ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ
СОЮЗА ССР

САМОЛЕТЫ ПАССАЖИРСКИЕ И ТРАНСПОРТНЫЕ

ДОПУСТИМЫЕ УРОВНИ ШУМА, СОЗДАВАЕМОГО НА МЕСТНОСТИ

ГОСТ 17228–87

Издание официальное

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР ПО СТАНДАРТАМ
Москва

gost.e-ecolog.ru

УДК 629.7:006.354 Группа Д10

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ СОЮЗА ССР

САМОЛЕТЫ ПАССАЖИРСКИЕ И ТРАНСПОРТНЫЕ

Допустимые уровни шума, создаваемого на местности

ГОСТ 17228–87

Passenger and transport aeroplanes.
Acceptable noise levels on ground

ОКП 75 0200

Дата введения 01.07.88

Несоблюдение стандарта преследуется по закону

Настоящий стандарт устанавливает максимально допустимые уровни шума, создаваемого дозвуковыми пассажирскими и транспортными самолетами с турбореактивными или турбореактивными двухконтурными двигателями всех массовых категорий (далее – реактивные самолеты), с длиной взлетно-посадочной полосы (ВПП) более 610 м, а также самолетами с поршневыми, турбовинтовыми и турбовинтовентиляторными двигателями со взлетной массой более 9000 кг (далее – винтовые самолеты), на местности в контрольных точках при исходных условиях, установленных ГОСТ 17229–85.

Стандарт не устанавливает допустимые уровни шума в качестве норм шума для ограничения жилой застройки в окрестностях аэропортов и аэродромов (эти нормы регламентируются ГОСТ 22283–76).

1. ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ ШУМА И РАСПОЛОЖЕНИЕ КОНТРОЛЬНЫХ ТОЧЕК НА МЕСТНОСТИ

1.1. Шум, создаваемый самолетом на местности, выражают в эффективных уровнях воспринимаемого шума EPNL, измеряемых в EPNдБ, установленных ГОСТ 17229–85.

1.2. Максимально допустимые уровни шума устанавливают для контрольных точек, местоположение которых указано в таблице.

Издание официальное Перепечатка воспрещена

© Издательство стандартов, 1987

Этап полета	Местоположение контрольных точек
Взлет	Точка на линии, параллельной оси ВПП, отстоящей на расстоянии 450 м от оси ВПП, в которой уровень шума от взлетающего самолета достигает максимального значения (методика определения положения указанной точки и методы определения уровней шума по ГОСТ 17229–85).
Набор высоты	Точка на продолжении оси ВПП в направлении полета на расстоянии 6500 м от начала разбега самолета
Заход на посадку	Точка на продолжении оси ВПП в направлении против полета на расстоянии 2000 м до порога ВПП под траекторией снижения на посадку. На ровной местности она соответствует точке, расстояние от которой до глиссады 3°, начинающейся в пределах ВПП на расстоянии 300 м и за ее порогом, составляет по вертикали 120 м. С целью определения эффективности эксплуатационных процедур, используемых для снижения шума при заходе на посадку, наряду с измерениями шума в указанной точке следует измерять шум в точке, расположенной на удалении 4000 м от порога ВПП

1.3. В случае, когда ожидаемые уровни шума, создаваемого самолетом при взлете и наборе высоты, могут быть сопоставимы с уровнями фонового шума, допускается измерять шум в контрольных точках, расположенных сбоку от оси ВПП на удалении 350 м (вместо 450 м) и 4500 м от начала разбега (вместо 6500 м). Методы приведения полученных результатов к условиям п. 1.2 настоящего стандарта подлежат согласованию с органом, ответственным за сертификацию. Указанные рекомендации относятся обычно к самолетам с высокими летно-техническими характеристиками при взлете и максимальной взлетной массой до 40 – 50 т.

2. ДОПУСТИМЫЕ УРОВНИ ШУМА

2.1. Требования настоящего стандарта устанавливают для самолетов, относящихся к одной из следующих категорий:

2.1.1. Новые самолеты, включая их модифицированные варианты, в отношении которых была принята заявка на выдачу сертификата летной годности прототипа или выполнена другая аналогичная установленная процедура после 01.01.90 для реактивных самолетов с любой взлетной массой и для винтовых самолетов с максимальной взлетной массой более 9000 кг.

