обсуждения:

- Общество с ограниченной ответственностью «Профессиональные изыскания» (ООО «ПРОФИЗЫСКАНИЯ») – Донская Ю.В., зам. директора по производству, Тарасова Е.В., вед. инженер.

Представители граждан:

гр. Людмила Борисовна Малых.

Представители общественных организаций (объединений):

отсутствовали.

Зарегистрированы 20 человек, согласно листу регистрации участников общественных обсуждений на 5 листах. Список прилагается к протоколу (Приложение № 1).

Обсуждения проводятся в исполнение решения о необходимости изучения общественного мнения населения районов г. Иркутска (письмо Заместителя министра МИНТРАНС России от 18.08.2015 №ОВ-23/0539).

Задачи обсуждений:

1. Представление широкому кругу общественности информации по вопросу обоснования снятия ограничений для взлета грузовых ВС по объекту «Международный аэропорт Иркутск» с посадочного курса МК 297°.
2. Выявление общественного мнения населения районов г. Иркутска по вопросу снятия ограничений для взлета грузовых ВС по объекту «Международный аэропорт Иркутск» с посадочного курса МК 297°.

Информация о проведении общественных обсуждений доведена до сведения общественности через средства массовой информации:

1. Общественно-политическая газета Иркутской области «Областная» от 18.01.2021 № 4 (2203); от 19.02.2021 №18 (2217) – официальное издание региональных органов исполнительной власти;
2. Общественно-политическая газета «Иркутск официальный» от 19.01.2021 № 2 (904); от 02.03.2021 №7 (909) – официальное издание органов местного самоуправления г. Иркутска.

Доступность материалов:

Документация по обоснованию снятия запрета на выполнение взлетов грузовых самолетов в направлении города в аэропорту Иркутска доступна (на бумажном носителе) для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам: 664075, г. Иркутск, ул. Дальневосточная, д. 159 и 664009, г. Иркутск, ул. Ширямова, д. 13 (здание терминала международных воздушных линий, 2 этаж, каб. 208/2) с даты публикаций и в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения по рабочим дням с 9:00 до 17:00.

Информационная поддержка проведения общественных обсуждений осуществляется на официальном сайте АО «Международный Аэропорт Иркутск» (www.iktport.ru).

Письменные замечания, предложения и отзывы граждан за период с момента публикаций объявлений о начале общественных обсуждений по 22.03.2021 поступали по вышеуказанным адресам, а также приняты по электронной почте заказчика, нашли отражение в приложении №3 настоящего протокола.

Представитель организации, сопровождающей общественные обсуждения (Донская Ю.В.) объявила о начале общественных обсуждений - в книге регистрации лиц, желающих принять участие в общественных обсуждениях, зарегистрировано 20 человек (приложение 1); в книге регистрации общественных организаций, желающих принять участие в общественных обсуждениях, зарегистрированных нет (Приложение №2).

Также была озвучена тема общественных обсуждений и повестка дня, представлены организаторы общественных обсуждений. Предложено присутствующим от общественности принять участие в подписании протокола по итогам проведенных общественных обсуждений.

По процедуре проведения общественных обсуждений предложен следующий регламент:

- порядок голосования - путем поднятия руки;
- вступительное слово от 3 до 5 минут, для доклада от 5 до 15 минут, для обсуждения вопросов и предложений участников обсуждений от 3 до 5 минут на каждый вопрос;
- выбор представителей общественности от 1 человека до 3 человек;
- подписание протокола представителями общественности в течение 5 рабочих дней после формирования (готовности) протокола (по истечении 30 календарных дней после проведения общественных обсуждений) по адресу: г. Иркутск, ул. Дальневосточная, 159.

При условии неприбытия в установленные сроки (с 22 по 28 апреля 2021 включительно) (в рабочее время с 9.00 до 17.00 часов) по указанному адресу представителя общественности для подписания протокола, протокол считается согласованным данным общественником без протокола разногласия или особого мнения.

Предлагаются кандидатуры:

- председателя общественных обсуждений – *Верхотурцев Анатолий Григорьевич, коммерческий директор АО «Международный аэропорт Иркутск»*

- секретаря общественных обсуждений – Донская Ю.В. (представитель организации, сопровождающей общественные обсуждения)

Предложения от общественности для подписания протокола поступили от:

- гр. Людмилы Борисовны Малых (8-924-547-22-73).

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

Краткое изложение выступлений:

1. Заслушан доклад Еловского Евгения Львовича - начальника ПДСА АО «Международный аэропорт Иркутск».

В настоящий момент:

Введение ограничений для взлёта грузовых ВС с Магнитным Курсом-297° явилось следствием одного авиационного происшествия без человеческих жертв в аэропорту «Иркутск». Днем 26.07.1999, в простых метеоусловиях, в аэропорту Иркутск при выполнении взлета по Магнитному курсу-117° произошла авария самолета Ил-76ТД RA-76819 ООО "Авиакомпания ЭЛЬФЭЙР". На конечном этапе разбега самолет не перешел в набор высоты и продолжил свое движение за пределами взлетно-посадочной полосы по земле, в процессе которого сбил огни подхода, а также столкнулся с курсовым радиомаяком и приводной радиостанцией.

В соответствии с распоряжением Минтранса РФ №ПР-2-р от 08.05.2002 были введены ограничения на полеты только грузовых воздушных судов с коммерческой загрузкой на борту и максимально допустимой взлетной массой воздушного судна типа Ил-76 не более 160 тонн (вес пустого самолета 90 тонн, вес полных баков топлива 70 тонн).

Необходимо отметить, в настоящий момент на аэродроме Иркутск допущен к выполнению полетов воздушное судно типа В-777-200 с ограничением взлетной массы до 237,6 тонн. В 2017 году воздушные суда типа В-777-200 успешно совершили 28 взлетно-посадочных операций в аэропорту г. Иркутск. Также воздушные суда типа В-767 регулярных пассажирских рейсов с взлетной массой более 160 тонн выполняют взлет в направлении города без ограничений.

Ограничения на взлет в сторону города распространяются на все типы грузовых воздушных судов, в том числе и на самолеты типа Ан-26 с максимальной взлетной массой всего 24 тонны.

В отношении взлета по Магнитному Курсу-117° ограничений нет.

Что делается для контроля:

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 воздушных судов, определяет массовые и центровочные характеристики и рассчитывает центровочный график грузовых воздушных судов, выполняющих транспортные (грузовые) рейсы. Осуществляет контроль выдерживания ограничений по взлетной массе, центровке и загрузке воздушных судов, предусмотренные Руководством по центровке и загрузке самолетов Гражданской авиации (РЦЗ-83), Руководством по грузовым перевозкам на внутренних воздушных линиях Союза ССР (РГП), а также обеспечивает руководство и контроль размещения и крепления груза в воздушном судне в соответствии со схемой загрузки.

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

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 взлетно-посадочной полосы, её длина увеличена на 800 м и доведена до 3565м. Удлинение взлетно-посадочной полосы позволило перенести исполнительный старт ВС на 400м в сторону от города, что обеспечило отрыв воздушного судна от взлетно-посадочной полосы на большем расстоянии от города и тем самым увеличило высоту пролета над городом.

- введён в эксплуатацию новый грузовой склад, оснащенный современным оборудованием. Для получения достоверной информации о массе грузов и почты в службе организации почтово-грузовых перевозок используются современные весоизмерительные приборы различной грузоподъемности. Все эти приборы проходят своевременное техническое обслуживание и поверку.

- разработана и введена Система управления безопасностью полетов, направленная на повышение уровня обеспечения безопасности полётов.

- ежедневно с 23:00 до 06:00 (вводится ограничение для взлета / посадки воздушных судов 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 звукопоглощающей конструкции.

