

Оценка размеров зоны запрещения жилой застройки вокруг аэропорта «СТРИГИНО»

Ранжирование территории санитарного разрыва по пригодности к застройке

Государственное санитарно-эпидемиологическое нормирование
Российской Федерации

2.1.1. ПЛАНИРОВКА И ЗАСТРОЙКА НАСЕЛЕННЫХ МЕСТ

САНИТАРНО-ЗАЩИТНЫЕ ЗОНЫ АЭРОПОРТОВ, АЭРОДРОМОВ, ВЕРТОДРОМОВ

Дополнение № 1 к СанПиН 2.2.1./2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»

Санитарно-эпидемиологические правила и нормативы СанПиН 2.2.1./2.1.1. -10

Издание официальное

7.3. Для аэропортов с интенсивностью более 50 тыс. взлет-посадок в год или 137 взлет-посадок в сутки ранжирование территории санитарного разрыва по пригодности к застройке проводится в соответствии с Таблицей 1, исходя из уровней авиационного шума.

Таблица 1

Время суток		Допустимые уровни шума в зонах			
		Зона А	Зона Б	Зона В	Зона Г
День (7:00 – 23:00)	При пролётах	$L_{Aзкв} \leq 55$	$56 \leq L_{Aзкв} \leq 60$	$61 \leq L_{Aзкв} \leq 65$	$L_{Aзкв} > 65$
	При опробывании и двигателях	$L_A \leq 70$	$71 \leq L_A \leq 80$	$81 \leq L_A \leq 85$	$L_A > 85$
Ночь (23:00 – 7:00)	При пролётах	$L_{Aзкв} \leq 45$	$46 \leq L_{Aзкв} \leq 50$	$51 \leq L_{Aзкв} \leq 55$	$L_{Aзкв} > 55$
	При опробывании и двигателях	$L_A \leq 60$	$61 \leq L_{Aзкв} \leq 70$	$71 \leq L_{Aзкв} \leq 75$	$L_{Aзкв} > 75$

Примечание: значение уровней звука округляется до ближайшего целого числа

В зоне А разрешается размещение жилых домов, детских дошкольных учреждений, школ и учебных заведений, гостиниц, административных и научно-исследовательских организаций.

В зонах Б и В разрешается нахождение любых зданий при условии повышенной звукоизоляции конструкций их наружного ограждения: для жилых помещений зоны Б – 20-25 дБА, для жилых помещений зоны В – 25-30 дБА; для зданий другого назначения – в соответствии с действующими санитарно-эпидемиологическими правилами и нормативами.

В зоне Г размещение объектов жилищно-гражданского назначения запрещено, за исключением административных и научно-исследовательских организаций при условии обеспечения необходимой звукоизоляции конструкций их наружного ограждения.

Информация от властей об уровнях авиационного шума вокруг аэропорта «СТРИГИНО»

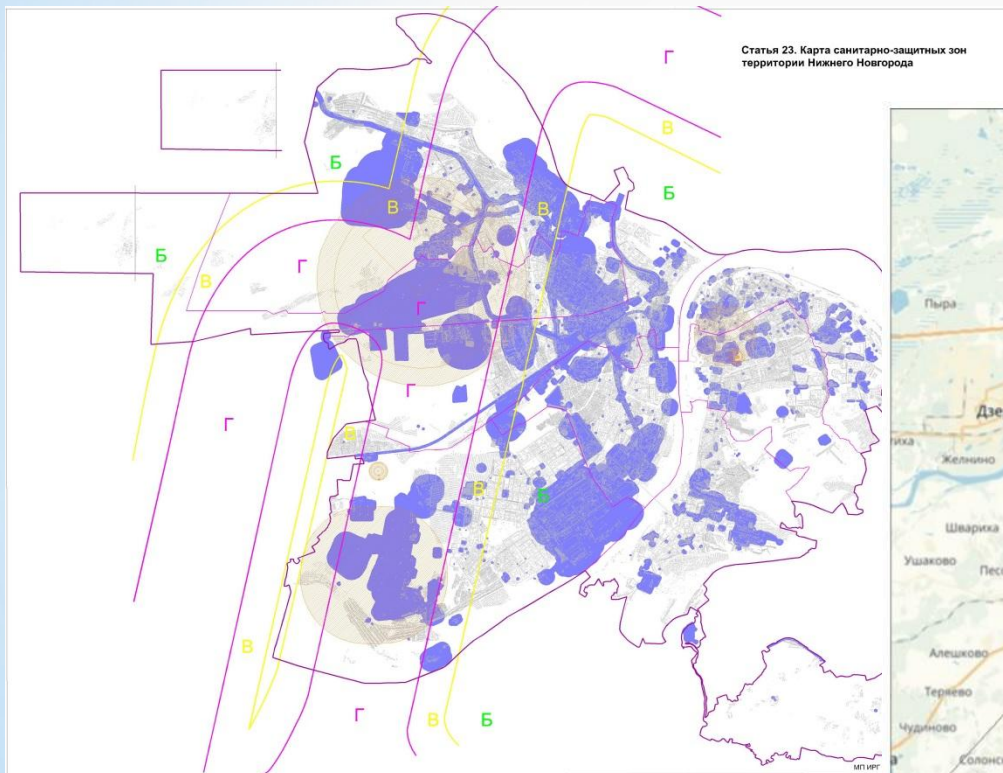


Рисунок из документов администрации города Нижнего Новгорода

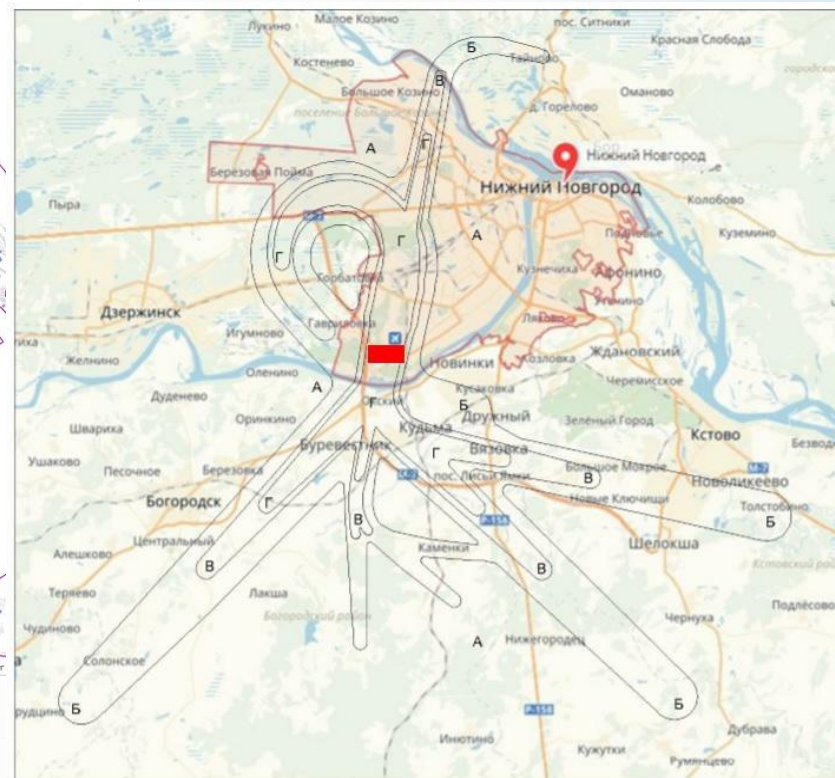


Рисунок из презентации, представленной на заседании комиссии по вопросам землепользования и застройки нижегородской области 29.03.18, на котором было принято решение о возврате землям посёлков статуса жилой зоны <https://degrad.government-nnov.ru/?id=131758>

Определение эквивалентного уровня звука

ГОСТ 22283-2014

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ

Шум авиационный

ДОПУСТИМЫЕ УРОВНИ ШУМА НА ТЕРРИТОРИИ ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ И МЕТОДЫ ЕГО ИЗМЕРЕНИЯ

3 Критерий оценки воздействия шума и его допустимые значения

3.1 Нормируемыми параметрами авиационного шума на территории жилой застройки являются эквивалентный уровень звука и максимальный уровень звука, измеряемые в дБА.

3.2 Эквивалентный уровень звука представляет собой значение длительного постоянного шума, который в пределах регламентируемого интервала времени имеет то же среднеквадратическое значение уровня, что и рассматриваемый авиационный шум, уровень звука которого изменяется во времени. Регламентируемыми интервалами времени являются 16 ч дневного и 8 ч ночного времени суток (с 7.00 до 23.00 ч и с 23.00 до 7.00 ч). Эквивалентный уровень звука в общем случае вычисляют по формуле:

$$L_{\text{ЭКВ}} = 10 \lg \left[\frac{1}{T} \int_0^T 10^{0,1 L_A(t)} dt \right], \quad (1)$$

где T - регламентируемый интервал времени (57600 с в дневное время и 28800 с в ночное время).

Примечание - С учетом местных условий допускается изменять граничное время с 7.00 до 6.00 или до 8.00 ч без изменения общей продолжительности дневного и ночного периодов.

Определение критерия для оценки размеров зоны «Г» для аэропортов с малой интенсивностью полётов (порядка 50 взлётов/посадок в сутки)

**МИНИСТЕРСТВО АРХИТЕКТУРЫ И СТРОИТЕЛЬСТВА
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Научно-проектное государственное унитарное предприятие
УП «БЕЛНИИПГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА»

Подрядчик: ОАО «ПИАНИИ ВТ «Ленаэропроект»

Объект № 09.15
Инв. № 1278 н/с
Экз.

ОТЧЕТ

«Оценка воздействия на окружающую среду планируемой хозяйственной деятельности» по объекту «Строительство в Национальном аэропорту «Минск» второй искусственной взлетно-посадочной полосы с объектами вспомогательного назначения под расчетный тип самолета А-380 с оборудованием системой точного захода на посадку III категории»

ТОМ I

Директор



А.Н. Хижняк

Ответственный исполнитель

501

П.И. Головки

г. Минск, 2015 г.

Расчетный парк ВС и расчетные допущения

За существующий расчетный период времени был принят 2014 год. В таблице 4.8 приведено распределение ВС, эксплуатируемых в национальном аэропорту «Минск» и предполагаемых к эксплуатации на перспективный период, по «акустическим» группам на основании «Рекомендаций...» и сравнительного анализа шумовых характеристик данных ВС.

По данным за 2014 г. Национальным аэропортом «Минск» было обслужено 2,593 млн. пассажиров. Согласно данным проекта прогнозируется рост пассажиропотока до уровня 5 млн. пассажиров в год. На расчетный период преобладающими моделями ВС, эксплуатируемыми в Национальном аэропорту «Минск» и определяющими акустическую картину в зоне аэропорта, будут ВС производства стран дальнего зарубежья Boeing 737, Aerobus A320, Boeing 747, Aerobus A380. Также возможно увеличение удельного веса ВС российского производства (ИЛ-96, Super Jet 100).

