



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**

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ СОЮЗА ССР

САМОЛЕТЫ ПАССАЖИРСКИЕ И ТРАНСПОРТНЫЕ**ГОСТ**

Допустимые уровни шума, создаваемого на местности

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.

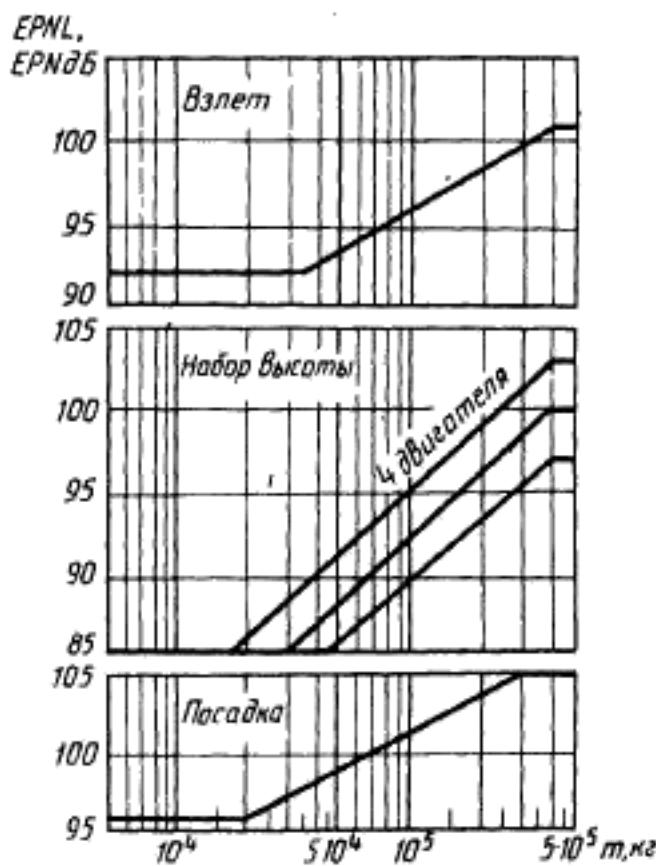
Стандарт не устанавливает допустимые уровни шума в качестве норм шума для ограничения жилой застройки в окрестностях аэропортов и аэродромов (эти нормы регламентируются ГОСТ 22283-76).

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 EPNdB, установленных ГОСТ 17229-85.

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

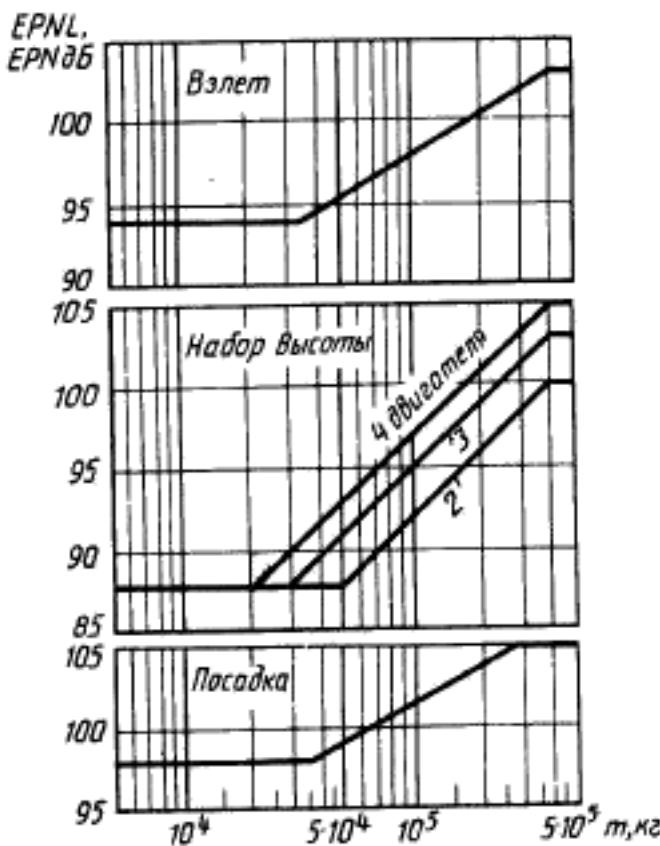
График зависимости максимально допустимых значений уровней шума от максимальной взлетной массы дозвуковых и винтовых самолетов по п. 2.1.1.