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

Целесообразность снятия ограничений:

Развитие грузовых перевозок через Иркутск. В настоящий момент большинство товаров направляется транзитом в Москву, Красноярск, Новосибирск, что приводит к увеличению сроков их доставки и увеличивают стоимость грузов и почты для жителей региона.

Авиакомпании не выбирают аэропорт Иркутска для грузоперевозок, так как из-за неопределенности времени ожидания Магнитного Курска - 117° возможно оставаться здесь до нескольких дней, что приводит к убыткам перевозчиков.

Установленные ограничения приводят к задержкам рейсов грузовых воздушных судов, выполняющих полёты в северные аэропорты Киренск, Ербогачен, Мама, Бодайбо, которые перевозят скоропортящиеся продукты, срок хранения которых ограничен.

Воздушные суда министерства обороны, осуществляющие перевозку личного состава и груза, вынуждены простаивать из-за ограничений в результате чего не могут прибыть в установленный пункт назначения в установленный срок.

Кроме того, необходимость изменения рабочего направления взлета и посадки для каждого конкретного случая вызывает необходимость для других воздушных судов использования зон ожидания при заходе на посадку и ожидания перед взлетом для вылетающих воздушных судов. Введённые ограничения оказывают негативное влияние как на технологические процессы персонала, осуществляющего обслуживание воздушного движения, так и на экономические показатели авиакомпании.

Обоснование снятия ограничений:

Настоящая работа выполнена специалистами ООО «НИЦ АТ-Инжиниринг» на основании договора с АО «ПИИНИИ ВТ «Ленаэропроект» от «26» октября 2018 № 57.

Одной из причин, по которой жители прилегающих территорий против отмены постановления – увеличение шумовой нагрузки. Но стоит отметить, что самолет класса Боинг (777, 767) массой более 250 тонн создает шумовое воздействие аналогичное грузовому самолету.

После происшествия аэропорт провел ряд мероприятий для обеспечения безопасности взлетов:

1. Увеличение ВВП на 800 м (с 2750 до 3565 м)

2. Установил современное оборудование на грузовом терминале, которое позволяет проводить более точный контроль загрузки судов, вылетающих из Иркутска.

Вопрос Коваленко В.Н.: как можно контролировать загрузку транзитных судов?

Ответ Еловского Е.Л.: по утвержденным документам – загрузочная сопроводительная ведомость и центrovочный график. На основании них оформляются документы на вылет. В большинстве международных аэропортах мира этот метод применяется.

3. В ночное время (с 23:00 до 06:00 местного времени) запрещены взлет и посадка наиболее шумных самолетов (ТУ-134, 154, ИЛ-76, 82,86, ЯК-42)

В чем заинтересованность аэропорта от снятия ограничений:

- Из Иркутска происходит завоз продуктов в северные аэропорты. При прохождении СЗ ветра более 5 м/с взлет по другому курсу невозможен

- ИЛ-76 – самолеты Минобороны вынуждены ждать подходящих погодных условий, хотя у них есть регламент

Вопрос Малых Л.Б.: объясните мне, как простому человеку, не имеющему отношение к аэропорту, что такое взлет курсом 297?

Ответ Еловского Е.Л.: ВВП имеет два взлетных курса. В настоящее время разрешен только взлет в сторону Пивоварихи.

Вопрос Малых Л.Б.: если взлет проходит в сторону города, то самолеты взлетают над какой территорией (схема взлета)?

Ответ Еловского Е.Л.: в 2016 году проходили испытания судов АН-26 и ИЛ-76. АН-26 в окончании ВВП поднимается на высоту 200 м и поворачивает на север. ИЛ-76 при взлете захватывает часть территории ИВАТУ

Вопрос Малых Л.Б.: затрагивает байкальский тракт, Солнечный, ИВАТУ?

Ответ Еловского Е.Л.: только часть ИВАТУ и далее уходит на север.

Вопрос Малых Л.Б.: частота взлетов какая планируется?

Ответ Еловского Е.Л.: 1-2 грузовых рейсов в сутки

Вопрос Малых Л.Б.: география приема бортов какая? Будет ли логистический узел?

Ответ Еловского Е.Л.: в основном местные авиакомпании Ангара, ИрАэро в северные районы, ИЛ-76 – 1-2 раза в месяц транзитные военные (за 2018 год, например, только 19 шт. ИЛ-76)

Выступление Коваленко В.Н.:

«Я 44 года в авиации, летал на самолетах АН-26.

Мною разработаны ряд предложений по организации полетов.

Считаю, что за последние 22 года не принято никаких мер, кроме удлинения полосы.

Предлагаю изучить зарубежный опыт и максимально, что возможно внедрить.

Считаю, что нужно ставить на первое место социальное значение аэропорта. Аэропорт Иркутск входит в 100 значимых предприятий Иркутской области. Я знаком с работой по снабжению Севера. 4-5 месяцев – сложный период, когда только самолетами можно обеспечить доставку продуктов.

Аэропорт Новосибирск, равный Аэропорту Иркутск с 2018 года увеличил в 2 раза оборот грузов, в Иркутске же в 2 раза упал.

Социальный фактор. С Китая идет поставки многих товаров. Часть товаров пролетает мимо в другие аэропорты, а потом возвращаются обратно. Это увеличивает их стоимость, в Новосибирске, к примеру, она ниже.

Иркутский регион занимает 55 место по качеству жизни. На это влияет, в том числе стоимость и доступность товаров.

При составлении обоснования о снятии ограничения социальный фактор, думаю, должен учитываться.

Грузовые возможности аэропорта также ограничены площадями багажных помещений – меньше возможностей для размещения грузов. Наши предприниматели вынуждены отправлять крупногабаритные грузы в Красноярск автотранспортом, далее самолетом оттуда.

Не комфортно живется населению на прилегающей территории, но мы ничего не получим, если не развивать аэропорт.

Аэропорт территориально расположен географически выгодно, однако, имеется дефицит необходимой инфраструктуры и условий.

Если развивать аэропорт, то по подсчетам 100 млн. руб. может давать одна авиакомпания.

Нужно провести дополнительные исследования и расчеты.

В целях повышения мер безопасности, внести изменения в расчеты, выполненные Ленаэропроект – рассчитать самые сложные условия (30 град С). По предварительным расчетам безопасный запас полосы 980 м.

Многочислен подготовлен ряд предложений: устройство полосы торможения, применение противозумных ограждений, высотой 1,8 м вдоль полосы (как во Внуково и других аэропортах), прочее.

Современные конструкции самолетов позволяют взлетать даже с одним двигателем. Имеется опыт других аэропортов о возможности полетов в аналогичных условиях.

Необходимо оставить ограничения по ИЛ-76, организовать контроль веса, т.к. происшествие произошло с транзитным самолетом. Чтобы это решить нужно взаимодействовать с другими авиакомпаниями. Решить это можно довольно просто.

Выступление Залознго Андрея Анатольевича, представителя МКУ г. Иркутска «Безопасный город».

Самое важное, о чем мы должны говорить, это безопасность населения. Все-таки речь идет о взлете на город. И были уже происшествия.

Все ЧС происходят, когда что-то не работает. Давайте говорить не только об экономической выгоде.

Вопрос Малых Л.Б.: кто может оценить безопасность?

Ответ Залознго А.А.: вопрос не ко мне. Из предыдущих выступлений я делаю вывод, что не все требования соблюдены

Выступление Курдюкова Юрия Александровича (инженер по управлению воздушных движений АО «Международный аэропорт Иркутск»)

Сама спецификация аэропорта подтверждает, что безопасность соблюдена. Если пассажирские самолеты взлетают, то и грузовые аналогичны по влиянию на жителей. Я сам проживаю на территории ИВАТУ и подтверждаю, что нет разницы между пассажирским и грузовым самолетом по воздействию. Не нужно пугать, что будет больше шумовой нагрузки.