Удельный вес самолетовылетов, приходящихся на ВС IV и V группы, составляет 94,14%.

Таблица 4.8

Распределение типов ВС по «акустическим» группам

№ группы	Состав группы по типам ВС	Количество взлетных (посадочных) операций	
		2014 г.	
		шт./год	%
II	Реактивные: Ил-62, Ил-76, Ан-124		
	Итого по группе:	254	1,34
III	Реактивные: Як-42, Ту-214, В-757-200, В-747-400, ИЛ-96, А380, А321, А310, Ту-154		
	Винтовые: Ан-12		
	Итого по группе:	855	4,52
IV	Реактивные: Як-40, Ту-204, Ту-334, Super Jet, В-737-200, В-737-300, В-737-500, А-319/320, Embraer ERJ 175/190		
	Винтовые: Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-38, Ил-114, Fokker F70/100, АTR42/72		
	Итого по группе:	12201	64,48
V	Реактивные: Ан-72, Ан-74, Embraer ERJ 135, BAE-125-700		
	Винтовые: Ан-140, Л-410		
	Итого по группе:	5611	29,65
ВСЕГО (шт./год)		18921 (2014 г.)	37842 (2030 г.)

Определение критерия для оценки размеров зоны «Г» для аэропортов с малой интенсивностью полётов при условии базирования ИЛ-76 (на примере международного аэропорта «МИНСК»)

Назначение помещений, территорий	Время суток, час	Эквивалентные уровни звука $L_{\text{экв}}$, дБА	Максимальные уровни звука L_{max} , дБА
Территории, непосредственно прилегающие к жилым домам	День (7-23 ч)	65	85
	Ночь (23-7 ч)	55	75
Территории, непосредственно прилегающие к жилым домам (зона В из условий шума)	Ночь (23-7 ч)	60	80

Оценка воздействия авиационного шума на территорию в районе аэропорта заключается в построении контуров равного нормируемого шума, создаваемого ВС при их летной и наземной эксплуатации.

Построение контуров авиационного шума используется как для оценки существующей, так и прогнозируемой на несколько лет вперед акустической ситуации вблизи аэродрома при изменении парка ВС, реконструкции ВПП, интенсивности эксплуатации ВПП, достижении конкретного уровня перевозок в дневном, ночном и часовых периодах эксплуатации аэродрома по направлениям движения ВС.

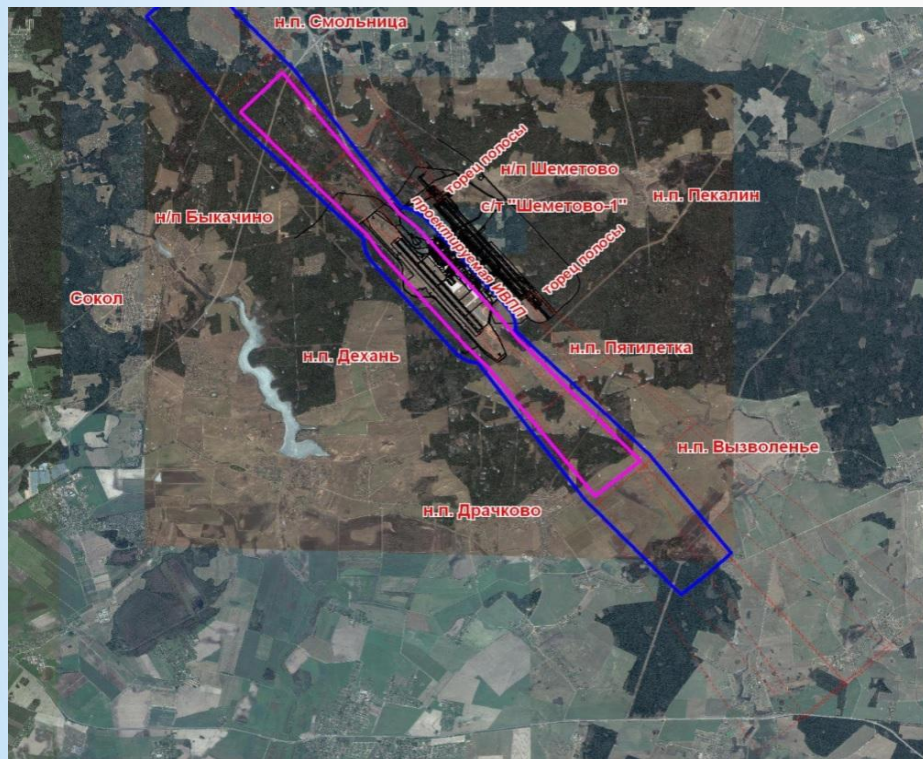
В настоящей работе построение контуров авиационного шума выполняется по методике из «Рекомендаций по установлению зон ограничения жилой застройки в окрестностях аэропортов гражданской авиации из условий авиационного шума» (НИИСФ Госстроя СССР, Москва, 1987 г.), исходя из наиболее неблагоприятных условий эксплуатации - в период пика перевозок (летний период года).

Таким образом, расчетный способ определен в качестве основного при выполнении моделирования прогнозируемой ситуации. Это связано с объективными сложностями корректного определения границ санитарного разрыва проектируемых полос подхода (ширина полосы подхода на удалении н.п. Пятилетка составляет порядка 800 м) и обеспечения репрезентативности серии замеров. Также изучение проектной документации по объектам-аналогам, запроектированным в Российской Федерации, свидетельствует о том, что определение перспективных санитарных разрывов полос воздушных подходов проводится расчетным способом.

Воздушные суда II группы по характеристикам шума (тип ИЛ-76) не включены в моделирование акустической ситуации ввиду того, что согласно п. 1.4. ГОСТ-22283-88 «Шум авиационный» допускается превышение в дневное время суток установленного уровня звука L_a на значение не более 10 дБ, но не более чем для 10 пролетов в день. По состоянию на 2014 год годовая интенсивность взлетов/посадок ВС по типу Ил-76 составила 241 самолетовылет (до 46 в наиболее интенсивный месяц; до 2 самолетовылетов в день).



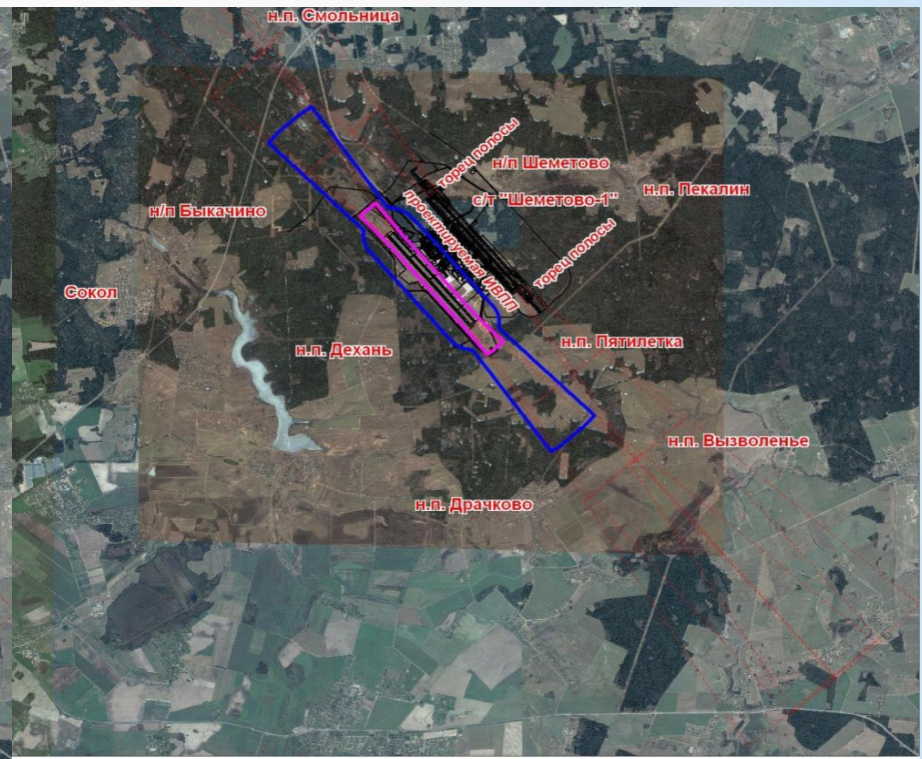
Сравнение размеров зоны «Г» для эквивалентного и максимального уровней звука (на примере международного аэропорта «МИНСК»)



М 1:100000

— Максимальный уровень шума 85 дБА (предельно допустимый для дневного времени)
— Максимальный уровень шума 75 дБА (предельно допустимый для ночного времени)

Схема 4.11. Расчетные максимальные уровни звука, создаваемые при летной эксплуатации ВС в Национальном аэропорту "Минск", на существующий расчетный период времени 2015г.



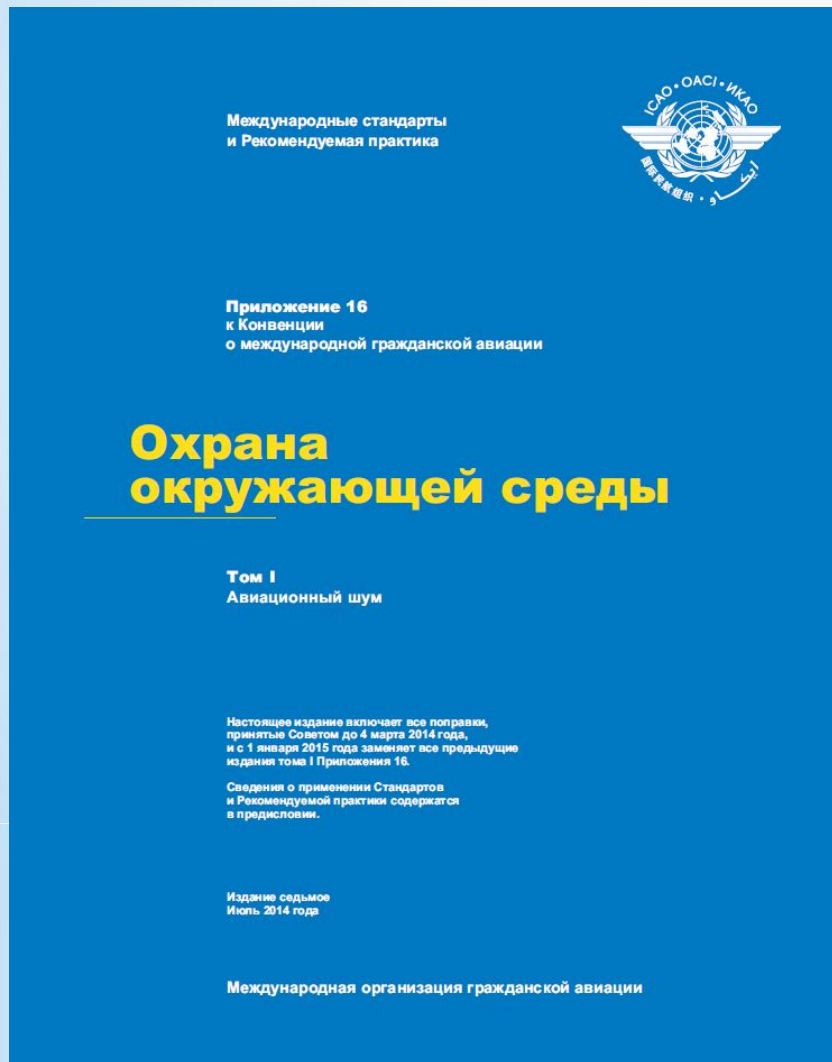
М 1:100000

— Эквивалентный уровень шума 65 дБА (предельно допустимый для дневного времени)
— Эквивалентный уровень шума 55 дБА (предельно допустимый для ночного времени)

Схема 4.13. Расчетные эквивалентные уровни звука, создаваемые ВС, эксплуатируемыми в Национальном аэропорту "Минск", на существующий расчетный период времени 2015г.