Черт. 1

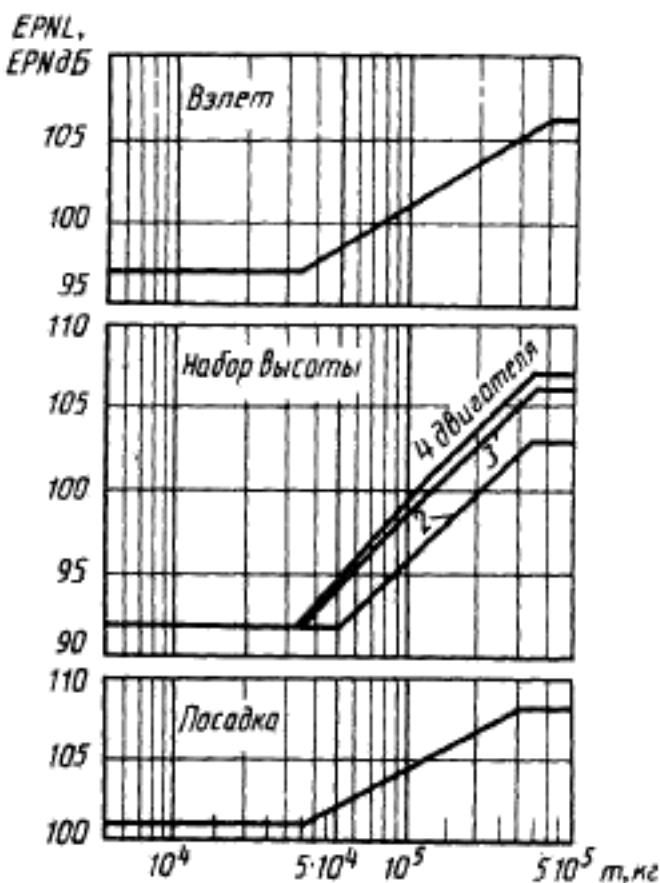
ПРИЛОЖЕНИЕ 5
Рекомендуемое

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

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 МЕСТОСТИ**

№ _____

Настоящий сертификат выдан

Министерство-изготовитель163

 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

типа гражданского воздушного судна

должность

М.П.

подпись

фамилия и. о.

" " " 19 _____. г.

**ПРЕДСТАВЛЕНИЕ
НА ПОЛУЧЕНИЕ СЕРТИФИКАТА ПО ШУМУ НА МЕСТНОСТИ**

**МИНИСТЕРСТВО АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР И
МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР ПРЕДСТАВЛЯЮТ**

типа 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 Рекомендаций 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

типа гражданского воздушного судна

(дополнениями к РЛЭ от),
введенным в действие „” 19 г.

Отчет по результатам летных акустических испытаний

типа 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

Зам. министра
гражданской авиации СССР

подпись	фамилия и.о.
„” 19 г.	

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.

ТИПОВАЯ ФОРМА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ О КОНСТРУКТИВНЫХ,
ЛЕТИО-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 II
Обязательное

**ТИПОВАЯ ФОРМА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ О КОНСТРУКТИВНЫХ,
 ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ И АКУСТИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИКАХ 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_f , °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 закрылок:

набор высоты
 посадка

Измеренный уровень шума (среднее значение ± доверительный интервал), дБА :
 набор высоты
 посадка
 сбоку от оси ВПП

Норма шума ИКАО, ICPнДБ :
 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 1 „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,
ГОСТ 22283-76	Приложение 3, 1.2, 2.3
ГОСТ 23023-85	Вводная часть
	Вводная часть

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

Сдано в наб. 15.09.87 Подп. к печ. №б. 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

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	<p>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.</p> <p>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.</p>

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 применимости 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 ее оси при взлете самолета

$$\left. \begin{array}{l} EPNL = 92 EPNdB \\ EPNL = (8,507lgm + 53,345) EPNdB \\ EPNL = 101 EPNdB \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{при } m < 35\,000 \text{ кг;} \\ \text{при } 35\,000 \text{ кг} < m < 400\,000 \text{ кг;} \\ \text{при } m > 400\,000 \text{ кг;} \end{array} \quad (1)$$

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

для двухдвигательного самолета

$$\left. \begin{array}{l} EPNL = 85 EPNdB \\ EPNL = (13,289lgm + 22,774) EPNdB \\ EPNL = 97 EPNdB \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{при } m < 48\,100 \text{ кг;} \\ \text{при } 48\,100 \text{ кг} < m < 385\,000 \text{ кг;} \\ \text{при } m > 385\,000 \text{ кг;} \end{array} \quad (2)$$