По расчетам длина ВВП сделана с запасом. В момент, когда самолет пролетает над домами, он находится на высоте 300 м. Как авиационный специалист могу заявить, что при взлете курсом 297 увеличение нагрузки и снижения уровня безопасности не произойдет.

Что получают жители? Как уже сказал Коваленко В.Н., аэропорт находится в невыгодном положении. Пока действуют ограничения, он не привлекателен для российских и зарубежных авиакомпаний. Здесь не только экономические ограничения аэропорта, но и это касается непосредственно жителей города – увеличение сроков и стоимости.

Аэропорт Иркутск одно из важных предприятий города. За долгие годы сформировались традиции и надежный коллектив. Росавиация и Госавианадзор расположены здесь. Они регулярно контролируют работу и непосредственно безопасность.

Вопрос Малых Л.Б.: кто дал оценку безопасности, указанную в обосновании?

Ответ Курдюкова Ю.А.: ООО «Научно-исследовательский центр «Аэродромные технологии – Инжэиниринг», генпроектировщик - Акционерное общество «Проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт воздушного транспорта «Ленаэропроект».

Вопрос Малых Л.Б.: где он находится?

Ответ Курдюкова Ю.А.: в Санкт-Петербурге.

Вопрос Малых Л.Б.: с отменой ограничений не согласятся РЖД. Жителей экономика не сильно волнует. У нас нет недостатка товаров. Сами заказываем – нет никаких проблем со сроками (2-3 дня). Тех, кого я представляю (граждан), интересует безопасность

Ответ Курдюкова Ю.А.: не согласен. Количество интернет-заказов растет. Доставка осуществляется воздушным транспортом. Как дипломированный специалист могу заявить, что безопасность полетов обеспечена на 100%

Вопрос Малых Л.Б. к первому докладчику: по курсу 117 почему не могут взлетать?

Ответ Еловского Е.Л.: как правило, взлетают против ветра – это уменьшает взлетную дистанцию и обеспечивает безопасность. Если ветер больше 5 м/с, то не разрешают взлет.

Вопрос Малых Л.Б.: на территории городка ИВАТУ СК «Новый город» планируют разместить 14-17 этажную застройку. На этот новый микрорайон вы хотите запускать грузовые самолеты?

Ответ Еловского Е.Л.: а Вас не смущает, что этим курсом сейчас взлетают пассажирские самолеты?

Вопрос Малых Л.Б.: каждый захочет взлетать этим курсом. Вы говорите, что не можете контролировать транзитные самолеты. Нормы международного права не дадут ограничивать их, если будет разрешен взлет этим курсом.

Ответ (от Коваленко В.Н.): самолеты – самый безопасный вид транспорта по статистике. Ил-76 сейчас не летают почти. По шумовой нагрузке сейчас остро стоит вопрос о выносе аэропорта. Так сложилась ситуация, что существующий аэропорт расположен рядом с селитебной территорией. Сейчас эти вопросы стоят остро. Выход есть и решать должна администрация. Я не согласен с Евгением Львовичем, что никто в мире не контролирует загрузку транзитных самолетов, например в Бельгии их проверяют. Я здесь на вашей стороне, но вопрос нужно дорабатывать.

Слово Верхотурцева А.Г.:

«Уважаемые собравшиеся, я напоминаю зачем мы здесь собрались. Мы изучаем общественное мнение. У всех была возможность высказать свое мнение по электронной почте и лично. В протоколе будет все отражено.

У нас нет задачи зарабатывать миллионы, забывая о безопасности. Все предписанные мероприятия были выполнены

Замечание от Малых Л.Б.: я не имею авиационного образования, мне многое не понятно из положений материалов обоснования. Прошу изложить человеческим языком вопросы безопасности, шума и контроля транзитных судов.

Предложение от Коваленко В.Н.: на сайте выделить информацию бегущей строкой для наглядности.

Председатель: Ещё есть вопросы? Если вопросов больше нет, предлагаю прения закончить и приступить к голосованию по трем вариантам:

1. «за» снятие запрета;
2. «за» снятие запрета с учетом рекомендаций, замечаний и предложений участников общественных обсуждений;
3. «против»

Участники общественных слушаний, заслушав доклады, обсудив выступления и полученные ответы на вопросы, пришли к следующим выводам:

1. Общественные обсуждения по вопросу снятия ограничений для взлета грузовых ВС по объекту «Международный аэропорт Иркутск» с посадочного курса МК 297° признать состоявшимися.
2. Результаты голосований:

- «за» снятие ограничений - 9 человек;
- «за» снятие ограничений с учетом рекомендаций, замечаний и предложений участников общественных обсуждений – 6 человек;
- «против» - 1 человек;
- «воздержались»: 4 человека.

3. Письменные замечания и предложения, отзывы общественности продолжают приниматься в течение 30 календарных дней в рабочие дни с 09:00 до 17:00 часов местного времени по адресам: 664075, г. Иркутск, ул. Дальневосточная, д. 159 и 664009, г. Иркутск, ул. Ширямова, д. 13 (здание терминала международных воздушных линий, 2 этаж, каб. 208/2).

Информационная поддержка проведения общественных обсуждений осуществляется на официальном сайте АО «Международный Аэропорт Иркутск» (www.iktport.ru).

Перечень замечаний, предложений, отзывов представлены в приложениях №3 и №4 к протоколу.

Приложения:

1. Регистрационные листы участников общественных обсуждений по вопросу снятия ограничений для взлета грузовых ВС по объекту «Международный аэропорт Иркутск» с посадочного курса МК 297°;

2. Регистрационные листы участников (общественные организации) общественных обсуждений по вопросу снятия ограничений для взлета грузовых ВС по объекту «Международный аэропорт Иркутск» с посадочного курса МК 297°;

3. Перечень предложений и замечаний по вопросу обоснования снятия запрета на выполнение взлетов грузовых самолетов в направлении города в аэропорту Иркутска и комментариев к ним (период сбора замечаний и предложений: с 18.01.2021 по 22.04.2021);

4. Замечания, предложения и отзывы граждан (брошюра);

5. Письма-отзывы авиакомпаний (копии письма АО «Авиакомпания «Ангара» от 24.03.2021 № 01889-03-21; письма АО «Авиакомпания «ИрАэро» от 25.03.2021 №0620-0798; письмо ООО «Авиакомпания Волга-Днепр» от 01.04.2021).

ПОДПИСИ УЧАСТНИКОВ:

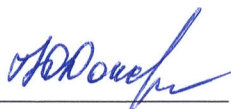
Председатель общественных слушаний:

Коммерческий директор АО
«Международный аэропорт Иркутск»

 / Верхотурцев А.Г. /

Секретарь общественных слушаний:

Заместитель директора по производству
ООО «ПРОФИЗЫСКАНИЯ»

 / Донская Ю.В. /

Представитель граждан:

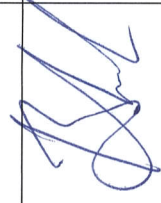
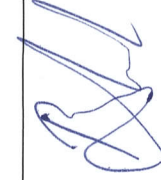
 / Малых Л.Б. /

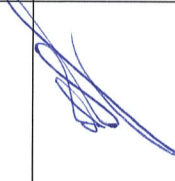
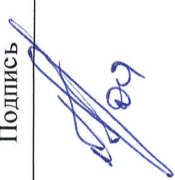
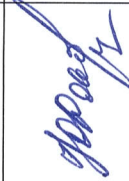
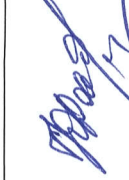
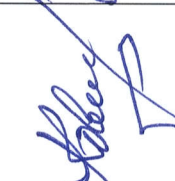
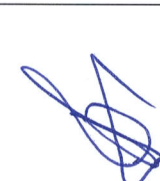
Приложение 1 к протоколу общественных обсуждений от 22.03.2021