Вывод: для аэропортов с малой интенсивностью полётов (до 50000 взлётов/посадок в год?) размеры зоны запрета жилой застройки полностью определяются максимальными уровнями звука, создаваемыми воздушными судами.

Контрольные точки измерения шума при сертификации воздушных судов



3.3. Точки измерения шума

3.3.1 Контрольные точки измерения шума

а) в контрольной точке измерения шума сбоку от ВПП на режиме полной мощности:

для реактивных самолетов: в точке на линии, параллельной осевой линии взлетно-посадочной полосы и удаленной от нее на 450 м, в которой уровень шума при взлете является максимальным;

б) в контрольной точке измерения пролетного шума: точке на продолжении осевой линии взлетно-посадочной полосы на расстоянии 6,5 км от начала разбега;

с) в контрольной точке измерения шума при заходе на посадку: точке на земле на продолжении осевой линии взлетно-посадочной полосы на расстоянии 2000 м от порога ВПП. На ровной местности это соответствует точке, расстояние от которой до глиссады с углом наклона 3° , начинающейся на расстоянии 300 м за порогом ВПП, составляет по вертикали 120 м (394 фут).

Источник информации о сертификатах уровней шума воздушных судов (максимальных уровнях звука)

<http://noisedb.stac.aviation-civile.gouv.fr/find.php>

ICAO Noise Data Base

MANUFACTURER AND MANUFACTURER'S DESIGNATION OF AIRCRAFT

Manufacturer: ILYUSHIN
Commercial name: IL 76
Type: IL 76
Version: M-TD

Type: D-30KP
Number of Engines: 4
Nacelle version: 2
Propeller:
Thrust (Sea Level Static): 2.3
ByPass Ratio(SLS): 190000
Maximum Take-Off Mass: 151500
Maximum Landing Mass: 151500

ICAO Annex 16, Volume I
Chapter or Stage: 4

Modification Number	Aircraft	Engine

	Lateral/Full-Power	Approach	Flyover
Noise Level (EPNdB)	93.7	96.1	87.4
Noise Limit (EPNdB)	96.9	100.7	91.7
Margin (EPNdB)	3.2	4.6	4.3

Cumulative Margin (EPNdB): 12.10

Remarks: Weight variant no 12, Dossier no 00D 090 P4025/C00, EASA record Id A2457

Date of Certification: 23/05/06
Certification Authority: EASA

	Lateral/Full-Power	Approach	Flyover
Noise Level (EPNdB)	93.7	96.1	87.4
Noise Limit (EPNdB)	96.9	100.7	91.7
Margin (EPNdB)	3.2	4.6	4.3

Сведения, необходимые для расчётов уровней шумов

Doc 9911



Руководство по рекомендуемому методу расчета контуров шума вокруг аэропортов

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Издание первое — 2008

Международная организация гражданской авиации

Таблица В-1. Постоянная поправка К, которую следует прибавить к результатам измерений суммарного уровня звукового давления, скорректированным по шкале "D" или "A", и к величинам PNL, чтобы получить приближенное значение PNLТ

		Константа К, которую следует прибавить, чтобы получить				
		PNL		PNLT		
Самолет		дБ(A)	дБ(D)	дБ(A)	дБ(D)	PNL
ТРДД	Взлет	13	7	13	7	0
	Посадка	13	7	15	9	2
ТРД	Взлет	13	7	13	7	0
	Посадка	13	7	13	7	0
Шум от неизвестных воздушных судов		13	7	13	7	0

Коэффициент пересчёта между «акустическими» и «воспринимаемыми» уровнями мощности шума

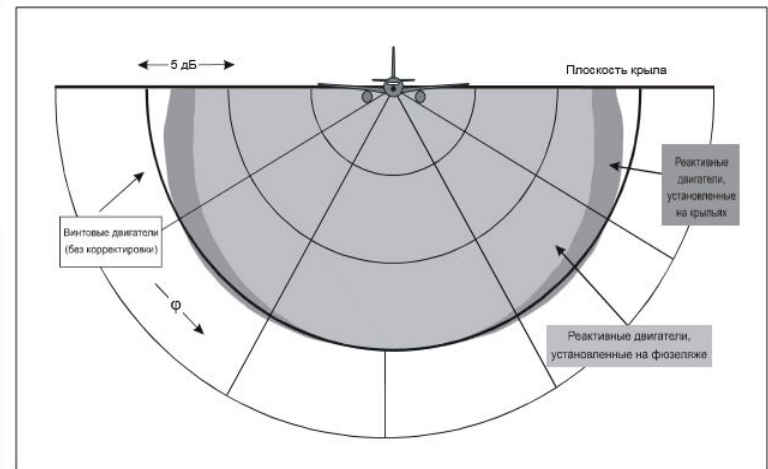
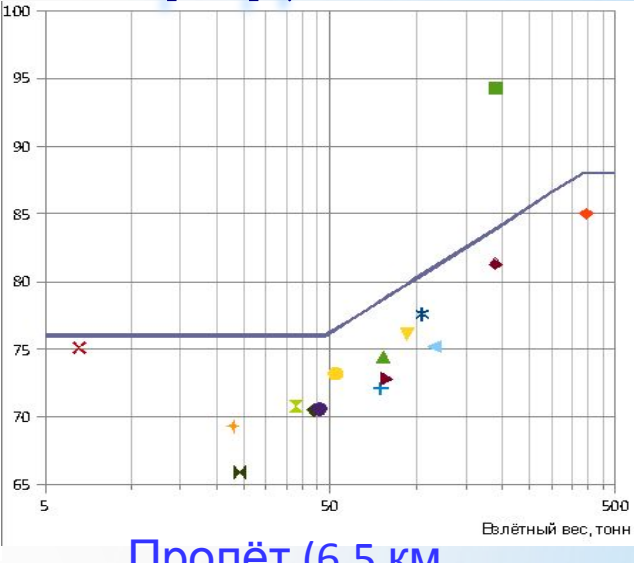
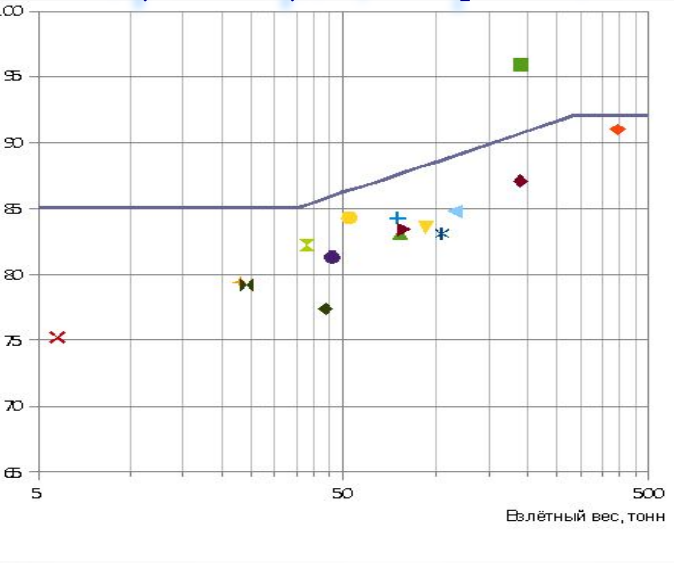
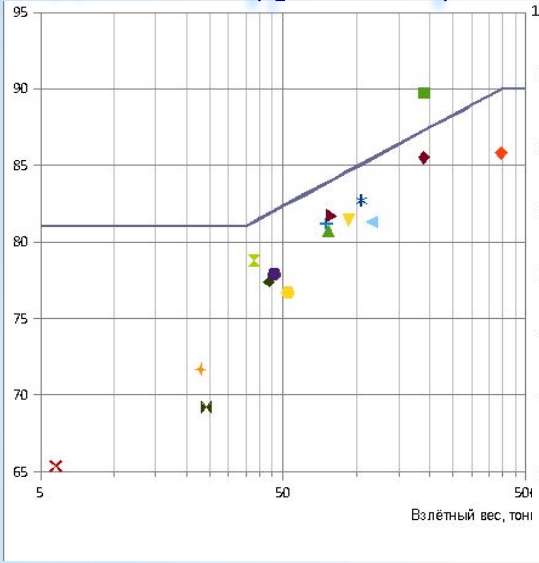


Рис. 4.4. Боковая направленность звука, обусловленная эффектами места установки двигателей

Иллюстрация практической равномерности распространения шума в нижнюю полусферу

Данные по уровням шумов для воздушных судов, совершающих полёты в аэропорту «СТРИГИНО»



450 м в сторону от ВПП Посадка (2 км от торца ВПП)

Пролёт (6,5 км от начала разбега)

Оценка размеров зоны Г (85 дБ(а)) по результатам анализа данных из приведённых графиков (в соответствии с обратноквадратичным законом ослабления звука в зависимости от расстояния до источника)

- Предел ИКАО
- ◆ B747-400
- ИЛ-76
- ◆ ИЛ-476
- ◀ B757-200
- * Ту204
- ▼ A321-200
- ▼ B737-800
- ▲ A320-200
- + A319-100
- B737-500
- RRJ-95
- ◆ AN148-100
- ⊞ EMB-170
- ⊞ CRJ-200
- ✦ ATR-72-500
- ✕ Л410

	Полуширина при взлёте	Длина (посадка)	Длина (взлёт)
Airbus 320	81 дБ(а) ~ 300 м	83 дБ(а) ~ 1500 м	75 дБ(а) ~ 3500 м от начала разгона
Boeing 747-400	86 дБ(а) ~ 500 м	91 дБ(а) ~ 4000 м	85 дБ(а) ~ 6500 м от начала

Проверка правильности расчётов на примере Airbus A320



A320-232 / V2527-A5 noise contours Long Beach – Runway 30



MTOW = 169.756 lbs (77t)
MLW = 142.198 lbs (64.5t)

Takeoff Procedure AC91-53A
Approach : glide slope = -3d°
S/F 22°/20°

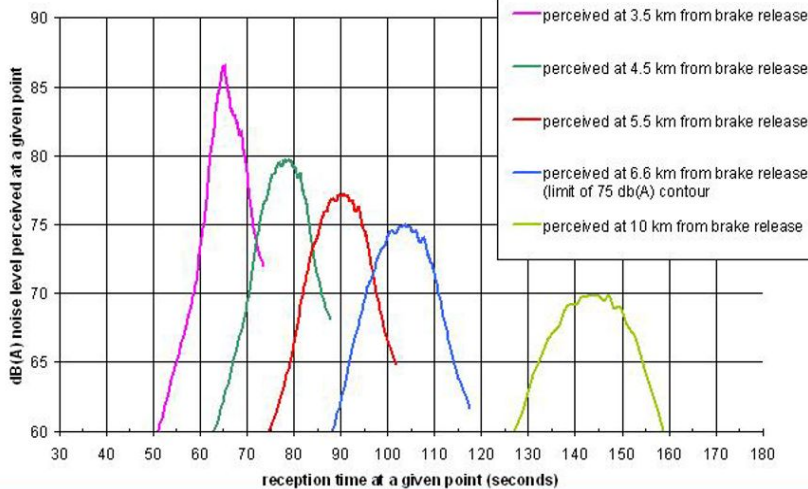


- 85 dB(A) contours
Takeoff : area = 0.56 sq. mi.
Approach : area = 0.12 sq. mi.
- 75 dB(A) contours
Takeoff : area = 2.05 sq. mi.
Approach : area = 0.82 sq. mi.