для трехдвигательного самолета

$$\left. \begin{array}{l} EPNL = 85 EPNdB \\ EPNL = (13,289lgm + 25,774) EPNdB \\ EPNL = 100 EPNdB \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{при } m < 28\,600 \text{ кг;} \\ \text{при } 28\,600 \text{ кг} < m < 385\,000 \text{ кг;} \\ \text{при } m > 385\,000 \text{ кг;} \end{array} \quad (3)$$

для четырехдвигательного самолета

$$\left. \begin{array}{l} EPNL = 85 \text{ EPNdB} \\ EPNL = (13,289lgm + 28,774) \text{ EPNdB} \\ EPNL = 103 \text{ EPNdB} \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{при } m < 17000 \text{ кг;} \\ \text{при } 17000 \text{ кг} < m < 385000 \text{ кг;} \\ \text{при } m > 385000 \text{ кг;} \end{array} \quad (4)$$

в точке по оси ВПП при заходе самолета на посадку

$$\left. \begin{array}{l} EPNL = 96 \text{ EPNdB} \\ EPNL = (7,751gm + 62,779) \text{ EPNdB} \\ EPNL = 105 \text{ EPNdB} \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{при } m < 19300 \text{ кг;} \\ \text{при } 19300 \text{ кг} < m < 280000 \text{ кг;} \\ \text{при } m > 280000 \text{ кг;} \end{array} \quad (5)$$

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

$$\left. \begin{array}{l} EPNL = 94 \text{ EPNdB} \\ EPNL = (8,507lgm + 55,345) \text{ EPNdB} \\ EPNL = 103 \text{ EPNdB} \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{при } m < 35000 \text{ кг;} \\ \text{при } 35000 \text{ кг} < m < 400000 \text{ кг;} \\ \text{при } m > 400000 \text{ кг;} \end{array} \quad (6)$$

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

для двухдвигательного самолета

$$\left. \begin{array}{l} EPNL = 88 \text{ EPNdB} \\ EPNL = (13,289lgm + 25,774) \text{ EPNdB} \\ EPNL = 100 \text{ EPNdB} \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{при } m < 48100 \text{ кг;} \\ \text{при } 48100 \text{ кг} < m < 385000 \text{ кг;} \\ \text{при } m > 385000 \text{ кг;} \end{array} \quad (7)$$

для трехдвигательного самолета

$$\left. \begin{array}{l} EPNL = 88 \text{ EPNdB} \\ EPNL = (13,289lgm + 28,774) \text{ EPNdB} \\ EPNL = 103 \text{ EPNdB} \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{при } m < 28600 \text{ кг;} \\ \text{при } 28600 \text{ кг} < m < 385000 \text{ кг;} \\ \text{при } m > 385000 \text{ кг;} \end{array} \quad (8)$$

для четырехдвигательного самолета

$$\left. \begin{array}{l} EPNL = 88 \text{ EPNdB} \\ EPNL = (13,289lgm + 30,774) \text{ EPNdB} \\ EPNL = 105 \text{ EPNdB} \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{при } m < 20200 \text{ кг;} \\ \text{при } 20200 \text{ кг} < m < 385000 \text{ кг;} \\ \text{при } m > 385000 \text{ кг;} \end{array} \quad (9)$$

в точке по оси ВПП при заходе самолета на посадку

$$\left. \begin{array}{l} EPNL = 98 \text{ EPNdB} \\ EPNL = (7,751gm + 62,779) \text{ EPNdB} \\ EPNL = 105 \text{ EPNdB} \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{при } m < 35000 \text{ кг;} \\ \text{при } 35000 \text{ кг} < m < 280000 \text{ кг;} \\ \text{при } m > 280000 \text{ кг;} \end{array} \quad (10)$$

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

$$\left. \begin{array}{l} EPNL = 97 \text{ EPNdB} \\ EPNL = (8,507gm + 58,345) \text{ EPNdB} \\ EPNL = 106 \text{ EPNdB} \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{при } m < 35000 \text{ кг;} \\ \text{при } 35000 \text{ кг} < m < 400000 \text{ кг;} \\ \text{при } m > 400000 \text{ кг;} \end{array} \quad (11)$$