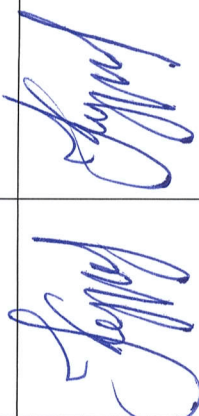
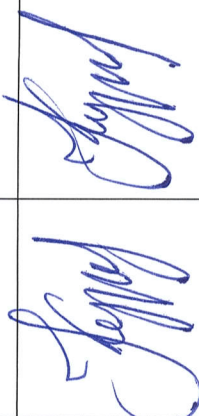
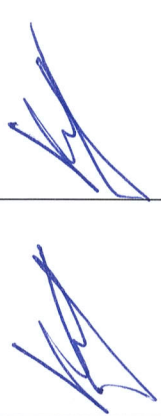
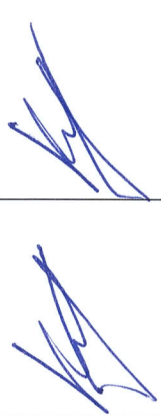
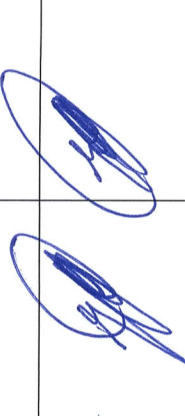
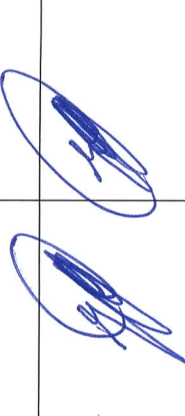
Лист регистрации участников общественных обсуждений

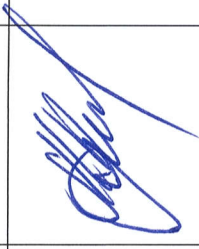
по вопросу обоснования снятия запрета на выполнение взлетов грузовых самолетов в направлении города в аэропорту Иркутска

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

№ п/п	Фамилия имя отчество	Адрес проживания	Место работы, должность	Телефон для связи	Подпись	Согласен (на) на обработку персональных данных Подпись
1	Смирнов Олег Викторович	Ден. Собств 90, 45	АО «Международный аэропорт Иркутск» инженер	8 950 101 48 79		
2	Виндус Александр Сергеевич	Багратионов 334, 43	АО «Международный аэропорт Иркутск» инженер	8 964 127 95 93		
3	Васильев Владимир Леонович	п. Могойтуйский ул. Звездная 53	АО «Международный аэропорт Иркутск» ПДСА	8 914 875 10 72		
4	Ворожнич Александр Игоревич	—	АО «Международный аэропорт Иркутск»	266807		

№ п/п	Фамилия имя отчество	Адрес проживания	Место работы, должность	Телефон для связи	Подпись	Согласен (на) на обработку персональных данных Подпись
5	Шенкина Анастасия Игоревна	-	ООО "Международный транспортный центр" "Уралтранс" ижевский СПО	89501199900		
6	Тарасова Евгения Викторовна	-	ООО "Продукты питания"	89148801484		
7	Домогаева Анна Викторовна	г. Ижевск ул. Первомайская д. 22-А	ООО "Продукты питания" - канцелярия	8-914-933-14-72		
8	Коваленко Вадим Сергеевич	г. Ижевск ул. Первомайская 4 кв. 5	персонал	89836980346		
9	Коваленко Вадим Сергеевич	-	персонал	89148801484		-

№ п/п	Фамилия имя отчество	Адрес проживания	Место работы, должность	Телефон для связи	Подпись	Согласен (на) на обработку персональных данных Подпись
10	Потанов Александр Александрович	г. Иркутск, ул. Мухоморова д. 17, кв. 25	г. Иркутск, ул. Мухоморова д. 17, кв. 25	297969		
11	Кузнецов Юрий Александрович	г. Иркутск, ул. Мухоморова д. 17, кв. 25	г. Иркутск, ул. Мухоморова д. 17, кв. 25	89149266300		
12	Кузнецов Константин Константинович	г. Иркутск пр-т Мухоморова д. 41	-	89148818818		
13	Семинин Виктор Валерьевич	г. Иркутск, ул. Байкальская 244/2	АО «Медиа» г. Иркутск Сл. менеджер СВН	89075465444		
14	Гусев Сергей Борисович	г. Иркутск ул. Мухоморова 128 д-А	А.О. «Медиа» г. Иркутск Сл. менеджер СВН	89832409017		

№ п/п	Фамилия имя отчество	Адрес проживания	Место работы, должность	Телефон для связи	Подпись	Согласен (на) на обработку персональных данных Подпись
15	Коваленко Дмитрий Владимирович	г. Иркутск Советская 42-28	администратор сервера	+79148897 224		
16	Туркин Владимир Васильевич	г. Новосибирск ул. Верхняя 4	администратор сервера	89646527837		
17	Валерьева Оксана Ивановна	г. Иркутск, ул. Барятинская, 62/11, 204	Администрация г. Иркутск	89646527837		
18	Заварзин Андрей Александрович	г. Иркутск ул. К. Маркса 26	МКУ г. Иркутск Бережовский район	89086469072		
19	Малов Владимир	г. Иркутск ул. Св. Екатерины 478	МКУ г. Иркутск Бережовский район	89245472275		

№ п/п	Фамилия имя отчество	Адрес проживания	Место работы, должность	Телефон для связи	Подпись	Согласен (на) на обработку персональных данных Подпись
20	Иванова Ремена Владимировна	б-р Рабелюва 20 а 434	Аэропорт Иркутск ИРСА	8949466994		

Сиреневая Горы, — Дачная улица Вансеровская

СОГЛАСИЕ НА ОБРАБОТКУ ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ

Я, Милош Богумил Борисов,
(ФИО)

паспорт 2511541576 выдан 23.06.2011 г. УФСБ России Иркутск в Октябрь. Р. не
(серия, номер) (когда и кем выдан) Иркутск

адрес регистрации: г. Иркутск ул. Промиссер 117-25

даю свое согласие на обработку в АО "Международный Аэропорт Иркутск"

моих персональных данных, относящихся исключительно к перечисленным ниже категориям персональных данных: фамилия, имя, отчество; пол; дата рождения; тип документа, удостоверяющего личность; данные документа, удостоверяющего личность; гражданство.

Я даю согласие на использование персональных данных исключительно в целях проведения общественных обсуждений по вопросу обоснования снятия запрета на выполнение взлета грузовых самолетов в направлении города из аэропорта Иркутск, а также на хранение данных об этих результатах на электронных носителях.

Настоящее согласие предоставляется мной на осуществление действий в отношении моих персональных данных, которые необходимы для достижения указанных выше целей, включая (без ограничения) сбор, систематизацию, накопление, хранение, уточнение (обновление, изменение), использование, передачу третьим лицам для осуществления действий по обмену информацией, обезличивание, блокирование персональных данных, а также осуществление любых иных действий, предусмотренных действующим законодательством Российской Федерации.

Я проинформирован, что АО "Международный Аэропорт Иркутск" гарантирует обработку моих персональных данных в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации как неавтоматизированным, так и автоматизированным способами.

Данное согласие действует до достижения целей обработки персональных данных или в течение срока хранения информации.

Данное согласие может быть отозвано в любой момент по моему письменному заявлению.

Я подтверждаю, что, давая такое согласие, я действую по собственной воле и в своих интересах.