2.1.2. Новые самолеты, включая их модифицированные варианты, в отношении которых была принята заявка на выдачу сертификата летной годности прототипа или выполнена другая аналогичная установленная

процедура в период с 06.10.77 и до 01.01.90 для реактивных самолетов всех массовых категорий и для винтовых самолетов с максимальной взлетной массой более 9000 кг с 01.01.85 и до 01.01.90.

2.1.3. Модифицированные варианты реактивных самолетов по п. 2.1.2, а также винтовых самолетов со взлетной массой более 9000 кг, техническое задание на разработку которых утверждено после 01.01.90.

2.1.4. Модифицированные варианты всех реактивных, а также винтовых самолетов, к которым не применяют требования ГОСТ 23023–85, в отношении которых сертифицирующими органами принята заявка на выдачу дополнения к сертификату летной годности при изменении типовой конструкции или выполнена другая аналогичная установленная процедура в период после 26.11.81 и до 01.01.90.

Если период между подачей заявки на получение сертификата летной годности типа и его выдачей какому-либо самолету данного типа превышает пять лет, то при определении даты применяемости требований стандарта к этому самолету следует использовать пятилетний срок, предшествовавший дате выдачи сертификата на этот самолет.

Максимально допустимые уровни шума, в зависимости от максимальной взлетной массы самолета m (в килограммах), не должны превышать значений, устанавливаемых в формулах пп. 2.2–2.4.

Максимально допустимые уровни шума даны для исходных атмосферных условий в соответствии с ГОСТ 17229–85.

2.2. Для новых реактивных и винтовых самолетов, включая их модифицированные варианты по п. 2.1.1, максимально допустимые уровни шума для различных этапов полета не должны превышать значений, указанных в формулах 1 – 5 (приложения 1 и 4):

в точке сбоку от ВПП на расстоянии 450 м от её оси при взлете самолета

$$\left.\begin{array}{ll} EPNL = 92 \text{ EPNдБ} & \text{при } m < 35\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = (8{,}507 \lg m + 53{,}345) \ EPN\text{дБ} & \text{при } 35\,000 \text{ кг} < m < 400\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = 101 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \geqslant 400\,000 \text{ кг;} \end{array}\right\} \quad (1)$$

в точке по оси ВПП при наборе высоты (для условий МСА, см. разд. 2 ГОСТ 17229–85):

для двухдвигательного самолета

$$\left.\begin{array}{ll} EPNL = 85 \text{ EPNдБ} & \text{при } m < 48\,100 \text{ кг;} \\ EPNL = (13{,}289 \lg m + 22{,}774) \text{ EPNдБ} & \text{при } 48\,100 \text{ кг} < m < 385\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = 97 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \geqslant 385\,000 \text{ кг;} \end{array}\right\} \quad (2)$$

для трехдвигательного самолета

$$\left.\begin{array}{ll} EPNL = 85 \text{ EPNдБ} & \text{при } m < 28\,600 \text{ кг;} \\ EPNL = (13{,}289 \lg m + 25{,}774) \text{ EPNдБ} & \text{при } 28\,600 \text{ кг} < m < 385\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = 100 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \geqslant 385\,000 \text{ кг;} \end{array}\right\} \quad (3)$$

для четырехдвигательного самолета

$$\left.\begin{array}{ll} EPNL = 85 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \leqslant 17\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = (13{,}289 \lg m + 28{,}774) \text{ EPNдБ} & \text{при } 17\,000 \text{ кг} < m < 385\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = 103 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \geqslant 385\,000 \text{ кг;} \end{array}\right\} \quad (4)$$

в точке по оси ВПП при заходе самолета на посадку

$$\left.\begin{array}{ll} EPNL = 96 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \leqslant 19\,300 \text{ кг;} \\ EPNL = (7{,}751 \lg m + 62{,}779) \text{ EPNдБ} & \text{при } 19\,300 \text{ кг} < m < 280\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = 105 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \geqslant 280\,000 \text{ кг} \end{array}\right\} \quad (5)$$

