



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**

## 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 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 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 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

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

в точке по оси ВПП при заходе самолета на посадку

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

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

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

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

для двухдвигательного самолета

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

для трехдвигательного самолета

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

для четырехдвигательного самолета

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

в точке по оси ВПП при заходе самолета на посадку

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

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

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

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

для двухдвигательного самолета

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

для трехдвигательного самолета

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

для четырехдвигательного самолета

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

в точке по оси ВПП при заходе самолета на посадку

$$\left. \begin{array}{l} LPNL = 101 \text{ FPNdB} \\ LPNL = (7,751 \lg m + 65,778) \text{ FPNdB} \\ LPNL = 108 \text{ FPNdB} \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{при } m \leq 35 \text{ 000 кг,} \\ \text{при } 35 \text{ 000 кг} < m < 280 \text{ 000 кг,} \\ \text{при } m \geq 280 \text{ 000 кг} \end{array} \quad (15)$$

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

## **С. 6 ГОСТ 17228–87**

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.

**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 $-m$ , 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) ЕРНдБ.	92		$8,507 \lg m + 53,345$	101
Шум при наборе высоты, ЕРНдБ	$n_{дв} \leq 2$	85	$13,289 \lg m + 22,774$	97
	$n_{дв} = 3$	85	$13,289 \lg m + 25,774$	100
	$n_{дв} \geq 4$	85	$13,289 \lg m + 28,774$	103
Шум при заходе на посадку, ЕРНдБ.	96		$7,751 \lg m + 62,779$	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**

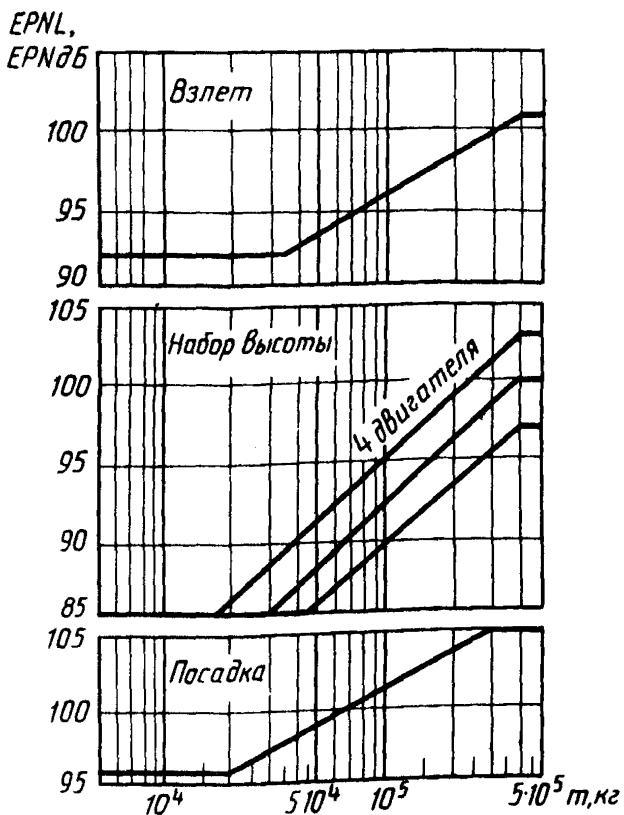
Максимальная взлетная масса $m$ , кг	20 200	35 000	280 000	400 000
	28 600	48 100	385 000	
Шум при взлете сбоку от оси ВПП (450 м), EPNдБ	94	$8,507 \lg m + 55,345$		103
	$n_{дв} \leq 2$	88	$13,289 \lg m + 25,774$	100
Шум при наборе высоты, EPNдБ	$n_{дв} = 3$	88	$13,289 \lg m + 28,774$	103
	$n_{дв} \geq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

**ПРИЛОЖЕНИЕ 3**  
**Обязательное**

**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), ЕРНдБ	97		$8,507 \lg m + 58,345$	106
Шум при наборе высоты, ЕРНдБ	$n_{\text{дв}} < 2$	92	$13,289 \lg m + 29,752$	103
	$n_{\text{дв}} = 3$	92	$-16,611 \lg m + 16,727$	$13,289 \lg m + 32,752$
	$n_{\text{дв}} \geq 4$	92	$16,611 \lg m + 16,727$	$13,289 \lg m + 33,752$
Шум при заходе на посадку, ЕРНдБ	101		$7,751 \lg m + 65,778$	108