" 22 " марта 2021 г.

 | 
Подпись | Расшифровка подписи

Приложение 2 к протоколу общественных обсуждений от 22.03.2021

Лист регистрации участников (общественные организации) общественных обсуждений

по вопросу обоснования снятия запрета на выполнение взлетов грузовых самолетов в направлении города в аэропорту Иркутска

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

№ п/п	Наименование организации (объединения)	Адрес места нахождения	ФИО представителя юридического лица (полностью)	Адрес места жительства	Телефон для связи	Подпись
1						
2						
3						
4						
5						
6						



Секретарь

Подпись

Донская Юлия Валерьевна
расшифровка подписи

Перечень предложений и замечаний по вопросу обоснования снятия запрета на выполнение взлетов грузовых самолетов в направлении города в аэропорту Иркутска и комментариев к ним (период сбора замечаний и предложений: с 18.01.2021 по 22.04.2021)

№пп	Содержание предложений (замечаний)	Комментарии (АО «Международный аэропорт Иркутск»)
1	П. 2 лист 28 Разработки Ланеэропроекта согласовывает снятие запрета на взлет в сторону города для типов грузовых ВС 1 и 2 класса с учетом точного контроля взлетной массы ВС. На основании этого считаю необходимым предоставить информацию каким образом и какими средствами будет осуществляться точный контроль, в том числе транзитных грузовых самолетов. Коваленко Владимир Николаевич 8-983-698-03-46	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 воздушных судов, определяет массовые и центровочные характеристики и рассчитывает центровочный график грузовых воздушных судов, выполняющих транспортные (грузовые) рейсы. Осуществляет контроль выдерживания ограничений по взлетной массе, центровке и загрузке воздушных судов, предусмотренные Руководством по центровке и загрузке самолетов Гражданской авиации (РЦЗ-83), Руководством по грузовым перевозкам на внутренних воздушных линиях Союза ССР (РГП), а также обеспечивает руководство и контроль размещения и крепления груза в воздушном судне в соответствии со схемой загрузки. Для автоматизированных расчетов центровки и загрузки воздушных судов используется модернизированная система «Центровка».
2	Как жители района, прилегающего к аэропорту, я и моя семья испытываем огромные неудобства в связи с полетами самолетов над нашим домом: уровень шума запределен, ощущаются газовые выхлопы от работы двигателей и загрязнение атмосферы – все это отрицательно сказывается на нашем здоровье, качестве сна в ночное время и в целом на качестве жизни. В связи с этим, я категорически против снятия запрета на взлет в сторону города, прошу принять к сведению мое мнение в отношении данного вопроса. Лаган Ирина Юрьевна	Принято к сведению.
3	-Шумовые экраны - Водоотведение ливневка Сверчинская Любовь Михайловна	Установление шумозащитных экранов решается в рамках разработки нормативно-проектной документации при соответствующем обосновании. Вопрос водоотведения ливневых вод на территории аэропорта не является предметом данных обсуждений.
4	Установить вдоль забора шумопоглощающие экраны Установить ливневку, чтобы во время таяния снега вода не стекала на частные дома с территории аэропорта. Пономарева Любовь Анатольевна	Установление шумозащитных экранов решается в рамках разработки нормативно-проектной документации при соответствующем обосновании. Вопрос водоотведения ливневых вод на территории аэропорта не является предметом данных обсуждений.
5	Мы живем на ул. Кубанская, напротив взлетная полоса, откуда начинают разбег большие самолеты. При разбеге у нас звенят окна и стоит шум, ночью	Организация шумозащитных мероприятий решается в рамках разработки нормативно-проектной документации при соответствующем

	просыпаемся. Надо это устранить. Также сделать отвод воды, так как все бежит по новому асфальту, есть фотографии. Самолеты садятся так, что ощущение сейчас заденут крыши домов. Журавская Ирина Васильевна	обосновании. Вопрос водоотведения ливневых вод на территории аэропорта не является предметом данных обсуждений.
6	- поставить вдоль ограждений аэропорта от ул. Яблоневой до ул. Молодежной шумозащитные экраны 6 м высотой - построить коллекторы для слива паводковых вод, которые весной и осенью топят бурной рекой ул. Кубанскую, ул. Портовую, ул. Яблоневую и ул. Совхозную. Макарова Елена Иосифовна	Установление шумозащитных экранов решается в рамках разработки нормативно-проектной документации при соответствующем обосновании. Вопрос водоотведения ливневых вод на территории аэропорта не является предметом данных обсуждений.
7	- довести до населения, проживающего по ул. Кубанская: 1.о результатах мониторинга воздействия авиационного шума на мощность при взлете грузовых ВС 2.график – время активных полетов с учетом времени тишины с 23.00 до 5.00 3.установить ограждения для изоляции шума от взлетающих самолетов 4.решить вопрос водоотведения в летнее и весеннее время (дожди и таяние снега) Собрание жильцов домов №№23, 25, 26, 27, 28, 30 по ул. Кубанская.	По 1 и 2 вопросам информация будет дополнительно размещена на официальном сайте АО «Международный Аэропорт Иркутск» (www.iktport.ru); По 3 и 4 вопросам: Установление шумозащитных экранов решается в рамках разработки нормативно-проектной документации при соответствующем обосновании. Вопрос водоотведения ливневых вод на территории аэропорта не является предметом данных обсуждений.
8	Я, Нащенко Мария Михайловна, проживаю на территории ИВВАИУ (ул.Советская 176/202) абсолютно ПРОТИВ снятия запрета на выполнение взлетов грузовых самолетов в направлении города. Мой дом находится 1,5 км от взлетно-посадочной полосы курса МК 297. Я убеждена, что ваше обоснование слишком приукрашено и далеко от реальности. «Когда пролетает самолет, то в помещении уровень шума достигает 60 дБ, при максимально допустимых нормах 55 дБ в дневное время и 45. На улице уровень шума достигает 80 дБ и выше» Это официальные данные города Лобня. Воздушный коридор проходит над ними на высоте ниже 400-500 метров. Воздушный коридор над нашими домами имеет высоту намного ниже. Почему же по вашим данным уровень шума не превышает допустимый? Были ли сделаны замеры шума на территории ИВВАИУ в момент взлета и посадки самолета? По утрам мы просыпаемся от жуткого гула, прогреваемых двигателей. Еще одна проблема сильный запах топлива, который остается после взлетевшего самолета на земле и копать переработанного топлива на окнах. Приходится дышать продуктами сгорания авиационного топлива. А это увеличивает риски для здоровья — прежде всего, у детей. За 20 минут прогулки на детской площадке над головой заходят на посадку не менее десятка самолетов. И теперь над нами будут летать еще и грузовые самолеты, создающие еще большие шумовое и экологическое загрязнения. Согласно п.3.4. ГОСТ 22283-2014 «Шум авиационный. Допустимые уровни шума на территории жилой застройки и методы его измерения», «При реконструкции аэропортов или изменении условий эксплуатации воздушных судов (ВС) акустическая обстановка на территориях жилой	Замечание принято к сведению.