2.3. Для дозвуковых реактивных и винтовых самолетов по пп. 2.1.2 и 2.1.3 максимально допустимые уровни шума для различных этапов полета не должны превышать значений, указанных в формулах 6 – 10 (приложения 2 и 5):

в точке сбоку от ВПП на расстоянии 450 м от ее оси при взлете самолета

$$\left.\begin{array}{ll} EPNL = 94 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \leqslant 35\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = (8{,}507 \lg m + 55{,}345) \text{ EPNдБ} & \text{при } 35\,000 \text{ кг} < m < 400\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = 103 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \geqslant 400\,000 \text{ кг;} \end{array}\right\} \quad (6)$$

в точке по оси ВПП при наборе высоты (для условий МСА, см. разд. 2 ГОСТ 17229–85):

для двухдвигательного самолета

$$\left.\begin{array}{ll} EPNL = 88 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \leqslant 48\,100 \text{ кг;} \\ EPNL = (13{,}289 \lg m + 25{,}774) \text{ EPNдБ} & \text{при } 48\,100 \text{ кг} < m < 385\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = 100 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \geqslant 385\,000 \text{ кг;} \end{array}\right\} \quad (7)$$

для трехдвигательного самолета

$$\left.\begin{array}{ll} EPNL = 88 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \leqslant 28\,600 \text{ кг;} \\ EPNL = (13{,}289 \lg m + 28{,}774) \text{ EPNдБ} & \text{при } 28\,600 \text{ кг} < m < 385\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = 103 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \geqslant 385\,000 \text{ кг;} \end{array}\right\} \quad (8)$$

для четырехдвигательного самолета

$$\left.\begin{array}{ll} EPNL = 88 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \leqslant 20\,200 \text{ кг;} \\ EPNL = (13{,}289 \lg m + 30{,}774) \text{ EPNдБ} & \text{при } 20\,200 \text{ кг} < m < 385\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = 105 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \geqslant 385\,000 \text{ кг;} \end{array}\right\} \quad (9)$$

в точке по оси ВПП при заходе самолета на посадку

$$\left.\begin{array}{ll} EPNL = 98 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \leqslant 35\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = (7{,}751 \lg m + 62{,}779) \text{ EPNдБ} & \text{при } 35\,000 \text{ кг} < m < 280\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = 105 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \geqslant 280\,000 \text{ кг} \end{array}\right\} \quad (10)$$

2.4. Для модифицированных вариантов реактивных и винтовых самолетов по п. 2.1.4 максимально допустимые уровни шума не должны превышать значений, указанных в формулах 11–15 (приложения 3 и 6);

в точке сбоку ВПП на расстоянии 450 м от ее оси при взлете самолета

$$\left.\begin{array}{ll} EPNL = 97 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \leqslant 35\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = (8{,}507 \lg m + 58{,}345) \text{ EPNдБ} & \text{при } 35\,000 \text{ кг} < m < 400\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = 106 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \geqslant 400\,000 \text{ кг;} \end{array}\right\} \quad (11)$$

в точке по оси ВПП при наборе высоты (для условий МСА, см. разд. 2 ГОСТ 17229–85):

для двухдвигательного самолета

$$\left.\begin{array}{ll} EPNL = 92 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \leqslant 48\,300 \text{ кг;} \\ EPNL = (13{,}289 \lg m + 29{,}752) \text{ EPNдБ} & \text{при } 48\,300 \text{ кг} < m < 325\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = 103 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \geqslant 325\,000 \text{ кг;} \end{array}\right\} \quad (12)$$

для трехдвигательного самолета

$$\left.\begin{array}{ll} EPNL = 92 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \leqslant 34\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = (16{,}611 \lg m + 16{,}727) \text{ EPNдБ} & \text{при } 34\,000 \text{ кг} < m < 66\,720 \text{ кг;} \\ EPNL = (13{,}289 \lg m + 32{,}752) \text{ EPNдБ} & \text{при } 66\,720 \text{ кг} \leqslant m < 325\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = 106 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \geqslant 325\,000 \text{ кг;} \end{array}\right\} \quad (13)$$