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

для двухдвигательного самолета

$$\left. \begin{array}{l} EPNL = 92 EPNdB \\ EPNL = (13,289lgm + 29,752) EPNdB \\ EPNL = 103 EPNdB \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{при } m < 48300 \text{ кг;} \\ \text{при } 48300 \text{ кг} < m < 325000 \text{ кг;} \\ \text{при } m \geq 325000 \text{ кг;} \end{array} \quad (12)$$

для трехдвигательного самолета

$$\left. \begin{array}{l} EPNL = 92 EPNdB \\ EPNL = (16,611lgm + 16,727) EPNdB \\ EPNL = (13,289lgm + 32,752) EPNdB \\ EPNL = 106 EPNdB \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{при } m < 34000 \text{ кг;} \\ \text{при } 34000 \text{ кг} < m < 66720 \text{ кг;} \\ \text{при } 66720 \text{ кг} < m < 325000 \text{ кг;} \\ \text{при } m \geq 325000 \text{ кг;} \end{array} \quad (13)$$

для четырехдвигательного самолета

$$\left. \begin{array}{l} EPNL = 92 EPNdB \\ EPNL = (16,611lgm + 16,727) EPNdB \\ EPNL = (13,289lgm + 33,752) EPNdB \\ EPNL = 107 EPNdB \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{при } m < 34000 \text{ кг;} \\ \text{при } 34000 \text{ кг} < m < 133450 \text{ кг;} \\ \text{при } 133450 \text{ кг} < m < 325000 \text{ кг;} \\ \text{при } m \geq 325000 \text{ кг;} \end{array} \quad (14)$$

в точке по оси ВПП при заходе самолета на посадку

$$\left. \begin{array}{l} EPNL = 101 EPNdB \\ EPNL = (7,751lgm + 65,778) EPNdB \\ EPNL = 108 EPNdB \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{при } m < 35000 \text{ кг;} \\ \text{при } 35000 \text{ кг} < m < 280000 \text{ кг;} \\ \text{при } m \geq 280000 \text{ кг;} \end{array} \quad (15)$$

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 EPNdB.

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 ЕРНдБ;

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

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 условиям 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 ЕРНдБ и дБА 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:

А – результаты сертификационных испытаний;

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

С – расчетные данные по результатам предварительных летных испытаний;

Д – ориентировочные значения уровней шума;

Е – информация, полученная на основе параметрических исследований.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
Обязательное

Максимально допустимые значения уровней шума для дозвуковых реактивных и сверхзвуковых самолетов, включая их модифицированные варианты, по п. 2.1 настоящего стандарта

Максимальная взлетная масса m_m , кг	19 300	35 000	280 000	400 000
17 000	28 600	48 100	385 000	
Шум при взлете сбоку от оси ВПП (450 м) EPNdB.	92		8,507lgm + 53,345	101
	$n_{\text{дв}} \leq 2$	85	13,289lgm + 22,774	97
Шум при наборе высоты, EPNdB	$n_{\text{дв}} = 3$	85	13,289lgm + 25,774	100
	$n_{\text{дв}} \geq 4$	85	13,289lgm + 28,774	103
Шум при заходе на посадку, EPNdB.	96		7,751lgm + 62,779	105

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
Образцовое

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

Максимальная взлетная масса, т, кг	20 200	35 000	280 000	385 000	400 000
Шум при взлете сбоку от оси ВПП (450 м), ЕРНцБ	94		8,507 лпм + 55,345		103
Шум при наборе высоты, ЕРНцБ	$n_{\text{пп}} \leq 2$	88		13,289 лпм + 25,774	100
	$n_{\text{пп}} = 3$	88	13,289 лпм + 28,774		103
	$n_{\text{пп}} > 4$	88	13,289 лпм + 30,774		105
Шум при заходе на посадку, ЕРНцБ	98		7,751 лпм + 62,779		105

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
Обязательное

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

Максимальная взлетная масса m , кг	35 000	66 720	280 000	400 000
Шум при взлете сбоку от оси ВПП (450 м), ЕРНдБ	34 000 97	48 300 1	133 450 $8,507 \lg m + 58,345$	325 000 106
Шум при наборе высоты, ЕРНдБ	$n_{\text{дв}} \leq 2$ $n_{\text{дв}} = 3$	92 92 -16,611 $\lg m + 16,727$	13,289 $\lg m + 29,752$ 13,289 $\lg m + 32,752$	103 106
Шум при заходе на посадку, ЕРНдБ	$n_{\text{дв}} \geq 4$	92 16,611 $\lg m + 16,727$	13,289 $\lg m + 33,752$ 13,289 $\lg m + 33,752$	107 108