	застройки не должна ухудшаться.» В зоне взлета грузовых ВС также расположены социальные объекты, для которых применяются более строгие ограничения по шуму: детский сад №127 «Березка» и планируемая школа на не менее 1500 мест (местоположение утверждено мэром г. Иркутска Р. Болотовым, строительство запланировано на 2023г). Авиационный шум отрицательно влияет на здоровье: нервную и сердечно-сосудистую системы, слух. Помимо шума, возрастает угроза падения воздушного судна на жилые постройки, что повлечет огромные человеческие жертвы! Вспомним крупнейшую авиационную катастрофу, произошедшую 6 декабря 1997г в нашем городе. Самолет АН-124 «Руслан», едва оторвавшись от взлетно-посадочной полосы, рухнул на жилые дома! «Такое ощущение, что все ждут, когда случится катастрофа. Тогда, возможно, что-то будет предприниматься»	
9	Здравствуйте, на сайте iktport.ru по вопросу «Общественные обсуждения по вопросу снятия запрета на выполнение взлетов грузовых самолетов» не размещена официальная информация дат начала и окончания общественных обсуждений, а так же начала и окончания приема замечаний и предложений. Прошу предоставить информацию. Хочу обратить ваше внимание, что отсутствие в общем доступе информации о порядке и сроках проведения общественных обсуждений является прямым нарушением проведения общественных обсуждений и может быть обжалована в судебном порядке. Мария Данилевич <maskadv@mail.ru>	Сроки проведения обсуждений и место доступности материалов (с даты публикаций и в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения по рабочим дням с 9:00 до 17:00) были указаны в публикациях газет и на сайте iktport.ru.
10	Выражаю своё мнение по поводу снятия запрета для полётов над городом грузовых самолётов . Я против , как минимум это небезопасно для людей, дополнительно экологическое загрязнение. Самолеты идут на посадку с сильным шумом, срабатывают сигнализации на машинах, просто страшно гулять с детьми, над 127 дет.садом идут на посадку со свистом и углом, какие еще нужны аргументы и основания для невозможности снятия ограничений? Только перенос аэропорта. Людмила Рахлянская <lraxlianskajal@mail.ru>	Принято к сведению
11	Считаю материалы обоснования недостаточными для принятия решения о снятии ограничений на выполнение взлетов грузовых самолетов в направлении города в аэропорту Иркутска. 1. Считаю, что прежде, чем принимать решение о снятии ограничений, следует провести рекомендованные в обосновании замеры уровня шума а существующей жилой застройке: «- необходимо проводить регулярный мониторинг уровня шума в соответствии с ГОСТ 22283-2014.	Принято к сведению

	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» 2. Кроме того, следует также выполнить следующие рекомендации, указанные в обосновании: «- разместить и установить защитные экраны, которые позволят существенно снизить уровень шума при осуществлении взлета, посадки и руления ВС; - снизить интенсивность использования воздушных трасс, проходящих через город Иркутск, для воздушных судов III гр. по шуму» 3. Еще один важный момент, считаю ограничения на взлет грузовых судов в сторону города обоснованными по следующей причине, указанной в материалах обоснования: «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;» 4. Таким образом, чтобы исключить в будущем возможные авиакатастрофы на территории города Иркутска, а также возможные человеческие жертвы, предлагаю, провести дополнительные изыскания безопасности взлета грузовых воздушных судов в сторону города, с учетом современной застройки приаэродромной зоны и этажности этой застройки, в том числе с целью оценки риска возможных авиакатастроф. 5. В случае большого риска, предлагаю рассмотреть вариант строительства другого аэропорта в другом месте, не в черте города. Трайбер Вера Александровна vera.irkutsk@mail.ru	
12	Из обоснования усматривается, что акустический анализ проведен для ночного времени, но в ночное время взлеты и посадки запрещены, т.е. шум отсутствует, тогда какой шум замерялся? В докладе отсутствуют ссылки на акустический расчет для дневного времени, особенно в утренние часы, когда производятся все вылеты и во время посадок 14-21 час. Аэропорт города находится практически в центре города Иркутска, взлет производится на жилую застройку и детские учреждения, детский сад №127 «Березка», расположенный по адресу: ул. Советская, 117 и детский сад №12 «Сибирячок», расположенный по адресу: ул. Советская, 119а, находятся на линии взлета. На линии также находятся многоквартирные дома (в том числе выше 9 этажей) на улице Советская. При посадке в районе глиссады оказывается школа №23, а также мой девятиэтажный дом.	Принято к сведению

	По утрам слышен гул прогреваемых двигателей. От прогрева двигателей остается сильный запах топлива, который ощущается даже на улице Трилиссера и Ядринцева, Омилевского, находящихся в 4-5 остановках от аэропорта. Приходится дышать продуктами сгорания авиационного топлива, что увеличивает риски для здоровья – прежде всего, у детей. За 20 минут прогулки на детской площадке над головой заходят на посадку не менее десятка самолетов. И теперь над нами будут летать еще и грузовые самолеты, создающие еще большие шумовое и экологическое загрязнения. Седьмая подзона аэропорта (ст. 47 ВК) включает территории, на которые распространяется шумовое воздействие от взлетающих и приземляющихся самолетов и выбросы топлива. Она почти полностью покрывает Правобережный и Октябрьский округа Иркутска и частично – Свердловский и Ленинский. Также под ограничением оказались еще 12 муниципальных образований Иркутского района. Если весь центр города попадает под шумовое воздействие и выбросы топлива, то увеличение количества взлета в сторону города не только противоречит логике, но является нарушением ст. 47 ВК. Авиационный шум отрицательно влияет на здоровье: нервную и сердечно-сосудистую системы, слух. Помимо шума, возрастает угроза падения воздушного судна на жилые постройки, что повлечет огромные человеческие жертвы! Вспомним крупнейшую авиационную катастрофу, произошедшую 6 декабря 1997 года в нашем городе. Самолет АН-124 «Руслан» едва оторвавшись от взлетно-посадочной полосы рухнул на жилые дома, погибли 72 человека, в том числе воспитанники детского дома, на здание которого обрушились обломки. По второму вопросу. Невозможно контролировать взлетную массу транзитных воздушных судов, принадлежащих иностранным государствам, а именно такие суда высокой грузоподъемности являются транзитными. Поэтому ограничения по взлетной массе, центровке и загрузке всех взлетающих воздушных судов исполнить невозможно, следовательно, невозможно гарантировать безопасность их взлетов. По третьему вопросу. Если не произведены расчеты максимальной взлетной массы, то и не может быть речи о снятии запрета. Кроме того, как уже говорилось выше, массу транзитных самолетов не отследить. Грузооборот отдаленных районов невысок и совсем не требует судов 1-2 класса, анализ товарооборота не произведен, экономическое обоснование голословно. Дьяконова Ирина Александровна Ул. Загоскина, 9-101 Тел. 8-964-540-94-81	
13	Ваше обоснование построено на расчетных данных аэропорта г. Лобня, а не Иркутска. Воздушный коридор проходит над ними на высоте 400-500 метров, а над моим домом 60-100м, следовательно, уровень шума у нас намного выше. Из доклада усматривается, что акустический анализ проведен для ночного времени, но в ночное время	Принято к сведению. Ответ будет размещен на сайте до 1 августа 2021г.

взлеты и посадки запрещены, т.е шум отсутствует, тогда какой шум замерялся? В докладе отсутствуют ссылки на акустический расчет для дневного времени, особенно в утренние часы, когда производятся все вылеты.

Аэропорт города находится практически в центре города Иркутска, взлет производится на жилую застройку и детские учреждения, детский сад №127 «Березка», расположенный по адресу ул. Советская 117 и детсад №12 «Сибирячок», расположенный по адресу Советская 119а, находятся на линии взлета. На линии также находятся многоэтажные дома (в том числе выше 9 этажей) на улице Советская. При посадке в районе глиссады оказывается школа №23.

По утрам мы просыпаемся от жуткого гула, прогреваемых двигателей. От прогрева двигателей остается сильный запах топлива, который ощущается даже на улице Трилисера и Ядринцева, Омилевского, находящихся в 4-5 остановках от аэропорта. Еще одна проблема сильный запах топлива, который остается после взлетевшего самолета на земле и копоть переработанного топлива на окнах, балконах жилых домов. Приходится дышать продуктами сгорания авиационного топлива, что увеличивает риски для здоровья — прежде всего, у детей. За 20 минут прогулки на детской площадке над головой заходят на посадку не менее десятка самолетов. И теперь над нами будут летают еще и грузовые самолеты, создающие еще большие шумовое и экологическое загрязнения.

Седьмая подзона аэропорта (ст.47 ВК) включает территории, на которые распространяется шумовое воздействие от взлетающих и приземляющихся самолетов и выбросы топлива. Она почти полностью покрывает Правобережный и Октябрьский округа Иркутска и частично — Свердловский и Ленинский. Также под ограничением оказались еще 12 муниципальных образований Иркутского района. Если весь центр города попадает по шумовое воздействие и выбросы топлива, то увеличение количества взлета в сторону города не только противоречит логике, но является нарушением ст. 47 ВК РФ.