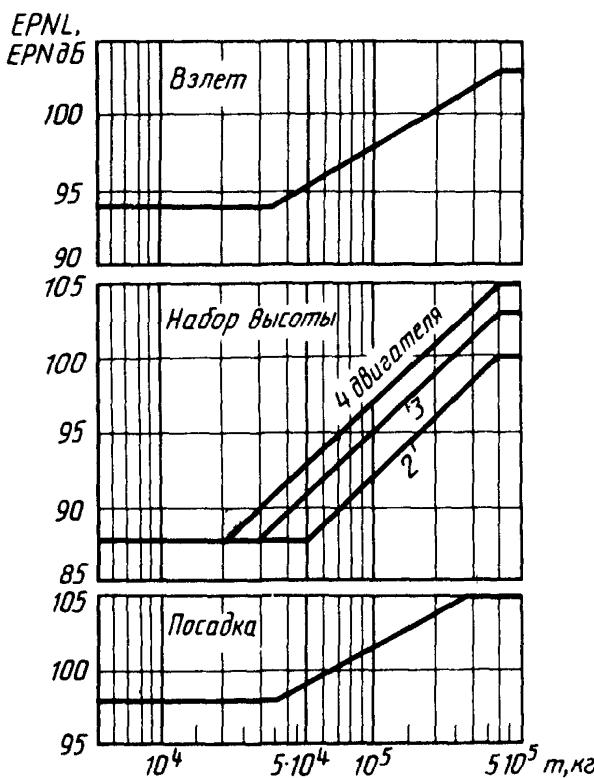
График зависимости максимально допустимых значений уровней шума от максимальной взлетной массы дозвуковых и винтовых самолетов по п. 2.1.1.



Черт. 1

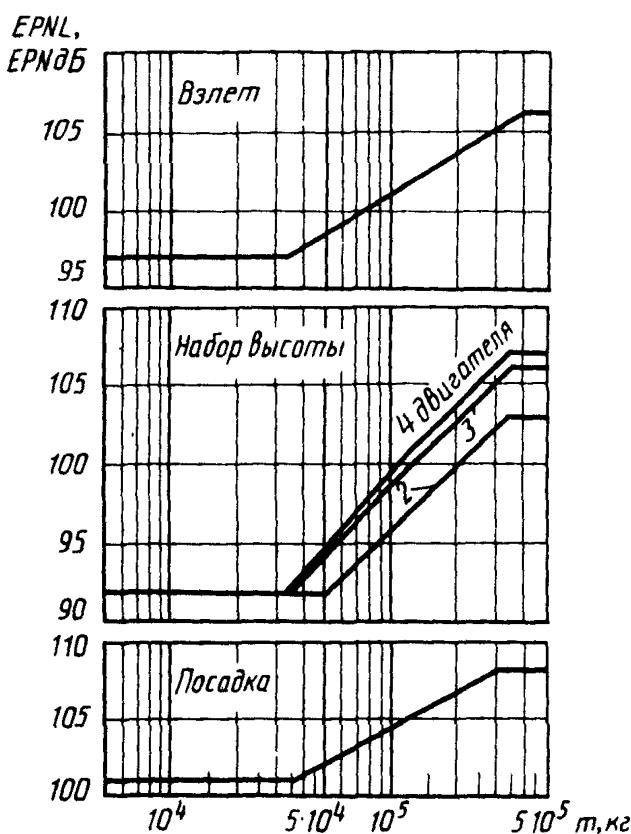
**ПРИЛОЖЕНИЕ 5**  
**Рекомендуемое**

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

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 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.

**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

типа гражданского воздушного судна

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

## Отчет по результатам летних 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

Зам. министра  
гражданской авиации СССР

подпись фамилия и.о.  
" 19 г.

M. II.

## **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 II

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 ГРНЛ, ГРНдБ

взлет \_\_\_\_\_

набор высоты \_\_\_\_\_

заход на посадку \_\_\_\_\_

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ 11  
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  $T_r$ , °C

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, °C

Углы отклонения закрылков:

набор высоты

посадка

Измеренный уровень шума (среднее значение ± доверительный интервал), дБА :

набор высоты

посадка

сбоку от оси ВПП

Норма шума ИКАО, ЕРНдБ :

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 Гиряж 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