A320-232 / V2527-A5 noise takeoff at Long Beach



MTOW = 169.756 lbs (77t)
Takeoff Procedure AC91-53A



22/01



Проверка правильности расчётов на примере Boeing 747-400

Quiet for Communities

30% smaller noise footprint over the 747-400
85 dBA Takeoff noise contours

MTOW Mission **747-8**



747-8 Airport Compatibility ACI-NA

April 21, 2009

Karen Dix-Colony
Airport Technology

747-8

Proprietary:
The information contained herein is proprietary to The Boeing Company and shall not be reproduced or disclosed in whole or in part or used for any reason except when such user possesses direct, written authorization from The Boeing Company.
The statements contained herein are based on good faith assumptions and provided for general information purposes only. These statements do not constitute an offer, promise, warranty or guarantee of performance. Actual results may vary depending on certain events or conditions. This document should not be used or relied upon for any purpose other than that intended by Boeing.

BOEING COMMERCIAL AIRPLANES

Сведения, необходимые для построения контуров шумов

ГОСТ 22283-2014

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ

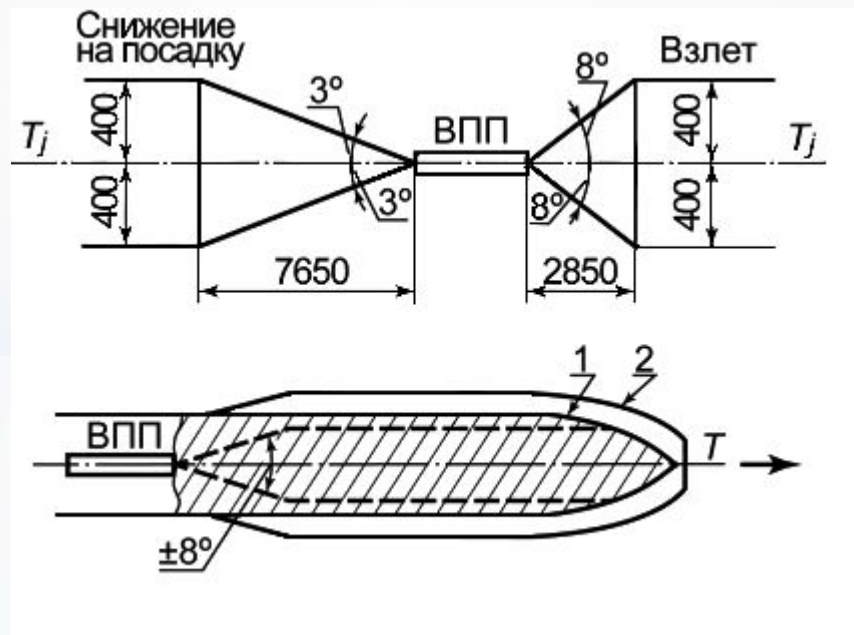
Шум авиационный

ДОПУСТИМЫЕ УРОВНИ ШУМА НА ТЕРРИТОРИИ ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ И МЕТОДЫ ЕГО ИЗМЕРЕНИЯ

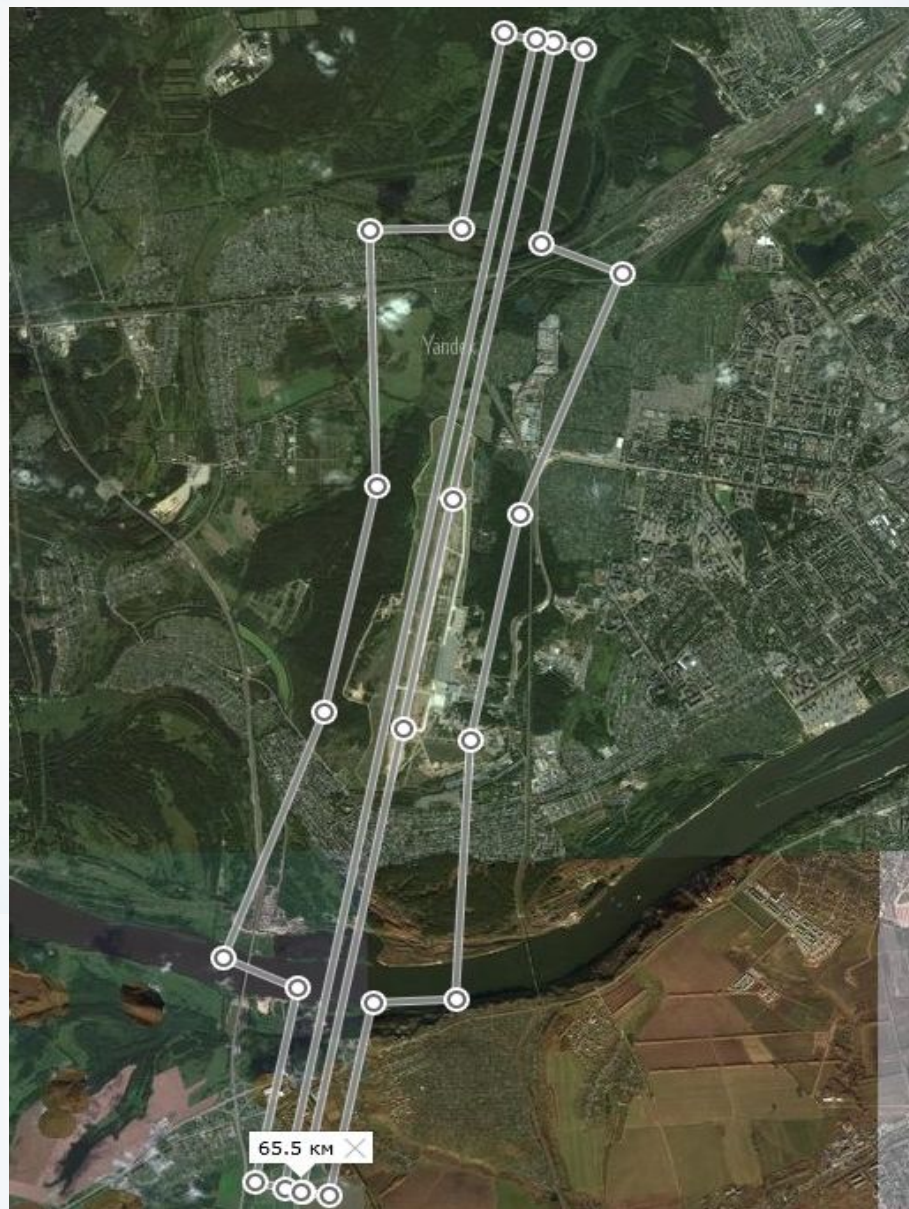
Приложение Г (обязательное)

Исходная информация и требования к определению зон воздействия шума для существующих и перспективных условий эксплуатации аэропорта

б) расчет осуществляют для всех существующих или планируемых на расчетный срок маршрутов полетов в районе данного аэропорта. Допускается исключить из расчетов те направления ВПП или маршруты полета, которые по подтвержденным результатам длительного осреднения или планируемых условий на перспективу используют менее чем в 10% случаев;



Контур уровня шумов 75 дБ(а) (без учёта ИЛ-76)



Соответствие между размерами расчётной и официальной зоны запрета жилой застройки

