



**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ
СОЮЗА ССР**

**САМОЛЕТЫ ПАССАЖИРСКИЕ
И ТРАНСПОРТНЫЕ**

**ДОПУСТИМЫЕ УРОВНИ ШУМА, СОЗДАВАЕМОГО
НА МЕСТНОСТИ**

ГОСТ 17228-87

Издание официальное

Цена 5 коп.

**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР ПО СТАНДАРТАМ
Москва**

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 EPNдБ, установленных ГОСТ 17229-85.

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

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 устанавливаются 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

$$\left. \begin{aligned} EPNL &= 92 \text{ EPNдБ} && \text{при } m \leq 35\,000 \text{ кг;} \\ EPNL &= (8,507 \lg m + 53,345) \text{ EPNдБ} && \text{при } 35\,000 \text{ кг} < m < 400\,000 \text{ кг;} \\ EPNL &= 101 \text{ EPNдБ} && \text{при } m \geq 400\,000 \text{ кг;} \end{aligned} \right\} (1)$$

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

для двухдвигательного самолета

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

для трехдвигательного самолета

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

для четырехдвигательного самолета

$$\left. \begin{aligned} LPNL &= 85 \text{ EPNдБ} && \text{при } m \leq 17\,000 \text{ кг;} \\ EPNL &= (13,289 \lg m + 28,774) \text{ EPNдБ} && \text{при } 17\,000 \text{ кг} < m < 385\,000 \text{ кг;} \\ EPNL &= 103 \text{ EPNдБ} && \text{при } m \geq 385\,000 \text{ кг;} \end{aligned} \right\} (4)$$

в точке по оси ВПП при заходе самолета на посадку

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

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

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

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

для двухдвигательного самолета

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

для трехдвигательного самолета

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

для четырехдвигательного самолета

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

в точке по оси ВПП при заходе самолета на посадку

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

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

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

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

для двухдвигательного самолета

$$\left. \begin{aligned} EPNL &= 92 \text{ ГРНдБ} && \text{при } m \leq 48\,300 \text{ кг,} \\ EPNL &= (13,289 \lg m + 29,752) \text{ ГРНдБ} && \text{при } 48\,300 \text{ кг} < m < 325\,000 \text{ кг,} \\ EPNL &= 103 \text{ ГРНдБ} && \text{при } m \geq 325\,000 \text{ кг;} \end{aligned} \right\} (12)$$

для трехдвигательного самолета

$$\left. \begin{aligned} EPNL &= 92 \text{ ГРНдБ} && \text{при } m \leq 34\,000 \text{ кг;} \\ EPNL &= (16,611 \lg m + 16,727) \text{ ГРНдБ} && \text{при } 34\,000 \text{ кг} < m < 66\,720 \text{ кг,} \\ EPNL &= (13,289 \lg m + 32,752) \text{ ГРНдБ} && \text{при } 66\,720 \text{ кг} \leq m < 325\,000 \text{ кг;} \\ EPNL &= 106 \text{ ГРНдБ} && \text{при } m \geq 325\,000 \text{ кг,} \end{aligned} \right\} (13)$$

для четырехдвигательного самолета

$$\left. \begin{aligned} EPNL &= 92 \text{ ГРНдБ} && \text{при } m \leq 34\,000 \text{ кг;} \\ EPNL &= (16,611 \lg m + 16,727) \text{ ГРНдБ} && \text{при } 34\,000 \text{ кг} < m < 133\,450 \text{ кг,} \\ EPNL &= (13,289 \lg m + 33,752) \text{ ГРНдБ} && \text{при } 133\,450 \text{ кг} \leq m < 325\,000 \text{ кг;} \\ EPNL &= 107 \text{ ГРНдБ} && \text{при } m \geq 325\,000 \text{ кг;} \end{aligned} \right\} (14)$$

в точке по оси ВПП при заходе самолета на посадку

$$\left. \begin{aligned} EPNL &= 101 \text{ ГРНдБ} && \text{при } m \leq 35\,000 \text{ кг;} \\ EPNL &= (7,751 \lg m + 65,778) \text{ ГРНдБ} && \text{при } 35\,000 \text{ кг} < m < 280\,000 \text{ кг,} \\ EPNL &= 108 \text{ ГРНдБ} && \text{при } m \geq 280\,000 \text{ кг} \end{aligned} \right\} (15)$$

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 ГРНдБ

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 Мин-авиапромом 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 Мин-авиапрома 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 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 EPNдБ 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.