для четырехдвигательного самолета

$$\left.\begin{array}{ll} EPNL = 92 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \leqslant 34\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = (16{,}611 \lg m + 16{,}727) \text{ EPNдБ} & \text{при } 34\,000 \text{ кг} < m < 133450 \text{ кг;} \\ EPNL = (13{,}289 \lg m + 33{,}752) \text{ EPNдБ} & \text{при } 133\,450 \text{ кг} \leqslant m < 325\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = 107 \text{ EPNдБ} & \text{при } m > 325\,000 \text{ кг;} \end{array}\right\} \quad (14)$$

в точке по оси ВПП при заходе самолета на посадку

$$\left.\begin{array}{ll} EPNL = 101 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \leqslant 35\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = (7{,}751 \lg m + 65{,}778) \text{ EPNдБ} & \text{при } 35\,000 \text{ кг} < m < 280\,000 \text{ кг;} \\ EPNL = 108 \text{ EPNдБ} & \text{при } m \geqslant 280\,000 \text{ кг.} \end{array}\right\} \quad (15)$$

2.5. Расчет максимально допустимых уровней шума по формулам 1–15, приведенным в пп. 2.2–2.4, проводят с округлением конечного результата до 0.1 EPNдБ.

2.6. Сертификацию по шуму новых и модифицированных типов воздушных судов проводят до начала их регулярной эксплуатации. Сроки сертификации по шуму новых, модифицированных и эксплуатирующихся типов воздушных судов определяют планом-графиком, утвержденным Минавиапромом и МГА.

2.7. На основании положительных результатов сертификационных испытаний самолета по шуму на местности оформляют сертификат по шуму на тип воздушного судна, в котором указывают наименование органа, выдавшего сертификат; основные летно-технические характеристики, включая максимальные взлетные и посадочные массы самолета, для которых определены эффективные уровни воспринимаемого шума, определенные в соответствии с ГОСТ 17229–85 значения эффективных уровней воспринимаемого шума и значения 90 %-ного доверительного интервала для каждой из трех контрольных точек и сопоставлении с уровнями, установленными настоящим стандартом, а также условия обеспечения в эксплуатации указанных в сертификате уровней. Стандартная форма сертификата приведена в приложении 7. Основание для выдачи сертификата – заявка головного предприятия-исполнителя, представление Минавиапрома и МГА СССР (форма дана в приложении 8), отчет и заключение по результатам акустических испытаний самолета. Сертификат по шуму на тип – основание

для оформления Удостоверения о годности каждого экземпляра воздушного судна по шуму, стандартная форма которого представлена в приложении 9 к настоящему стандарту.

3. ДОПУСКАЕМЫЕ ОТКЛОНЕНИЯ И ФОРМА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ ИСПЫТАНИЙ

3.1. Разрешается превышать максимально допустимые уровни шума в одной или двух контрольных точках:

суммарное превышение допустимых уровней в двух контрольных точках для самолетов по пп. 2.2 – 2.4 не должно быть более 3 EPNдБ;

превышение допустимых уровней шума в любой отдельной взятой контрольной точке для самолетов по пп. 2.2–2.4 не должно быть более 2 EPNдБ.

Превышение допустимых уровней шума должно быть скомпенсировано соответствующим снижением уровней шума в другой точке или точках.

3.2. Фактические уровни шума, измеренные по ГОСТ 17229–85 при сертификационных летных испытаниях самолета и соответствующих условиях его повседневной эксплуатации на внутренних и внешних авиалиниях Аэрофлота, сопоставляют с максимально допустимыми уровнями шума, регламентируемыми настоящим стандартом. Указанная информация – неотъемлемая часть отчета и заключения по результатам акустических испытаний самолета.

В отчете по результатам сертификационных испытаний самолета в качестве обязательной информации приводят расчетно-экспериментальные зависимости изменения шума в EPNдБ и дБA с расстоянием до самолета для характерных режимов работы двигателей при его взлете и посадке.

