

Suvestinė redakcija nuo 2004-08-22 iki 2018-12-31

Įsakymas paskelbtas: Žin. 2001, Nr. [37-1270](#), i. k. 1012210ISAK0134/217

**LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTRAS IR
LIETUVOS RESPUBLIKOS APLINKOS MINISTRAS**

**Į S A K Y M A S
DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS ORLAIVIŲ TRIUKŠMO RIBOJIMO TAISYKLIŲ
PATVIRTINIMO IR JŲ ĮGYVENDINIMO**

2001 m. balandžio 19 d. Nr. 134/217
Vilnius

Vadovaudamiesi Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo (Žin., 2000, Nr. [94-2918](#)) 34 straipsniu bei atsižvelgdami į 1980 m. gruodžio 20 d. Tarybos direktyvą (EEB) 80/51 dėl ikigarsinių orlaivių keliamo triukšmo ribojimo, 1983 m. balandžio 21 d. Tarybos direktyvą (EEB) 83/206 dėl ikigarsinių orlaivių keliamo triukšmo ribojimo, 1989 m. gruodžio 4 d. Europos Bendrijų Tarybos direktyvą (EEB) 89/629 dėl civilinių ikigarsinių lėktuvų triukšmo ribojimo ir į 2002 m. kovo 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/30/EB dėl taisyklių ir tvarkos, reglamentuojančios triukšmingų operacijų apribojimų įvedimą Bendrijos oro uostuose, nustatymo nuostatas:

Preambulės pakeitimai:

Nr. [3-432/D1-432](#), 2004-08-16, Žin., 2004, Nr. 130-4688 (2004-08-21), i. k. 1042210ISAK2/D1-432

1. T v i r t i n a m e Lietuvos Respublikos orlaivių triukšmo ribojimo taisyklės (pridedama).
2. Pavedame Civilinės aviacijos administracijai parengti iki 2001 m. gruodžio 31 d. Civilinių ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų skrydžių ribojimo Lietuvos Respublikos oro uostuose taisyklių projektą ir pateikti susisiekimui ministrui ir aplinkos ministrui tvirtinti.

Punkto pakeitimai:

Nr. [428/574](#), 2001-12-03, Žin., 2001, Nr. 104-3725 (2001-12-12), i. k. 1012210ISAK0428/574

3. N u s t a t o m e , kad:

3.1. iki bus įsteigta Civilinės aviacijos administracija, Lietuvos Respublikos orlaivių triukšmo ribojimo taisyklėse jai numatytas funkcijas vykdo valstybės įmonė „Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos direkcija“;

3.2. Vilniaus, Kauno, Palangos ir Šiaulių tarptautinių oro uostų administracijos vadovai yra atsakingi už oro uostų triukšmo kontrolės sistemų sukūrimą. Šių oro uostų vadovai iki 2001 m. liepos 31 d. turi apskaičiuoti reikalingų lėšų kiekį minėtoms sistemoms sukurti ir pateikti pasiūlymus Susisiekimui ministerijai dėl šių sistemų sukūrimo finansavimo šaltinių;

3.3. Kai Lietuvos Respublikos oro uoste per kalendorinius metus atliekama daugiau kaip 50 000 civilinių ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų skrydžių (skrydis – kilimas arba tūpimas), atsižvelgiant į paskutinių trejų kalendorinių metų vidurkį:

3.3.1. turi būti atliktas orlaivių triukšmo poveikio aplinkai įvertinimas, sudarytas oro uosto triukšmo žemėlapis, kuris teikiamas tvirtinti Lietuvos Respublikos Vyriausybės įgaliotoms institucijoms;

3.3.2. Civilinės aviacijos administracija turi parengti operacijų apribojimų, kuriais siekiama pašalinti ribinio triukšmingumo orlaivius, nustatymo taisyklių projektą ir pateikti susisiekimui ministrui ir aplinkos ministrui tvirtinti.

Papildyta punktu:

Nr. [3-432/D1-432](#), 2004-08-16, Žin., 2004, Nr. 130-4688 (2004-08-21), i. k. 1042210ISAK2/D1-432

SUSISIEKIMO MINISTRAS

DAILIS BARAKAUSKAS

APLINKOS MINISTRAS

HENRIKAS ŽUKAUSKAS

PATVIRTINTA

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro
ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro
2001 m. balandžio 19 d. įsakymu Nr. 134/217

LIETUVOS RESPUBLIKOS ORLAIVIŲ TRIUKŠMO RIBOJIMO T A I S Y K L Ė S

I SKYRIUS BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Lietuvos Respublikos orlaivių triukšmo ribojimo taisyklės (toliau – taisyklės) parengtos atsižvelgus į Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo (toliau – 16 priedas) ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) standartus ir rekomenduojamą praktiką bei Europos Sąjungos direktyvų ir Lietuvos Respublikos teisės aktų reikalavimus.

2. Šių taisyklių privalo laikytis visi juridiniai ir fiziniai asmenys projektuodami, gamindami, naudodami orlaivius bei atlikdami jų priežiūrą.