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

Максимальная взлетная масса — <i>m</i> , 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) EPNдБ.		92				8,507lg <i>m</i> + 53,345				101
Шум при наборе высоты, EPNдБ	$n_{дв} \leq 2$	85				13,289lg <i>m</i> + 22,774				97
	$n_{дв} = 3$	85		13,289lg <i>m</i> + 25,774				100		
	$n_{дв} \geq 4$	85		13,289lg <i>m</i> + 28,774				103		
Шум при заходе на посадку, EPNдБ.		96		7,751lg <i>m</i> + 62,779				105		

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
Обязательное

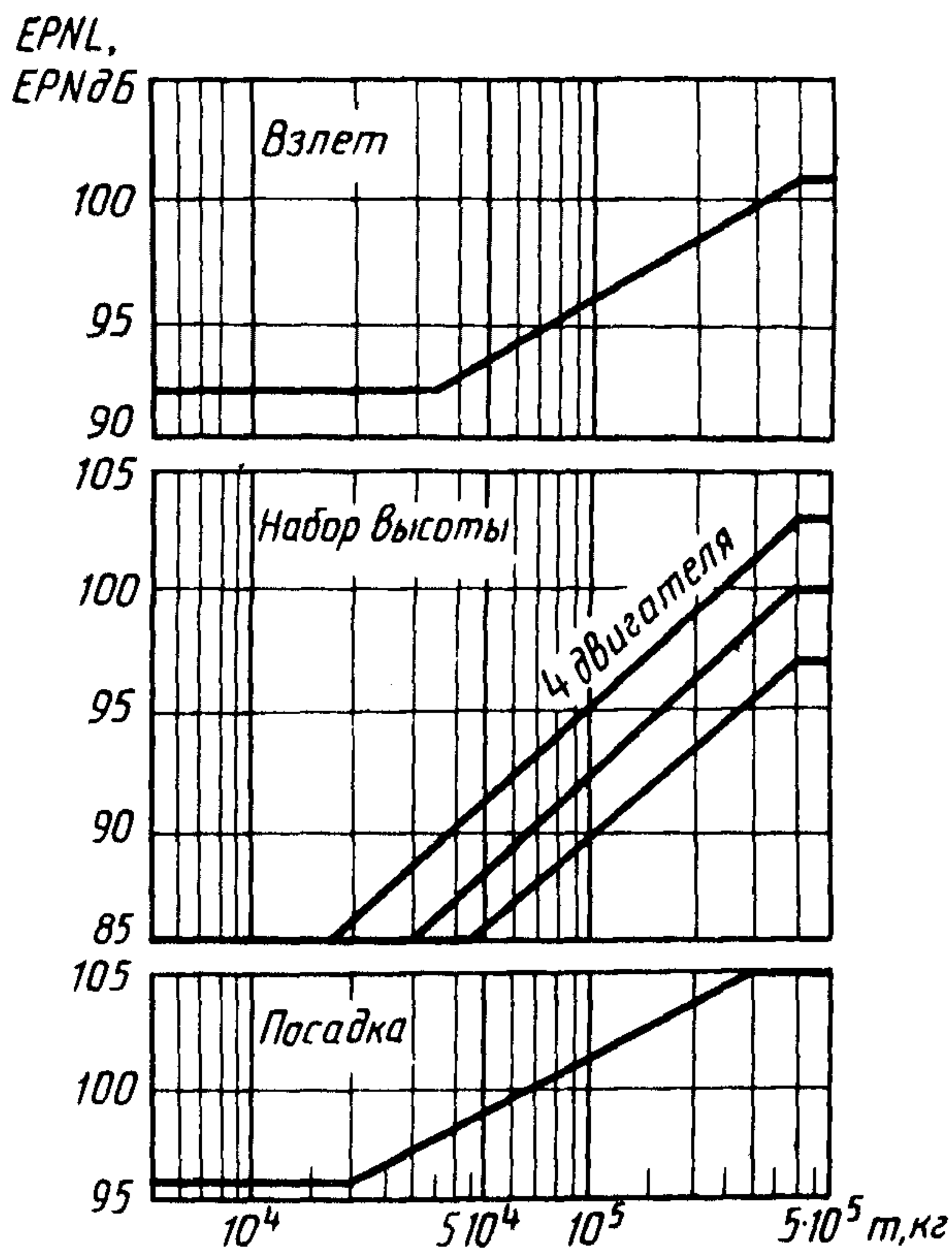
Максимально допустимые значения уровней шума для дозвуковых реактивных и винтовых самолетов,
по пп. 2.1.2 и 2.1.3 настоящего стандарта