3.3. Форму представления информации об основных характеристиках самолета, прошедшего сертификационные испытания по шуму, включая сопоставление зарегистрированных уровней шума с максимально допустимыми уровнями в соответствии с требованиями настоящего стандарта приводят для реактивных и винтовых самолетов соответственно в приложениях 10 и 11.

В указанных стандартных формах графу „Вид информации" заполняют в виде одной буквы в соответствии со схемой:

A – результаты сертификационных испытаний;

B – результаты измерений с использованием точных методик, аналогичных сертификационным, но не применяемых специально для целей сертификации;

C – расчетные данные по результатам предварительных летных испытаний;

D – ориентировочные значения уровней шума;

E – информация, полученная на основе параметрических исследований.

Максимально допустимые значения уровней шума для дозвуковых реактивных и винтовых самолетов, включая их модифицированные варианты, по п. 2.1.1 настоящего стандарта

<table>
<tr><td colspan="2">Максимальная взлетная масса – m, кг</td><td colspan="4">19 300 35 000 280 000 400 000
17 000 28 600 48 100 385 000</td></tr>
<tr><td colspan="2">Шум при взлете сбоку от оси ВПП (450 м) EPNдБ.</td><td colspan="2">92</td><td colspan="2">$8{,}507\lg m + 53{,}345$</td><td>101</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Шум при наборе высоты, EPNдБ</td><td>$n_{дв} \leqslant 2$</td><td colspan="3">85</td><td>$13{,}289\lg m + 22{,}774$</td><td>97</td></tr>
<tr><td>$n_{дв} = 3$</td><td>85</td><td colspan="3">$13{,}289\lg m + 25{,}774$</td><td>100</td></tr>
<tr><td>$n_{дв} \geqslant 4$</td><td>85</td><td colspan="3">$13{,}289\lg m + 28{,}774$</td><td>103</td></tr>
<tr><td colspan="2">Шум при заходе на посадку, EPNдБ.</td><td>96</td><td colspan="3">$7{,}751\lg m + 62{,}779$</td><td>105</td></tr>
</table>

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
Обязательное

Максимально допустимые значения уровней шума для дозвуковых реактивных и винтовых самолетов, по пп. 2.1.2 и 2.1.3 настоящего стандарта

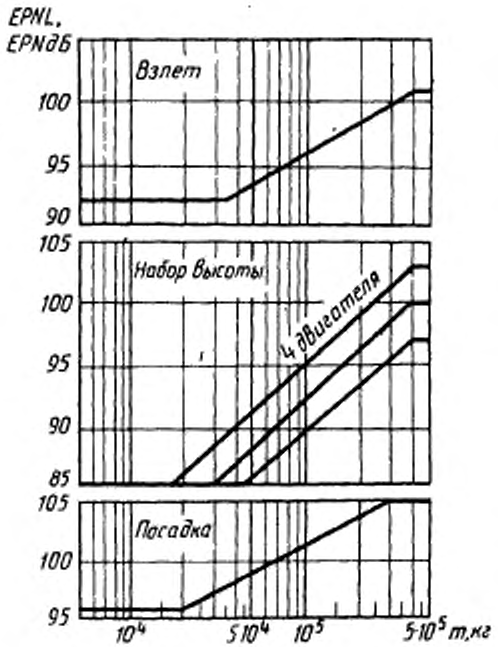
<table>
<tr><td colspan="2">Максимальная взлетная масса m, кг</td><td colspan="4">20 200 28 600 35 000 48 100 280 000 385 000 400 000</td></tr>
<tr><td colspan="2">Шум при взлете сбоку от оси ВПП (450 м), EPNдБ</td><td colspan="2">94</td><td colspan="2">$8{,}507 \lg m + 55{,}345$</td><td>103</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Шум при наборе высоты, EPNдБ</td><td>$n_{дв} \leq 2$</td><td colspan="2">88</td><td colspan="2">$13{,}289 \lg m + 25{,}774$</td><td>100</td></tr>
<tr><td>$n_{дв} = 3$</td><td>88</td><td colspan="3">$13{,}289 \lg m + 28{,}774$</td><td>103</td></tr>
<tr><td>$n_{дв} \geq 4$</td><td>88</td><td colspan="3">$13{,}289 \lg m + 30{,}774$</td><td>105</td></tr>
<tr><td colspan="2">Шум при заходе на посадку, EPNдБ</td><td>98</td><td colspan="2">$7{,}751 \lg m + 62{,}779$</td><td>105</td></tr>
</table>

