



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

## 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	Точка на продолженной оси ВПП в направлении против полета на расстоянии 2000 м до порога ВПП по траектории 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 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

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

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

для двухдвигательного самолета

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

для трехдвигательного самолета

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

для четырехдвигательного самолета

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

в точке по оси ВПП при заходе самолета на посадку

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

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

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

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

для двухдвигательного самолета

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

для трехдвигательного самолета

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

для четырехдвигательного самолета

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

в точке по оси ВПП при заходе самолета на посадку

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

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

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

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

для двухдвигательного самолета

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

для трехдвигательного самолета

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

для четырехдвигательного самолета

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

в точке по оси ВПП при заходе самолета на посадку

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

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 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 Минaviaпромом 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 Минaviaпрома 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;

D – ориентировочные значения уровней шума;

Е – информация, полученная на основе параметрических исследований.

Максимально допустимые значения уровня 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) EPNdB.	92		8,507 lg <i>m</i> + 53,345		101			
	85		13,289 lg <i>m</i> + 22,774		97			
Шум при наборе высоты, EPNdB	85		13,289 lg <i>m</i> + 25,774		100			
	85		13,289 lg <i>m</i> + 28,774		103			
Шум при заходе на посадку, EPNdB.	96		7,751 lg <i>m</i> + 62,779		105			

ПРИЛОЖЕНИЕ 2  
Обязательное

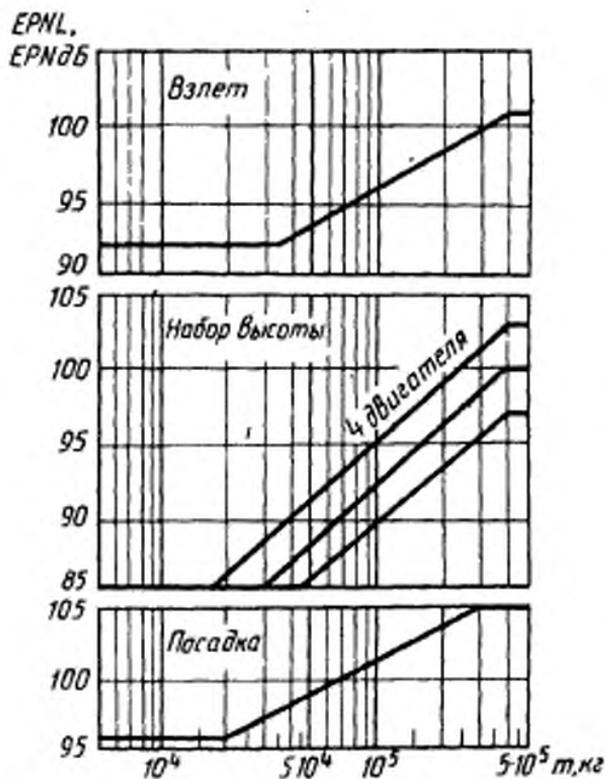
Максимально допустимые значения уровня шума для дозвуковых реактивных и винтовых самолетов,  
по пп. 2.1.2 и 2.1.3 настоящего стандарта

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	8,507lgm + 55,345					103
Шум при наборе высоты, EPNdB	$n_{дв} \leq 2$	88	13,289lgm + 25,774				100
	$n_{дв} = 3$	88	13,289lgm + 28,774				103
	$n_{дв} > 4$	88	13,289lgm + 30,774				105
Шум при заходе на посадку, EPNdB	98	7,751lgm + 62,779				105	