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

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

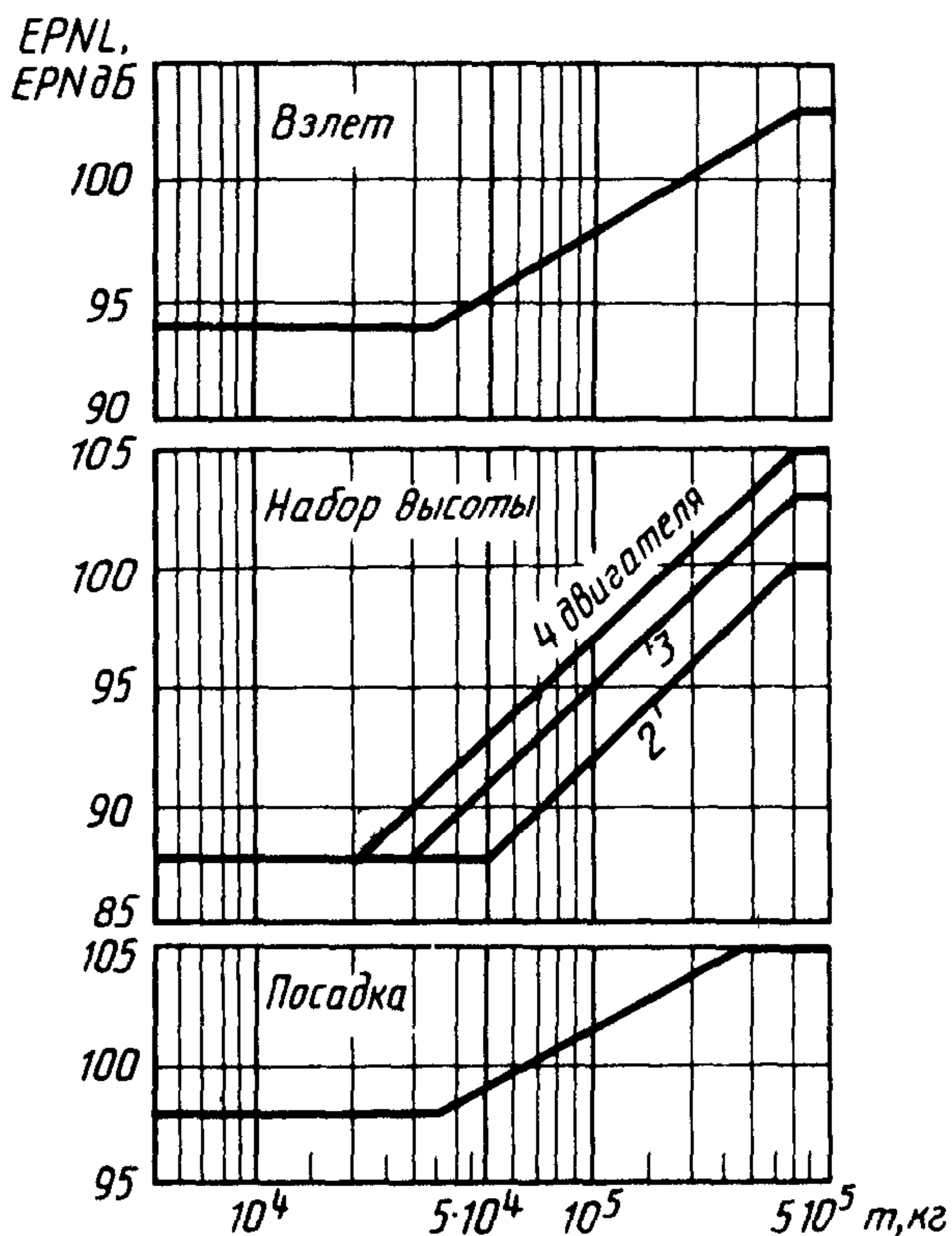
График зависимости максимально допустимых значений уровней шума от максимальной взлетной массы дозвуковых и винтовых самолетов по п. 2.1.1.