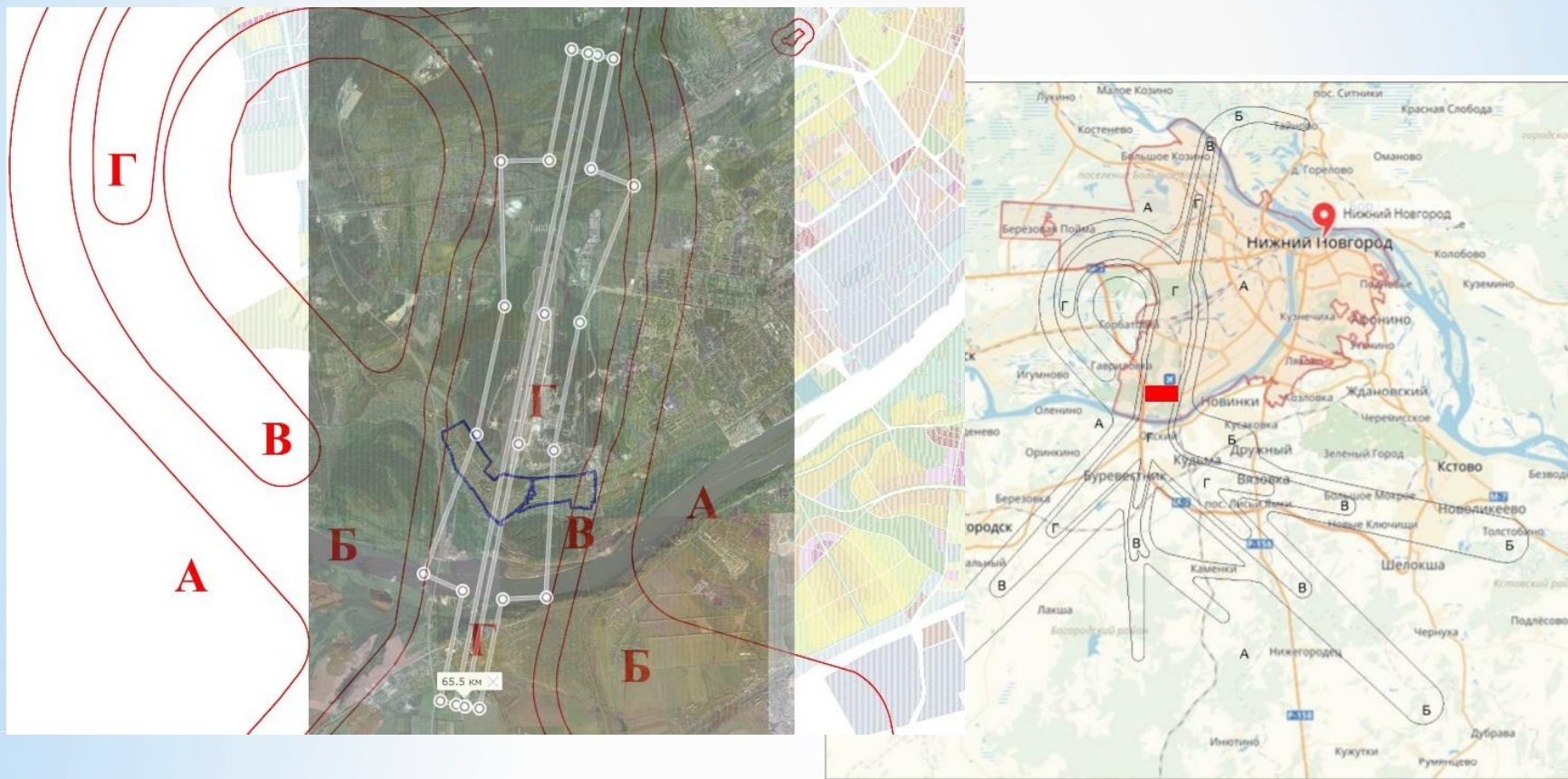
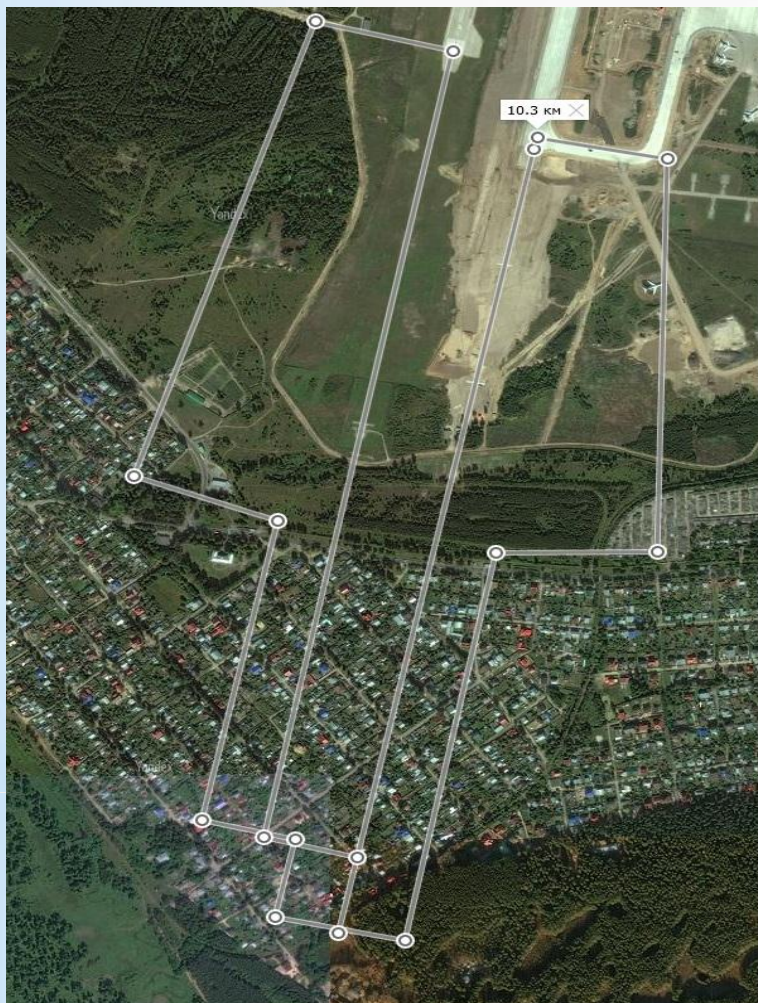


Рисунок из презентации, представленной на заседании комиссии по вопросам землепользования и застройки нижегородской области 29.03.18, на котором было принято решение о возврате землям посёлков статуса жилой зоны <https://depgrad.government-nnov.ru/?id=131758>

Контур уровня шумов 85 дБ(а) (без учёта ИЛ-76)



Соответствие между размерами расчётной и официальной зоны запрета жилой застройки (при запрете на регулярные ночные полёты)

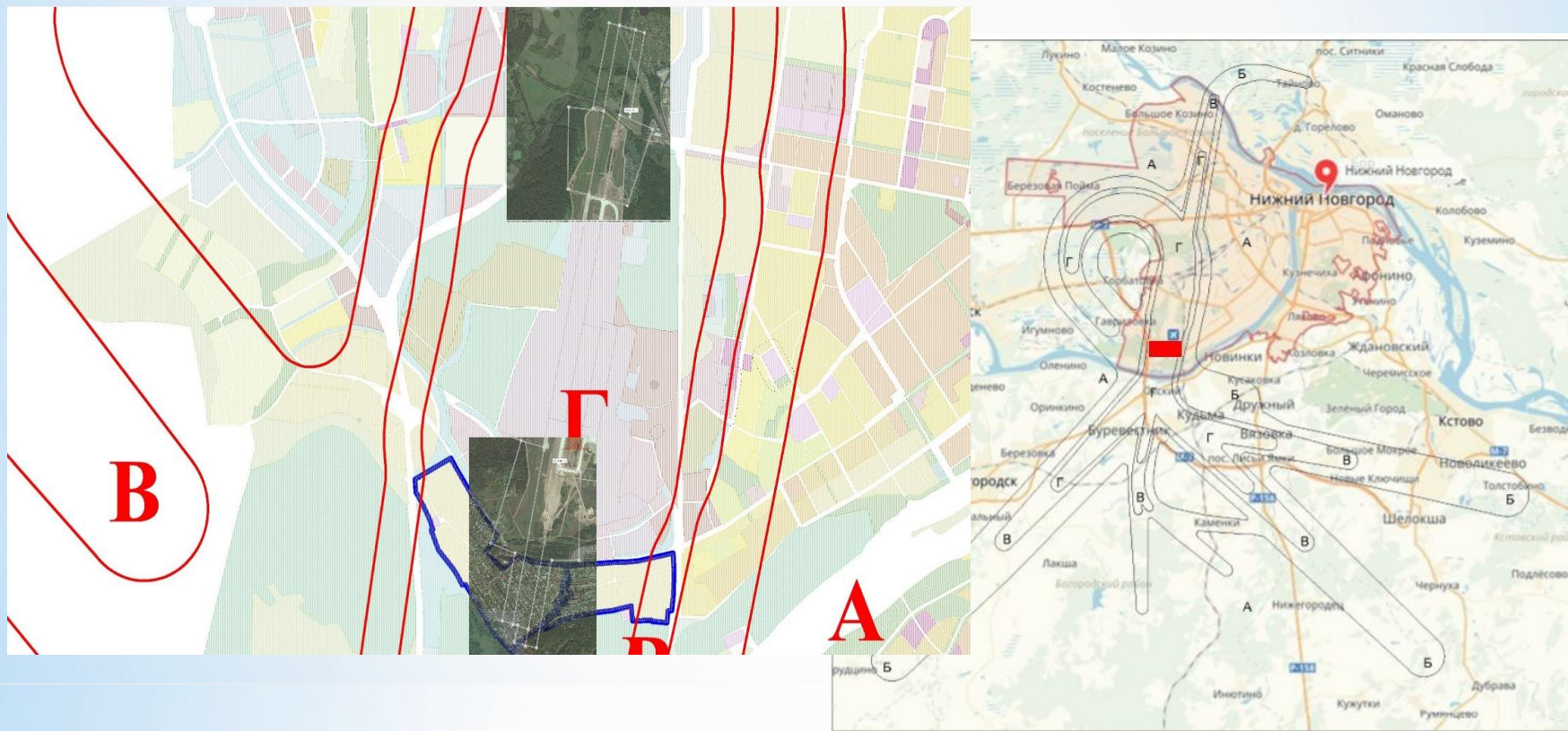
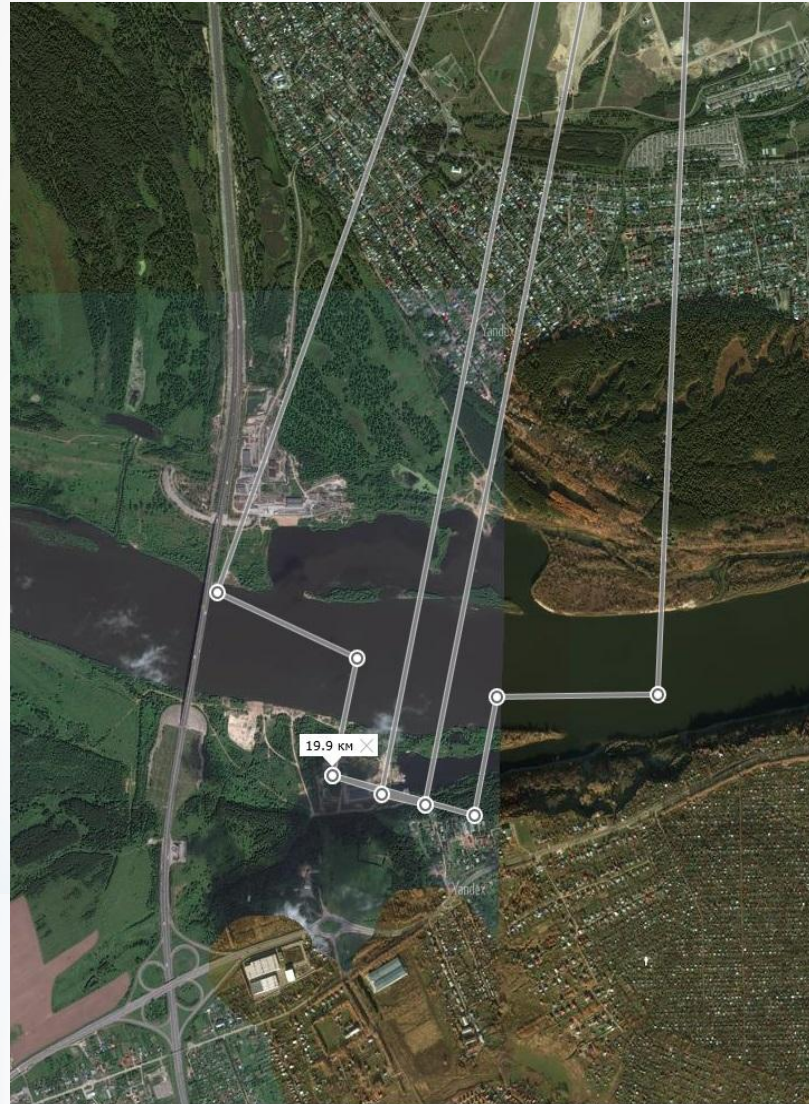


Рисунок из презентации, представленной на заседании комиссии по вопросам землепользования и застройки нижегородской области 29.03.18, на котором было принято решение о возврате землям посёлков статуса жилой зоны <https://degrad.government-nnov.ru/?id=131758>

Контур уровня шумов 85 дБ(а) (Boeing 747-400)



, Inc., © Airbus DS 2016, распространяется ООО ИТЦ «СКАНЭКС», Includes material © DigitalGlc Отключить рекламное брендинг

Разграничение ответственности по возмещению вреда собственникам жилья

Федеральный закон от 1 июля 2017 г.