Авиационный шум отрицательно влияет на здоровье: нервную и сердечно-сосудистую системы, слух. Помимо шума, возрастает угроза падения воздушного судна на жилые постройки, что повлечет огромные человеческие жертвы! Вспомним крупнейшую авиационную катастрофу, произошедшую 6 декабря 1997г в нашем городе. Самолет АН-124 «Руслан» едва оторвавшись от взлетно-посадочной полосы рухнул на жилые дома, Погибли 72 человека, в том числе воспитанники детского дома, на здание которого обрушились обломки.

По второму вопросу. Невозможно контролировать взлетную массу транзитных воздушных судов,

	принадлежащих иностранным государствам, а именно такие суда высокой грузоподъемности являются транзитными. Поэтому ограничения по взлетной массе, центровке и загрузке всех взлетающих воздушных судов исполнить невозможно, следовательно, невозможно гарантировать безопасность их взлетов. По третьему вопросу. Если не произведены расчеты максимальной взлетной массы, то и не может быть речи о снятии запрета. Кроме того, как уже говорилось выше, массу транзитных самолетов не отследить. Грузооборот отдаленных районов невысок и совсем не требует судов 1-2 класса, анализ товарооборота не требует судов 1-2 класса, анализ товарооборота не произведён, экономическое обоснование голословно. Эрлиц Елена Владимировна <elena.erlits@mail.ru>	
14	Против взлётов Гречина Галина Николвевна г.Иркутск, ул.Пискунова, д.142/8, т. 89149239442 <g_galina62@mail.ru>	Принято к сведению
15	Ваше обоснование построено на расчетных данных аэропорта г. Лобня, а не Иркутска. Воздушный коридор проходит над ними на высоте 400-500 метров, а над нашими домами намного ниже, следовательно, уровень шума у нас намного выше. Из доклада усматривается, что акустический анализ проведен для ночного времени, но в ночное время взлеты и посадки запрещены, какой шум замерялся? В докладе отсутствуют ссылки на акустический расчет для дневного времени. Аэропорт города находится практически в центре города Иркутска, взлет производится на жилую застройку и детские учреждения, детский сад №127 «Березка», расположенный по адресу: ул, Советская, 117 и детский сад №12 «Сибирячок», расположенный по адресу: ул. Советская, 119а, находятся на линии взлета. На линии также находятся многоквартирные дома (в том числе выше 9 этажей) на улице Советская. При посадке в районе глиссады оказывается школа №23. По утрам мы просыпаемся от жуткого гула прогреваемых двигателей. От прогрева двигателей остается сильный запах топлива, который ощущается даже на улице Трилиссера и Ядринцева, Омулевского, находящихся в 4-5 остановках от аэропорта. Еще одна проблема сильный запах топлива, который остается после взлетевшего самолета на земле и копоть переработанного топлива на окнах, балконах жилых домов. Приходится дышать продуктами сгорания авиационного топлива, что увеличивает риски для здоровья – прежде всего у детей. За 20 минут прогулки на детской площадке над головой заходят на посадку не менее десятка самолетов. И теперь над нами будут летают еще и грузовые самолеты, создающие еще большие	Принято к сведению. Ответ будет размещен на сайте до 1 августа 2021г.

	шумовое и экологическое загрязнения. Седьмая подзона аэропорта (ст.47 ВК) включает территории, на которые распространяется шумовое воздействие от взлетающих и приземляющихся самолетов и выбросы топлива. Она почти полностью покрывает Правобережный и Октябрьский округа Иркутска и частично — Свердловский и Ленинский. Также под ограничением оказались еще 12 муниципальных образований Иркутского района. Если весь центр города попадает по шумовое воздействие и выбросы топлива, то увеличение количества взлета в сторону города не только противоречит логике, но является нарушением ст. 47 ВК РФ. Авиационный шум отрицательно влияет на здоровье: нервную и сердечно-сосудистую системы, слух. Помимо шума, возрастает угроза падения воздушного судна на жилые постройки, что повлечет огромные человеческие жертвы! Вспомним крупнейшую авиационную катастрофу, произошедшую 6 декабря 1997г в нашем городе. Самолет АН-124 «Руслан» едва оторвавшись от взлетно-посадочной полосы рухнул на жилые дома, Погибли 72 человека, в том числе воспитанники детского дома, на здание которого обрушились обломки. По второму вопросу. Невозможно контролировать взлетную массу транзитных воздушных судов, принадлежащих иностранным государствам, а именно такие суда высокой грузоподъемности являются транзитными. Поэтому ограничения по взлетной массе, центровке и загрузке всех взлетающих воздушных судов исполнить невозможно, следовательно, невозможно гарантировать безопасность их взлетов. По третьему вопросу. Если не произведены расчеты максимальной взлетной массы, то и не может быть речи о снятии запрета. Кроме того, как уже говорилось выше, массу транзитных самолетов не отследить. Грузооборот отдаленных районов невысок и совсем не требует судов 1-2 класса, анализ товарооборота не требует судов 1-2 класса, анализ товарооборота не произведён, экономическое обоснование голословно. Трегубов Юрий Витольдович (г. Иркутск, ул. Загоскина, 9-101)	
16	Я категорически против снятия запрета взлета грузовых самолетов на город. экономический эффект, если он есть, не оправдывает негативные последствия взлетов транспортных самолетов на город, особенно транзитных. Аэропорт не должен превращаться в заправочную станцию для азиатских лайнеров, именно к этому приведет снятие запрета взлета на город. Жители города ничего не получают, кроме риска очередного падения самолета, шума и загрязнения воздуха. Необходимо вспомнить трагедию 1994 г.: у авиалайнера Ту-154М авиакомпании «Байкал» при	Принято к сведению.

	совершении внутреннего рейса ВКЛ130 по маршруту Иркутск – Москва через 3,5 минуты после взлета загорелся двигатель №2. Пилоты развернули лайнер обратно на Иркутск, но он потерял управление и упал на молочную ферму в селе Мамоны в 15 км от аэропорта Иркутска. В катастрофе погибли 125 человек – все находившиеся на борту самолета 124 человека (115 пассажиров и 9 членов экипажа) и 1 человек на земле; еще 1 человек на земле получил ранения. Я проживаю в доме 117 по ул. Трилиссера, мой дом находится примерно в 4 километрах от взлетной полосы, это ближе, чем село Мамоны. Почти весь Иркутск попал в 7-ую подзону приаэродромной территории. В границах седьмой подзоны существуют превышения уровня шумового, электромагнитного воздействий, концентраций загрязняющих веществ в атмосферном воздухе. Кадастровый квартал 38:36:000022, в котором расположен мой дом, попадает еще и в 3-ю подзону, т.е. в зону границ полосы воздушных подходов аэропорта. Нам и так хватает шума и загрязнений. А аэропорт еще увеличивает наши риски, загрязнение воздуха и шум. Читая ваше обоснование, я так и не увидел, в каком месте замерялся уровень шума? Сначала измерьте шум и уровень загрязнения в районе 23 школы, в районе города ИВАТУ при взлете самолетов, а потом выходите к людям с просьбами о снятии запретов. 12.04.2021 Агейченко Никита Станиславович (тел. 8-999-640-20-48)	
17	Я против снятия запретов взлетов на город. Если проанализировать статистику крупных авиакатастроф, то Иркутский аэропорт занимает первое место в России по падениям самолетов. 1.Третьего января 1994 Авиалайнер Ту-154М авиакомпании «Байкал» совершал внутренний рейс ВКЛ 130, но через 3,5 минуты после взлета у него загорелся двигатель №2. Пилоты развернули лайнер обратно на Иркутск, но он потерял управление и рухнул на молочную ферму в селе Мамоны в 15 км от аэропорта Иркутска. В катастрофе погибли 125 человек – все находившиеся на борту самолета 124 человека. 2.Третьего июля 2001 года Авиалайнер Ту-154М авиакомпании «ВладивостокАвиа» совершал рейс ДД-352 при заходе на посадку в аэропорту Иркутска внезапно свалился в плоский штопор и рухнул на землю. Погибли все находившиеся на его борту. 3.Девятого июля 2006 Авиалайнер Airbus A310-324 авиакомпании «Сибирь» совершал внутренний рейс SBI778, но после посадки в пункте назначения выкатился за пределы взлетной полосы аэропорта Иркутска и врезался в гаражный комплекс. Из находившихся на его борту 203 человека (195 пассажиров и 8 членов экипажа) погибли 125. 4. 6 декабря 1997 года Транспортный самолет Ан-124-100 566 встает ВВС России выполнял рейс, но во время вылета из Иркутска у него отказали три из четырех двигателя. Поднявшись на высоту 66 метров, самолет потерял управление и упал на жилые дома микрорайона Авиастроителей и полностью разрушился. Погибли 72 человека (49 из них – на земле).	Принято к сведению.