Черт. 1

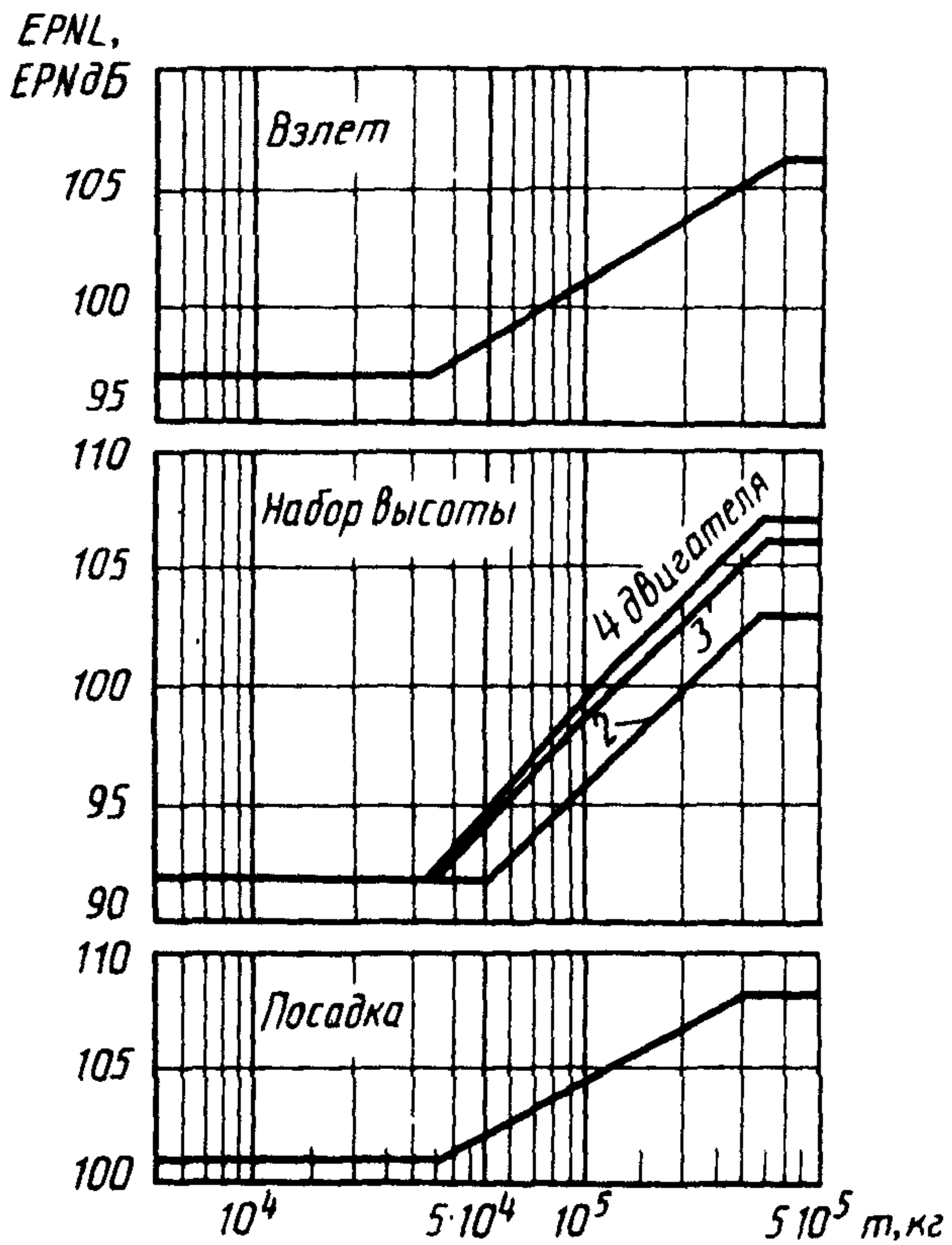
ПРИЛОЖЕНИЕ 5
Рекомендуемое

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

(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 1 „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.**

(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,
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, GPNдБ

взлет _____

набор высоты _____

заход на посадку _____

Фактические уровни шума GPNL для условий MCA + 10°С и относительной влажности 70 %, GPNдБ, а также значения 90 % доверительного интервала, GPNдБ

Взлет _____ удаление 450 м

набор высоты _____ случай отказа двигателя гра-
диент 4 %посадка _____ удаление 2 000 м
удаление 4 000 м

Источник информации

Дата

Вид информации

Примечания

**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_g , °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, ГPNдБ :
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, 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 Гираж 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