№ 135-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования порядка установления и использования приаэродромной территории и санитарно-защитной зоны"

Принят Государственной Думой 23 июня 2017 года

Одобен Советом Федерации 28 июня 2017 года

4) оператор аэродрома возмещает ущерб, причиненный гражданам и юридическим лицам при ограничении их прав на земельные участки и (или) расположенные на них объекты недвижимости, которые возникли до дня вступления в силу настоящего Федерального закона, за исключением случаев осуществления самовольной постройки, в связи с установлением ранее не установленных ограничений использования земельных участков и (или) расположенных на них объектов недвижимости

б) за счет соответствующего бюджета бюджетной системы Российской Федерации возмещается ущерб, причиненный гражданам и юридическим лицам при ограничении их прав на земельные участки и (или) расположенные на них объекты недвижимости, которые возникли до дня вступления в силу настоящего Федерального закона, за исключением случаев осуществления самовольной постройки, в связи с установлением в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов ограничений использования земельных участков и (или) расположенных на них объектов недвижимости и осуществления экономической и иной деятельности, если использование таких земельных участков и (или) расположенных на них объектов недвижимости было согласовано уполномоченными Правительством Российской Федерации федеральными органами исполнительной власти, уполномоченными органами государственной власти субъектов Российской Федерации, которые осуществляли полномочия собственников соответствующих аэродромов.

Разграничение ответственности по возмещению вреда собственникам жилья

Федеральный закон от 1 июля 2017 г.

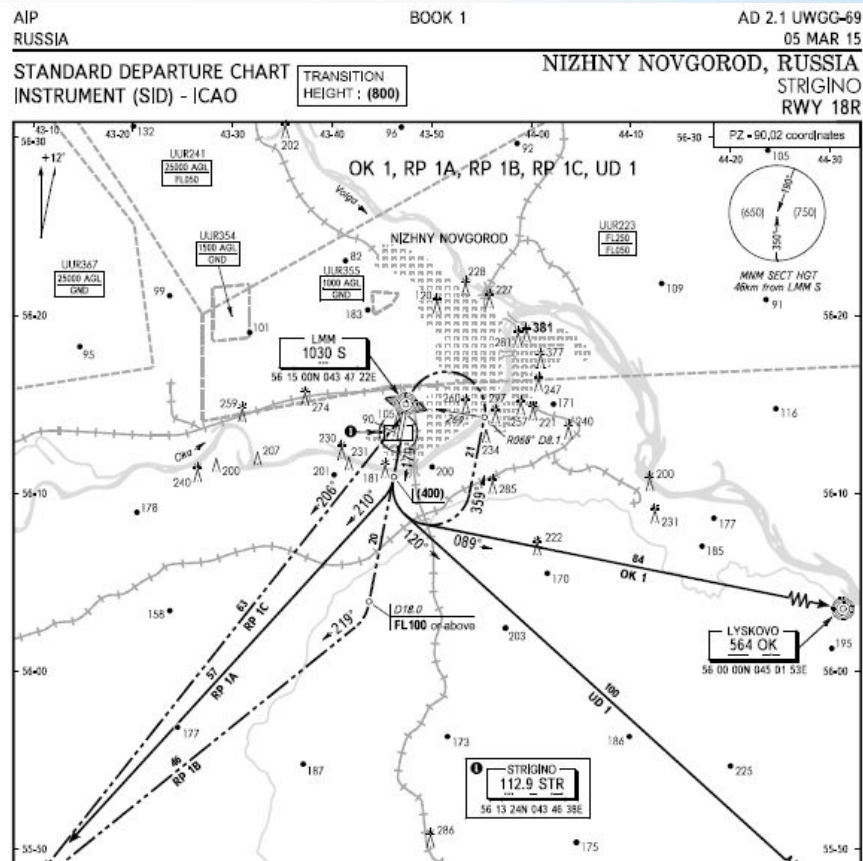
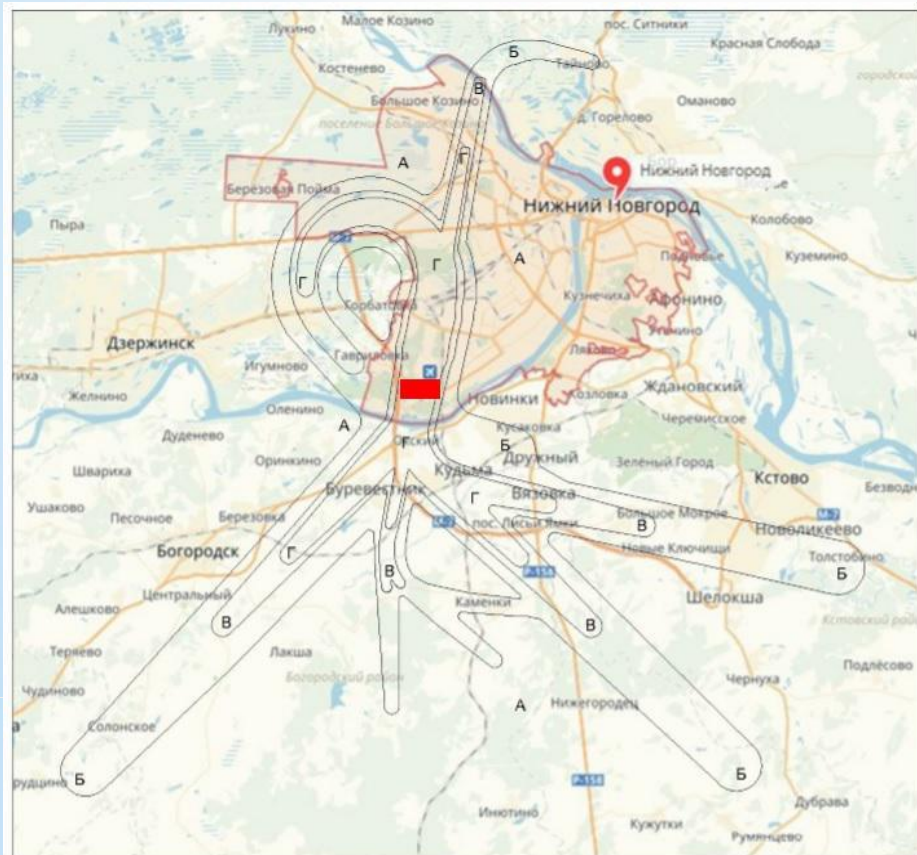
№ 135-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования порядка установления и использования приаэродромной территории и санитарно-защитной зоны"

Принят Государственной Думой 23 июня 2017 года

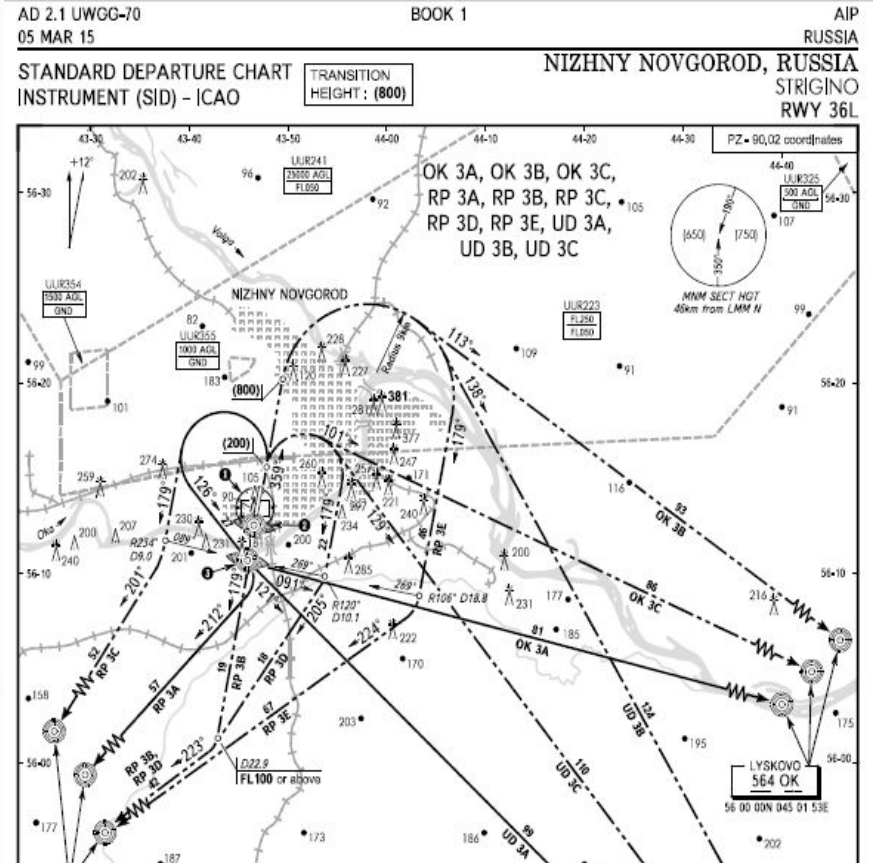
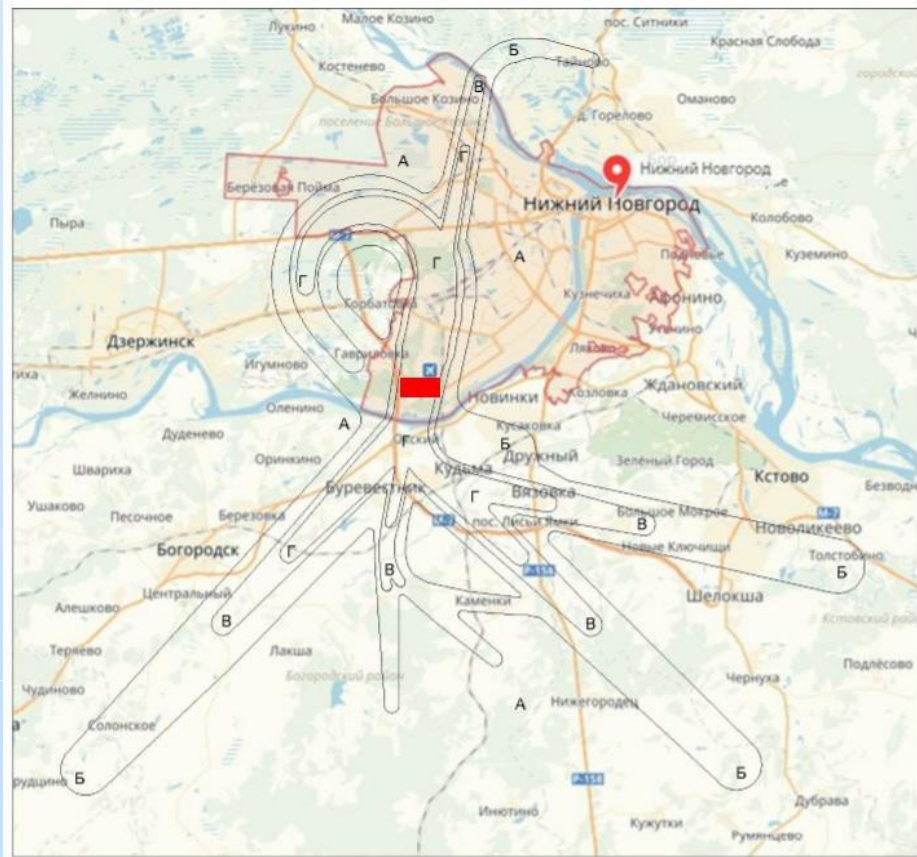
Одобен Советом Федерации 28 июня 2017 года