Максимально допустимые значения уровней шума для модифицированных вариантов дозвуковых реактивных и винтовых самолетов, по п. 2.1.4 настоящего стандарта

Максимальная взлетная масса m, кг		34 000	35 000 – 48 300	66 720 – 133 450	280 000 – 325 000	400 000
Шум при взлете сбоку от оси ВПП (450 м), EPNдБ		97	8,507lg$m$ + 58,345			106
Шум при наборе высоты, EPNдБ	$n_{дв} \leq 2$	92	13,289lg$m$ + 29,752			103
	$n_{дв} = 3$	92	16,611lg$m$ + 16,727	13,289lg$m$ + 32,752		106
	$n_{дв} \geq 4$	92	16,611lg$m$ + 16,727		13,289lg$m$ + 33,752	107
Шум при заходе на посадку, EPNдБ		101	7,751lg$m$ + 65,778			108

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
Рекомендуемое

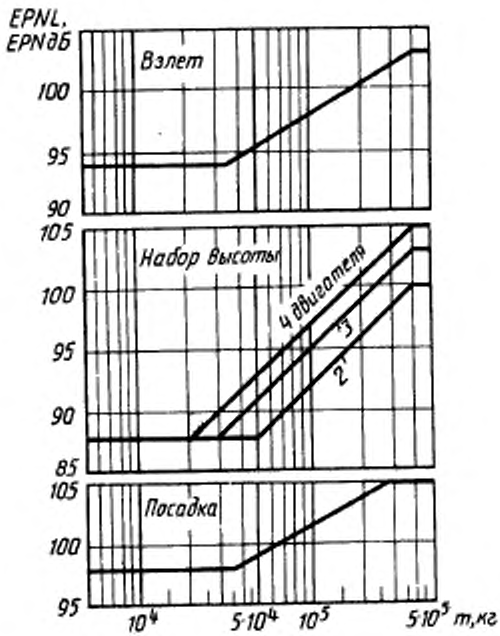
График зависимости максимально допустимых значений уровней шума от максимальной взлетной массы дозвуковых и винтовых самолетов по п. 2.1.1.



Черт. 1

ПРИЛОЖЕНИЕ 5
Рекомендуемое

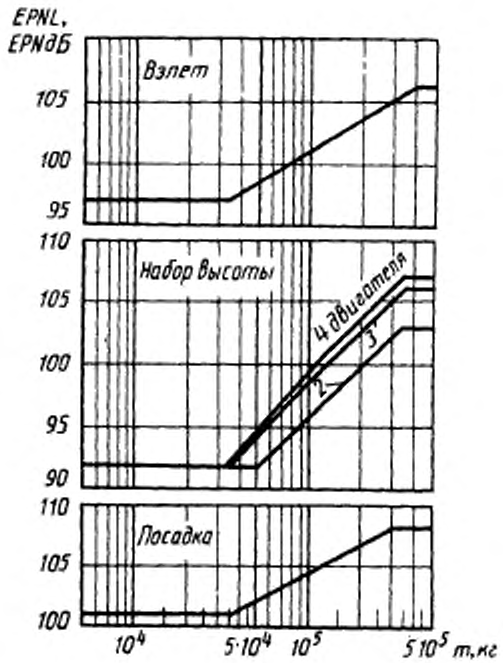
График зависимости максимально допустимых значений уровней шума от максимальной взлетной массы для дозвуковых реактивных и винтовых самолетов, включая их модифицированные варианты по пп. 2.1.2 и 2.1.3 настоящего стандарта.