	5. Упомянутый в вашем докладе китайский транспортный самолет. Такого количества авиакатастроф нет ни в одном городе России, несмотря на то, что Иркутск принимает не так уж много самолетов по сравнению с Москвой, Екатеринбург, Санкт-Петербургом. Это означает, что в Иркутском аэропорту существуют неблагоприятные условия для соблюдения безопасности полетов, которые никем серьезно не изучаются. При взлетах и при заходе на посадку самолеты совершают руление над жилой застройкой и детскими учреждениями, школой и садами. Кто может гарантировать, что очередной не уйдет в штопор или у него не откажут двигатели, и мы не окажемся погребенными под останками самолета. Вместо того, чтобы перенести аэропорт за город, нам предлагают увеличить потенциальную опасность над нашими головами. На ул. Ядринцева, где стоит мой дом, по утрам слышен рев двигателей, а взлетающие Аны добавляют нам еще и невыносимый и очень устойчивый запах топлива. Именно авиационное топливо содержит очень токсичные присадки, которые уже давно запрещены при производстве автомобильного бензина. Прошу вас, рассмотрите вопрос о переносе аэропорта и не снимайте запрет на взлет транспортных самолетов, если вам не безразличны жизни и здоровье людей. Сидорова Нина Васильевна (тел. 8-950-066-46-57)	
18	Снятие запрета на взлет в сторону города (с магнитного курса - 297°) для всех типов грузовых воздушных судов 3 и 4 класса без ограничений; Если к 3-4 классу воздушных судов относятся самолеты АН, работающие на авиабензине с добавкой в него тетраэтилсвинца. Из-за токсичности эта присадка давно запрещена при производстве автомобильного бензина. Разрешая взлет на город АН-ов, вы будете опылять тетраэтилсвинцом жилые дома на линии взлета в достаточно высокой концентрации, так как самолет при взлете над ИВАТУ находится на расстоянии меньше чем 100 м. Необходимо замерять сразу после взлета АН концентрацию свинца и его соединений на высоте 10-этажного дома (максимальная этажность на линии взлета). Кроме того, уровень шума самолетов АН достаточно высок и должен быть измерен непосредственно в жилых зонах ИВАТУ. 2. Снятие запрета на взлет в сторону города (с магнитного курса - 297°) для типов грузовых воздушных судов 1 и 2 класса, с учетом точного контроля взлетной массы воздушных судов (для воздушных судов, допущенных к полетам на аэродроме с учетом ограничений взлетной массы). Предполагается, что к 1,2 классу относятся самолеты с газотурбинными двигателями. Основная марка авиакеросина, которым в России заправляют почти все пассажирские, транспортные самолеты — ТС-1 — топливо сернистое. Оно вырабатывается из нефти с высоким содержанием серы. Концентрация серы также должна быть измерена в жилой застройке на линии взлета города, с указанием конкретных домов, в районе которых проводилось измерение.	Принято к сведению

	Кроме того, взлетную массу и центровку невозможно будет проверить для транзитных самолетов, что было упомянуто в докладе, значит нет смысла в расчетах массы, упомянутых в третьем вопросе 3. Если еще не выполнили расчеты, упомянутые в третьем вопросе и не изменены Федеральные авиационные правила, вопрос о снятии запретов ставить преждевременно. Транзитные самолеты так и будут взлетать в конце полосы. Пожалуйста не подвергайте нас, жителей города опасности и не снимайте запрет на взлет в сторону города, постройте аэропорт за городом. Малых Людмила Борисовна 89245472273	
--	--	--

Количество положительных отзывов граждан за снятие запрета на выполнение взлетов грузовых самолетов в направлении города в аэропорту Иркутска: 104.

Письма-отзывы авиакомпаний





АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

Авиакомпания «ИрАэро»

Советская ул., д. 139 «А», г. Иркутск, 664009
Тел.: (3952) 27-02-88, 27-13-04, тел/факс: (3952) 27-02-92, 27-15-13, e-mail: info@iraero.ru
р/с 40702810202010000003 СФ ОАО АКБ «Международный финансовый клуб»
г. Красноярск БИК040407592, к/с 30101810100000000592, ОКПО 51500810
ОГРН 1033841003173, ИНН/КПП 3808091156/384901001

25.03.2021
На исх. № б/н

№ 06.20-0498 Коммерческому директору
от 23.03.2021 АО «Международный Аэропорт Иркутск»
А.Г. Верхотурцеву

Уважаемый Анатолий Григорьевич!

От имени АО «Авиакомпания ИрАэро» выражаю Вам свое почтение.

На Ваш запрос о снятии ограничений на взлет грузовых ВС в сторону города сообщая следующее.

Выполнение регулярных грузопассажирских рейсов авиакомпании по маршруту Иркутск – Бодайбо на ВС Ан-26 было временно приостановлено из-за падения пассажиропотока в 2020 году. Авиакомпания рассчитывает возобновить выполнение вышеуказанных рейсов после полного восстановления пассажиропотока. В связи с этим сообщаем о наличии заинтересованности АО «Авиакомпания «ИрАэро» в снятии ограничений на взлет с МК 297 для грузовых самолетов с коммерческой загрузкой.

С уважением,
Первый заместитель
генерального директора


В.Г. Панфилов

Исп. Калугин В.В.
(3952) 27-02-92 (доб. 148)
e-mail: v.kalugin@iraero.ru

Россия, 664009, г. Иркутск, ул. Ширямова, 2
Тел.: (3952) 287-833, 287-862, Факс: (3952) 287-820
ИНН / КПП 3811089799 / 381101001, ОГРН 1053811073579
E-mail: info@angara.aero, www.angara.aero

Исх.№ 01889 – 03 – 21 от 24.03.2021г.

Коммерческому директору
АО «Международный аэропорт Иркутск»
А.Г. Верхотурцеву

Уважаемый Анатолий Григорьевич!

Выражаем Вам свое почтение и благодарим за многолетнее сотрудничество.

В ответ на Ваш запрос №б/н от 23.03.2021г. сообщаем, АО «Авиакомпания «Ангара» в дальнейшем планирует выполнение грузовых рейсов в северные аэропорты Киренск, Ербогачен, Мама, Бодайбо, Усть – Кут на воздушном судне типа Ан – 26 – 100, в связи с чем заинтересована в снятии ограничений введенных в соответствии с распоряжением Минтранса РФ №ПР – 2 – р от 08.05.2002г. на взлет в сторону города с магнитным курсом - 297° для грузовых воздушных судов с коммерческой загрузкой на борту.

Директор



С.Э. Саламатов

Исполнитель
Любавская Д.А.
тел.: +7 (3952) 28-78-31, доб. 3404