- 4) оператор аэродрома возмещает ущерб, причиненный гражданам и юридическим лицам при ограничении их прав на земельные участки и (или) расположенные на них объекты недвижимости, которые возникли до дня вступления в силу настоящего Федерального закона, за исключением случаев осуществления самовольной постройки, в связи с установлением ранее не установленных ограничений использования земельных участков и (или) расположенных на них объектов недвижимости
- б) за счет соответствующего бюджета бюджетной системы Российской Федерации возмещается ущерб, причиненный гражданам и юридическим лицам при ограничении их прав на земельные участки и (или) расположенные на них объекты недвижимости, которые возникли до дня вступления в силу настоящего Федерального закона, за исключением случаев осуществления самовольной постройки, в связи с установлением в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов ограничений использования земельных участков и (или) расположенных на них объектов недвижимости и осуществления экономической и иной деятельности, если использование таких земельных участков и (или) расположенных на них объектов недвижимости было согласовано уполномоченными Правительством Российской Федерации федеральными органами исполнительной власти, уполномоченными органами государственной власти субъектов Российской Федерации, которые осуществляли полномочия собственников соответствующих аэродромов.

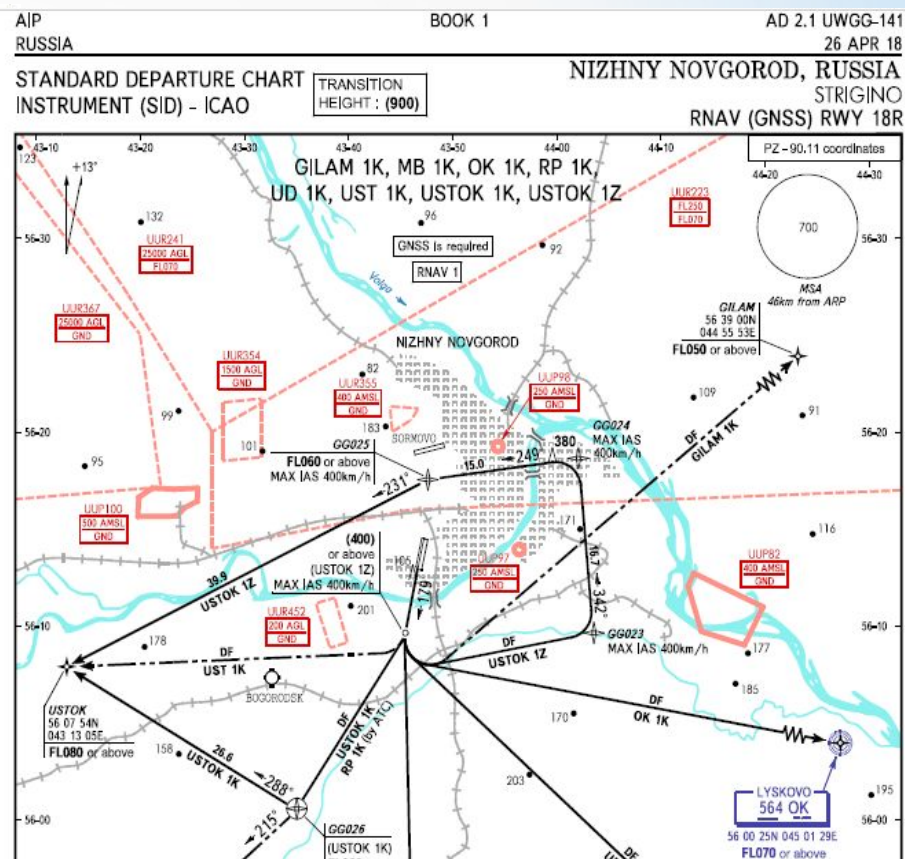
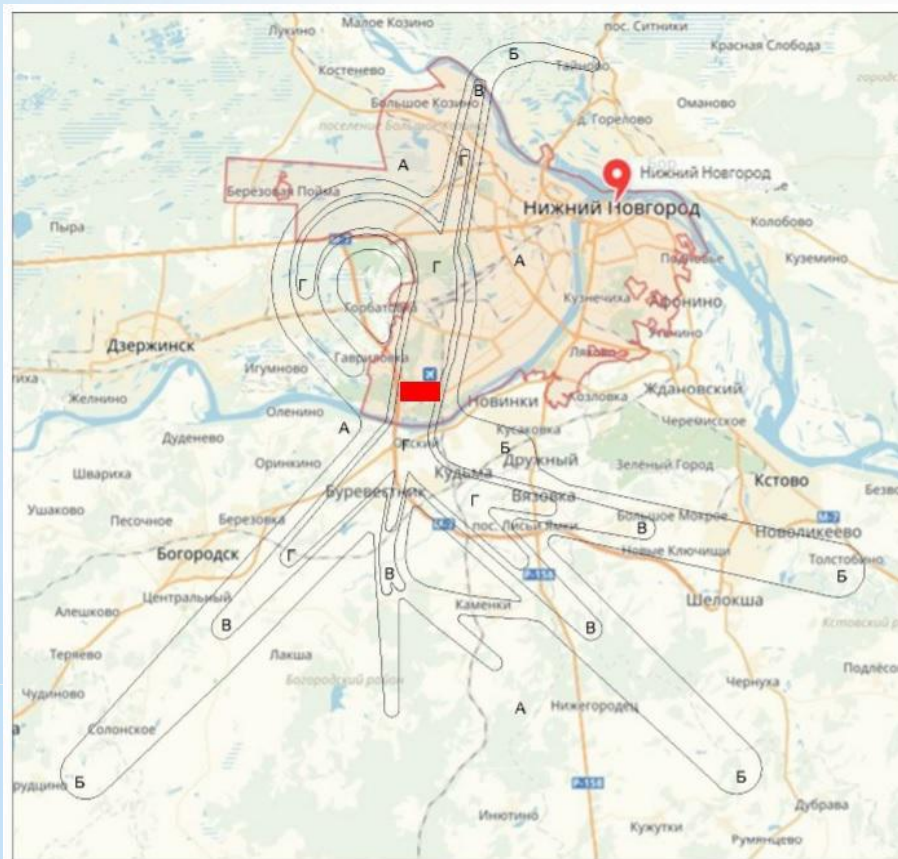
Сравнение официальной информации о шумовых зонах и сборника аэронавигационной информации за 2015 г. (вылет в южном направлении)



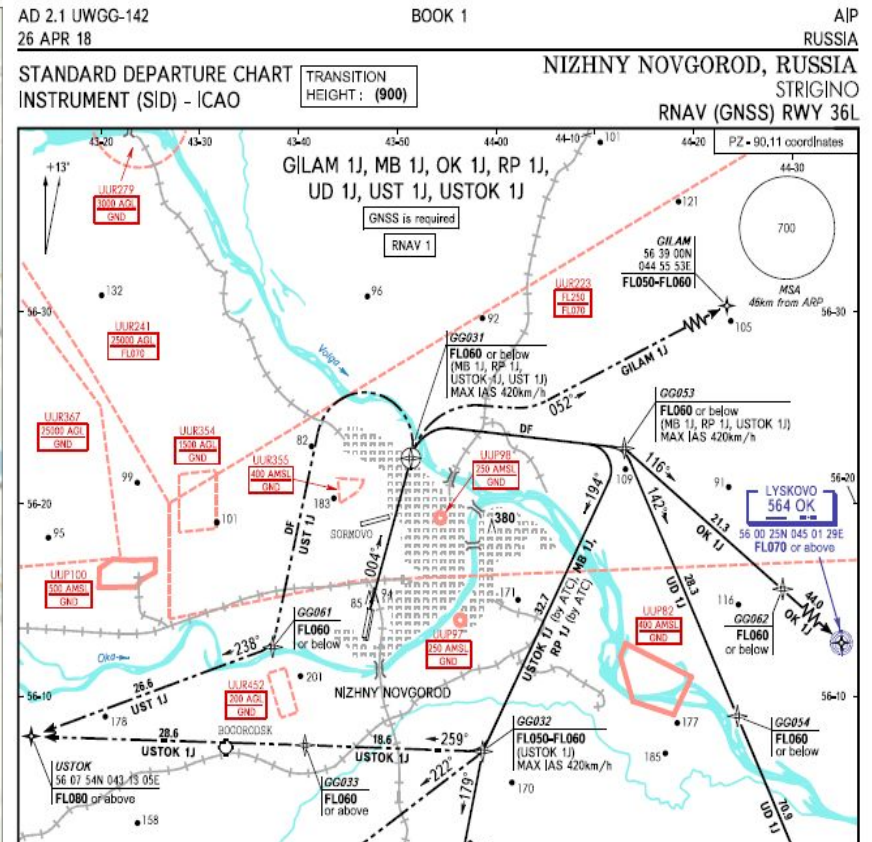
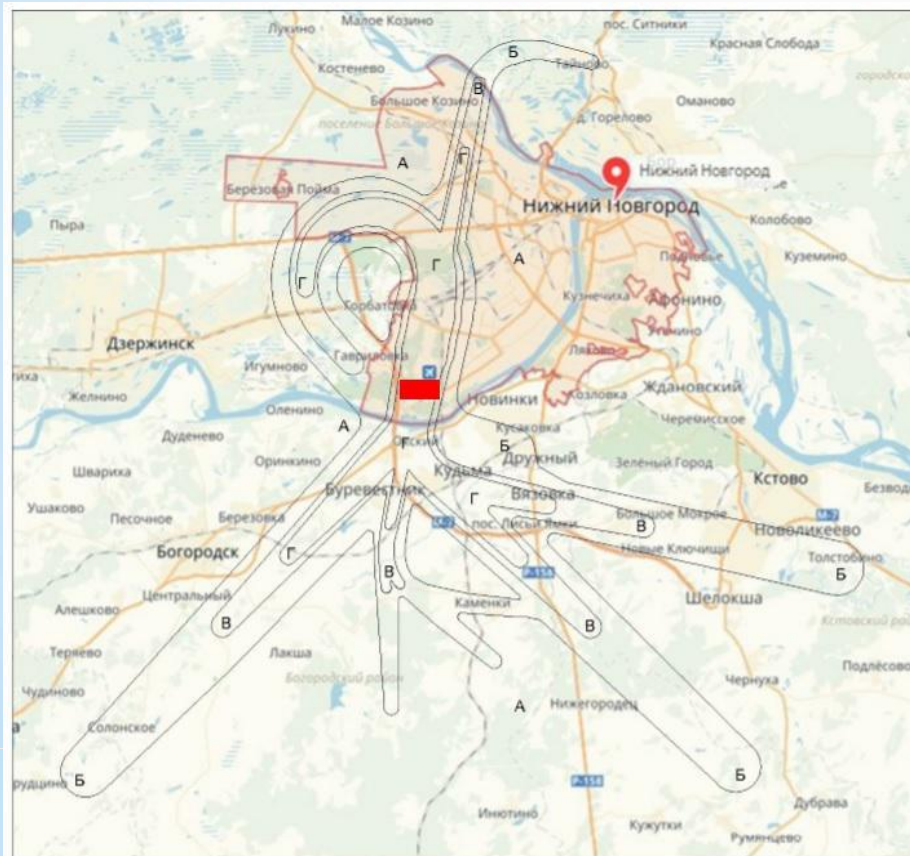
Сравнение официальной информации о шумовых зонах и сборника аэронавигационной информации за 2015 г. (вылет в северном направлении)