Черт. 2

ПРИЛОЖЕНИЕ 6
Рекомендуемое

График зависимости максимально допустимых значений уровней шума от максимальной взлетной массы для модифицированных вариантов дозвуковых реактивных и винтовых самолетов по п. 2.1.4. настоящего стандарта



Черт. 3

ПРИЛОЖЕНИЕ 7
Обязательное

(Герб СССР)

СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ РЕГИСТР ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

СЕРТИФИКАТ
ПО ШУМУ НА МЕСТНОСТИ
№ _____

Настоящий сертификат выдан

_____
министерство-изготовитель

на _____
тип гражданского воздушного судна

Удостоверяется, что данный тип гражданского воздушного судна соответствует требованиям главы . . . международных Стандартов и Рекомендуемой практики „Охрана окружающей среды", Приложение 16 к Конвенции о международной гражданской авиации, том I „Авиационный шум", ... издание . . . . . г.

Уровни шума и их 90 %-ные доверительные пределы в контрольных точках на местности, определенные в соответствии с Приложением 16, для данного типа гражданского воздушного судна при максимальных взлетной . . . кг и посадочной . . . кг массах составляют:

сбоку от ВПП (при взлете) _____
при наборе высоты (при пролете) _____
при заходе на посадку _____

Ограничения, условия и методы эксплуатации для обеспечения указанных уровней шума содержатся в эксплуатационной документации

_____
тип гражданского воздушного судна

_____
должность

М.П. _____
подпись фамилия и. о.

„ " _____ 19 _____ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 8
Обязательное

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ
НА ПОЛУЧЕНИЕ СЕРТИФИКАТА ПО ШУМУ НА МЕСТНОСТИ

МИНИСТЕРСТВО АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР И МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР ПРЕДСТАВЛЯЮТ

_____
тип гражданского воздушного судна

на получение Сертификата по шуму на местности

По результатам летных акустических испытаний установлено соответствие данного типа гражданского воздушного судна требованиям главы ... международных Стандартов и Рекомендуемой практики „Охрана окружающей среды", Приложение 16 к Конвенции о международной гражданской авиации, том 1 „Авиационный шум", ... издание ..... г., при соблюдении ограничений, условий и методов летной эксплуатации, предусмотренных РЛЭ

_____
тип гражданского воздушного судна

(дополнениями к РЛЭ _____ от _____),
введенным в действие „ _____" _____ 19 ____ г.

Отчет по результатам летных акустических испытаний

_____
тип гражданского воздушного судна

и Заключение головного предприятия-исполнителя, ЛИИ, ГосНИИ ГА, устанавливающие соответствие данного типа гражданского воздушного судна требованиям указанных Стандартов по шуму, представлены в Госавиарегистр СССР.

Зам. министра
авиационной промышленности СССР

_____
подпись фамилия и.о.

„ _____" _____ 19 ____ г.

Зам. министра
гражданской авиации СССР

_____
подпись фамилия и.о.

„ _____" _____ 19 ____ г.

М.П.

Ответственный руководитель головного предприятия-исполнителя

_____
подпись фамилия и.о.

„ _____" _____ 19 ____ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 9
Обязательное

(Герб СССР)

СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК
МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

УДОСТОВЕРЕНИЕ
О ГОДНОСТИ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА ПО ШУМУ НА МЕСТНОСТИ
№

1. Государственно-регистрационный опознавательный знак _____
2. Тип воздушного судна _____
3. Серийный (заводской) номер _____
4. Категория _____
5. Номер Сертификата по шуму на местности на тип ГВС . . . , дата выдачи . . . . . .
6. Настоящий документ удостоверяет соответствие ГВС требованиям главы . . . международных Стандартов и Рекомендуемой практики „Охрана окружающей среды", Приложение 16 к Конвенции о международной гражданской авиации, том 1 „Авиационный шум", . . . издание . . . г.
7. Уровни шума и их 90 %-ные доверительные пределы в контрольных точках на местности, определенные в соответствии с Приложением 16, для данного типа ГВС при максимальных взлетной . . . кг и посадочной . . . кг массах составляют:
   сбоку от ВПП (при взлете) _____
   при наборе высоты (при пролете) _____
   при заходе на посадку _____
8. Воздушное судно соответствует указанным в п. 6 Стандартам при обязательном соблюдении ограничений, условий и методов эксплуатации, содержащихся в эксплуатационной документации ГВС.

Начальник инспекции
(старший пилот-инспектор)
Управления гражданской авиации

М.П.