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

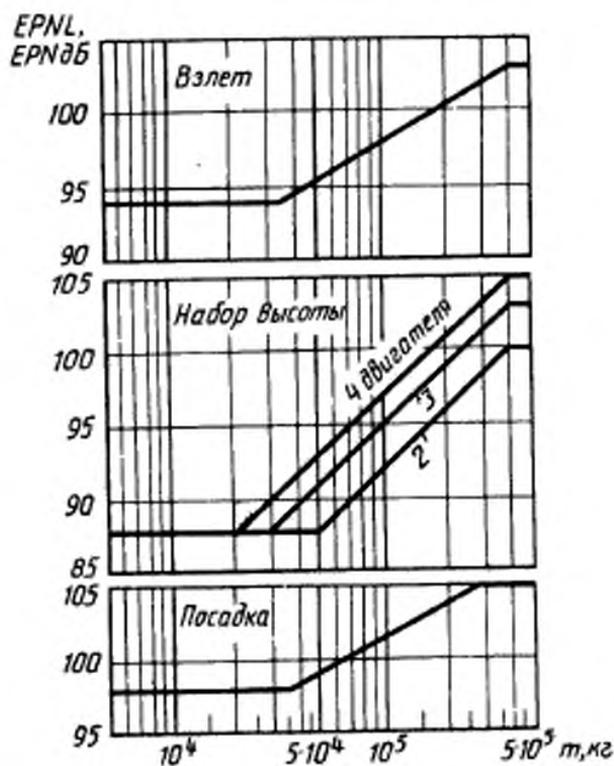
Максимальная взлетная масса $m$ , кг	35 000		66 720		280 000		400 000	
	34 000		48 300		133 450		325 000	
Шум при взлете сбоку от оси ВПП (450 м), EPNdB	97		8,507дБА + 58,345				106	
	92		13,289дБА + 29,752				103	
Шум при наборе высоты, EPNdB	92		-16,611дБА + 16,727		13,289дБА + 32,752		106	
	92		16,611дБА + 16,727		13,289дБА + 33,752		107	
Шум при заходе на посадку, EPNdB	101		7,751дБА + 65,778				108	

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



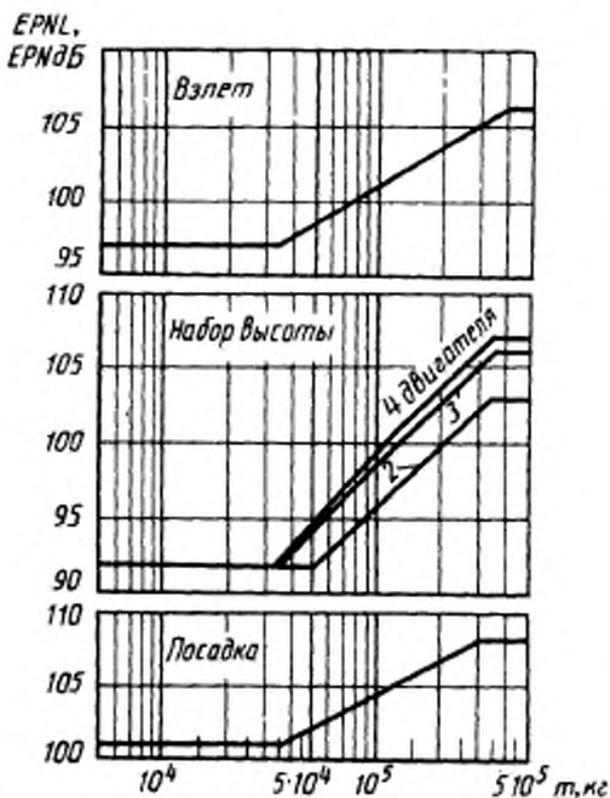
Черт. 1

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 АВИАЦИИСЕРТИФИКАТ  
ПО ШУМУ НА МЕСТНОСТИ  
№ \_\_\_\_\_

Настоящий сертификат выдан

\_\_\_\_\_ министерство-изготовитель

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.

**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 Рекомендусмой 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, ЛНИИ, 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. \_\_\_\_\_

подпись \_\_\_\_\_ фамилия и.о. \_\_\_\_\_

„ \_\_\_\_\_ “ \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_ г.

„ \_\_\_\_\_ “ \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_ г.

М.П.

Ответственный руководитель голов-  
ного предприятия-исполнителя

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, EPNдБ:  
 взлет \_\_\_\_\_  
 набор высоты \_\_\_\_\_  
 заход на посадку \_\_\_\_\_

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

Взлет _____	удаление 450 м
набор высоты _____	случай отказа двигателя гра- дент 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 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  $T_{г1}$ , °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  $\pm$  доверительный интервал), дБА:  
     набор высоты  
     посадка  
     сбоку от оси ВПП  
 Норма шума ИКАО, EPNdB:  
     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,  
Новопроспектская пер., 3

Набрано в Издательстве стандартов на НПУ  
Тип. „Московский печатник”, Ленин пер., 6. Зак. 6824