Сравнение официальной информации о шумовых зонах и сборника аэронавигационной информации за 2018 г. (вылет в южном направлении)

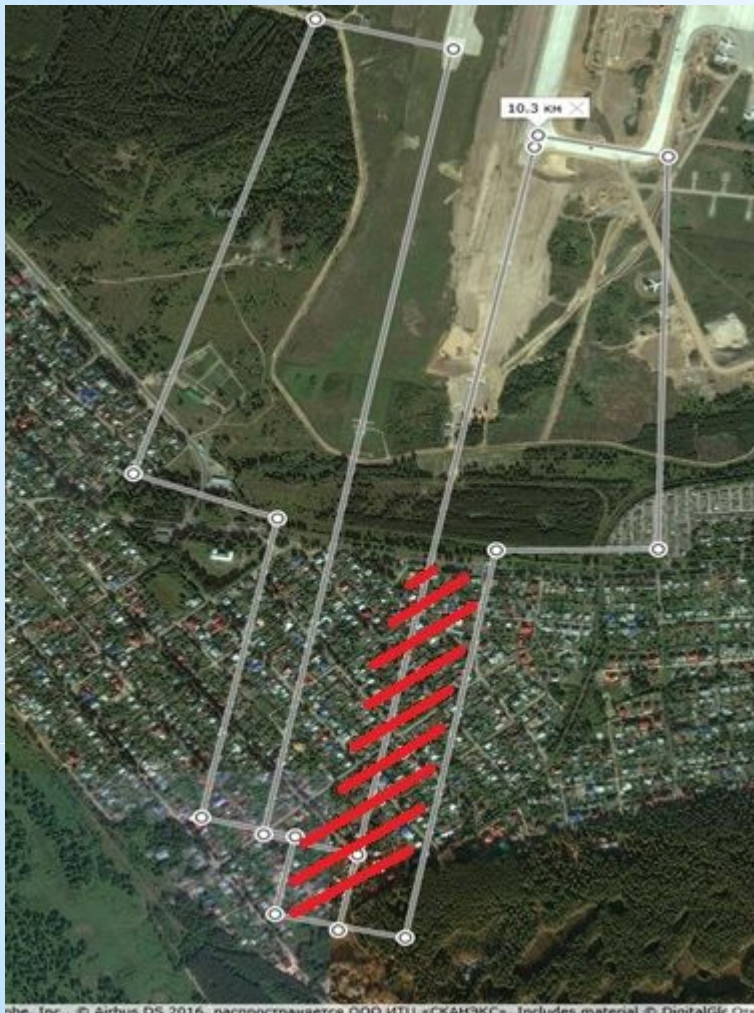


Сравнение официальной информации о шумовых зонах и сборника аэронавигационной информации за 2018 г. (вылет в северном направлении)



Вывод: проект СЗЗ, имеющийся в распоряжении администрации Нижегородской области, не соответствует данным из сборника аэронавигационной информации за 2018 г. 25

Территория, на которой уровень шумов при посадке ВС гарантированно вырос в два раза в результате удлинения ВПП при реконструкции аэропорта.



ГОСТ
22283-2014

3.4 ... При реконструкции аэропортов или изменении условий эксплуатации воздушных судов (ВС) акустическая обстановка на территориях жилой застройки не должна ухудшаться.

Приложение Г
(обязательное)

Допускается исключать из расчетов те направления ВПП или маршруты полета, которые по подтвержденным результатам длительного осреднения или планируемых условий на перспективу используют менее чем в 10% случаев;

shp, Inc. © Airbus DS 2016. Изображение courtesy ООО УТИ «СКИНКС». Includes material © DigitalGlobe, Inc.

Фрагмент из сборника аэронавигационной информации 2018 г.

AIP
RUSSIA

BOOK 1

AD 2.1 UWGG-12
29 MAR 18

УВГГ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Указанные приемы разделены на две части:

1. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе выполнения взлета и набора высоты.
2. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку.

ЧАСТЬ I

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЗЛЕТА И НАБОРА ВЫСОТЫ

1. Общие положения

1.1 Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты выполняется экипажами всех воздушных судов.

1.2 Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится за счет снижения уровня безопасности полетов.

1.3 Выполнение эксплуатационных приемов не производится в случае отказа на этапе взлета одного из двигателей воздушного судна.

2. Ограничения

В соответствии с РЛЭ для каждого типа самолета.

3. Специальные процедуры взлета

Экипажами ВС используются два варианта процедур взлёта и набора высоты: NADP 1 или NADP 2, причём для достижения необходимого эффекта командир ВС может использовать любой из них (ICAO Doc 8168, том I, часть V, гл.3).

ЧАСТЬ II

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

1. Общие положения

1.1 Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку выполняются экипажами всех воздушных судов.

1.2 При наличии специальных метеорологических условий, например при значительном ветре, при наличии кучево-дождевых облаков и т.д., в секторах подхода и захода на посадку орган ОВД по своему усмотрению или просьбе командира корабля может отклониться от ограничений, если по причинам безопасности он считает это необходимым.

1.3 ВПП 36Л являются предпочтительной ВПП, которая, по возможности, используется в максимальной степени.

ЧАСТЬ II

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

1. Общие положения

1.1 Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку выполняются экипажами всех воздушных судов.

1.2 При наличии специальных метеорологических условий, например при значительном ветре, при наличии кучево-дождевых облаков и т.д., в секторах подхода и захода на посадку орган ОВД по своему усмотрению или просьбе командира корабля может отклониться от ограничений, если по причинам безопасности он считает это необходимым.

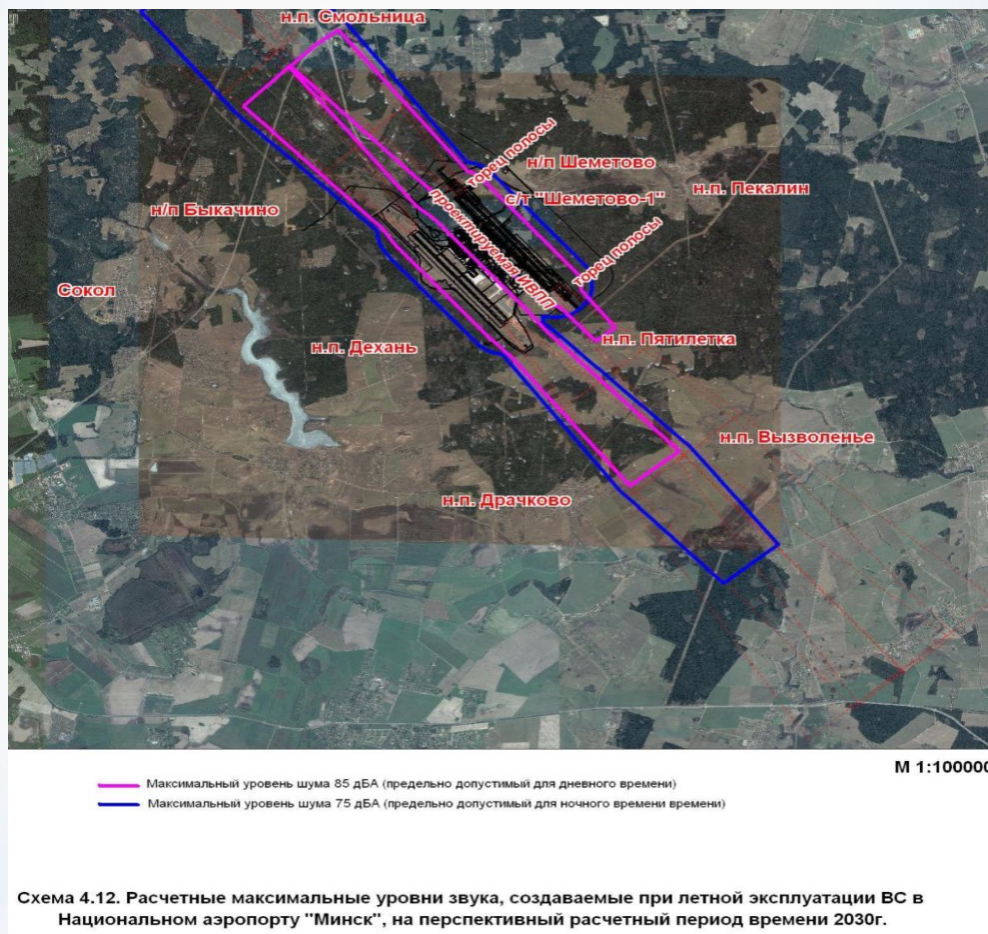
1.3 ВПП 36Л являются предпочтительной ВПП, которая, по возможности, используется в максимальной степени.

1.3 RWY 36L is noise preferential and shall be used to the greatest possible extent.

Меры по минимизации размеров зоны «Г» аэропорта «СТРИГИНО»

1. Исключить ИЛ-76 из перечня воздушных судов, учитываемых при расчётах уровней шумов.
2. Ввести запрет на регулярные ночные полёты в аэропорту «СТРИГИНО».
3. Принять иные меры, допускаемые законодательством РФ, с целью минимизации размеров зоны «Г» вокруг аэропорта «СТРИГИНО».
4. Разграничить ответственность по возмещению ущерба проживающим в зоне «Г» между оператором аэропорта и государством по состоянию на 01.07.2017 — дату принятия 135 ФЗ исходя из размеров зоны «Г» на указанную дату.

Р.С. Так относятся к людям в Белорусии — вотчине «последнего диктатора Европы»



Пояснение: для вновь проектируемой полосы минского международного аэропорта запрещены полёты в направлении населённых пунктов Пятилетка и Вывольенье, там ЛЮДИ живут...
Кто же МЫ?