_____
подпись фамилия и.о.

„ ____ " _____ 19 ___ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 10
Обязательное

ТИПОВАЯ ФОРМА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ О КОНСТРУКТИВНЫХ, ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ И АКУСТИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИКАХ САМОЛЕТОВ С РЕАКТИВНЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ

Заявитель
Дата (месяц, год)
Регистрационный №
№ листа
Тип самолета
Пункт предъявляемых требований ГОСТ (ИКАО, Приложение 16, том, глава, пункт)
Максимальная взлетная масса, кг
Максимальная посадочная масса, кг
Число двигателей
Тип двигателя
Тяга двигателя в статических условиях, кН
Степень двухконтурности
Угол отклонения закрылок при взлете, град.
Максимальный угол отклонения закрылок при посадке, град.
Установленные максимально допустимые уровни шума EPNL, EPNдБ:

взлет _____

набор высоты _____

заход на посадку _____

Фактические уровни шума EPNL для условий МСА + 10°С и относительной влажности 70 %, EPNдБ, а также значения 90 % доверительного интервала, EPNдБ.

Взлет _____ удаление 450 м

набор высоты _____ случай отказа двигателя градиент 4 %

посадка удаление 2 000 м
удаление 4 000 м

Источник информации
Дата
Вид информации
Примечания

ПРИЛОЖЕНИЕ 11
Обязательное

ТИПОВАЯ ФОРМА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ О КОНСТРУКТИВНЫХ, ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ И АКУСТИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК ВИНТОВЫХ САМОЛЕТОВ ТЯЖЕЛОЙ ВЕСОВОЙ КАТЕГОРИИ

САМОЛЕТ:

Страна производства
Год изготовления
Тип
Максимальная взлетная масса, кг

ДВИГАТЕЛИ:

Тип
Число
Мощность, кВт
Режим работы n, об/мин
Крутящий момент, Н · м
Температура газа $T_г$, °С
Система выхлопа

ВИНТЫ:

Изготовитель
Тип
Максимальный диаметр, м
Число лопастей
Шаг
Форма законцовки
Число M конца лопасти

РЕЗУЛЬТАТЫ ИЗМЕРЕНИЙ:

Дата
Ответственный за сертификат орган
Средняя температура, °С
Углы отклонения закрылков:
набор высоты
посадка
Измеренный уровень шума (среднее значение ± доверительный интервал), дБА:
набор высоты
посадка
сбоку от оси ВПП
Норма шума ИКАО, EPNдБ:
набор высоты
посадка
сбоку от оси ВПП

ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Вид информации
Примечания

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ДАННЫЕ

1. **УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ** Постановлением Государственного комитета СССР по стандартам от 19.08.87 № 3331

2. Срок первой проверки 1993 г.
   Периодичность проверки 5 лет.

3. Стандарт полностью соответствует стандартам ИКАО по шуму (международные стандарты и рекомендуемая практика „Охрана окружающей среды" Приложение 16 к Конвенции о международной гражданской авиации, том I „Авиационный шум" первое издание. Монреаль, 1981 г.).

4. **ВЗАМЕН** ГОСТ 17228–78

5. **ССЫЛОЧНЫЕ НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДОКУМЕНТЫ**

Обозначение НТД, на который дана ссылка	Номер пункта, подпункта, перечисления, приложения
ГОСТ 17229–85	Вводная часть, 1.1.1, приложение 1, Приложение 3, 1.2, 2.3
ГОСТ 22283–76	Вводная часть
ГОСТ 23023–85	Вводная часть

Редактор *М.В. Глушкова*
Технический редактор *В.Н. Малькова*
Корректор *В.С. Черная*

Сдано в наб. 15.09.87 Подп. к печ. 06.11.87 1,25 усл. п. л. 1,25 усл. кр.-отт. 0,92 уч.-изд. л. Тираж 4000 экз. Цена 5 коп.

Ордена „Знак Почета" Издательство стандартов, 123840, Москва, ГСП, Новопресненский пер., 3

Набрано в Издательстве стандартов на НПУ

Тип. „Московский печатник", Лялин пер., 6. Зак. 6824

gost.e-ecolog.ru