3. Civiliniai ikigarsiniai reaktyviniai ir sraigtiniai orlaiviai neturi būti registruojami ir naudojami Lietuvos Respublikoje, jeigu jie neatitinka šių taisyklių reikalavimų. Kad orlaivis atitinka šių taisyklių reikalavimus, turi būti patvirtinta atitinkamu triukšmo pažymėjimu (1 priedas).

4. Triukšmo pažymėjimą išduoda Civilinės aviacijos administracija (toliau – CAA), įsitikinusi, kad pateikti orlaivio duomenys atitinka šių taisyklių reikalavimus ir 16 priedo standartus.

5. Triukšmo pažymėjime turi būti ši informacija:

5.1. registravimo valstybė, nacionaliniai ir registravimo ženklai;

5.2. gamintojo serijos numeris;

5.3. gamintojo įrašas apie orlaivio tipą ir modelį, variklio tipas/modelis, oro sraigto tipas/modelis (jeigu taikomas);

5.4. nuoroda į kiekvieną modifikaciją, jei jos tikslas – kad orlaivis atitiktų triukšmo sertifikavimo standartų reikalavimus;

5.5. didžiausia orlaivio masė, kai buvo demonstruota, kaip orlaivis atitinka triukšmo sertifikavimo standartus;

5.6. lėktuvų prototipui sertifikuoti, jei paraiška buvo paduota iki 1977 m. spalio 6 d. arba vėliau, taip pat sraigtasparnių prototipui sertifikuoti, jei paraiška paduota iki 1985 metų sausio 1 d. arba vėliau:

5.6.1. vidutinis triukšmo lygis (lygiai) kontroliniame taške (taškuose), kuriame buvo nustatytas taikomų triukšmo sertifikavimo standartų atitikimas, – pagal sertifikuojančios institucijos reikalavimus;

5.7. nuoroda į 16 priedo 1 tomo skyrių, pagal kurį buvo sertifikuojamas orlaivis.

6. Triukšmo pažymėjimas visada turi būti orlaivyje.

7. CAA gali pripažinti kitos valstybės triukšmo pažymėjimą, jei reikalavimai, pagal kuriuos buvo atliekamas sertifikavimas, yra lygiaverčiai 16 priedo 1 tomo standartams ir šių taisyklių reikalavimams.

8. CAA turi sustabdyti orlaivio, esančio Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registre, triukšmo pažymėjimo galiojimą arba panaikinti jį, jeigu šis orlaivis neatitinka taikomų triukšmo standartų ir reikalavimų.

Kol pakartotiniu vertinimu nenustatoma, kad orlaivis atitinka taikomus triukšmo standartus ir šių taisyklių reikalavimus, jo triukšmo pažymėjimo galiojimas neatnaujinamas.

9. Jeigu kitaip nenustatyta šiose taisyklėse ir jei laikomasi 10 punkto nuostatų, standartų taikymo pradžios data, kurią turi nustatyti CAA, tai – data, kai sertifikuojanti institucija priėmė paraišką sertifikuoti lėktuvo prototipą, ar šis tinka skraidyti, arba buvo atlikta kita analogiška procedūra.

10. Kai laikas tarp paraiškos sertifikuoti lėktuvo prototipo tinkamumą priėmimo ir pažymėjimo išdavimo (jei pažymėjimas nebuvo išduotas pirmam to tipo orlaiviui) ilgesnis nei 5 metai, tuomet šių taisyklių reikalavimai taikomi 5 metus nuo prototipo tinkamumo skraidyti pažymėjimo išdavimo datos. Išskirtiniais atvejais sertifikuojanti institucija gali sutikti pratęsti šį laikotarpį daugiau kaip 5 metams.

11. Taisyklėse vartojamos sąvokos:

11.1. **akustinis ekranas** – triukšmą slopinanti (sugerianti) kliūtis jo sklaidimo zonoje;

11.2. **aviacinis triukšmas** – orlaivio keliamas triukšmas, kurio poveikis aplinkai kenksmingas;

11.3. **aviacinio triukšmo trukmė** – laikas, per kurį aviacinio triukšmo garso lygis viršija triukšmo fono lygį;

11.4. **dvikontūriškumo laipsnis** – dujų turbininio variklio antrojo kontūro kanalų sunaudojamo oro svorio santykis (apskaičiuotas pagal tarptautinę standartinę atmosferą jūros lygyje) su sunaudojamo oro svoriu stendinėje degimo kameroje, kai variklio trauka didžiausia;

11.5. **ekvivalentinis garso lygis** – ilgalaikio nuolatinio triukšmo reikšmė L_{Aekv} , kai vidutinis kvadratinis garso lygis per tam tikrą laiko intervalą turi tokia pat reikšmę, kaip ir stebimas triukšmas, kurio garso lygio $L_{A(t)}$ trukmė keičiasi per reglamentuotą stebėjimo intervalą (matuojamas decibelais A dBA);

11.6. **garso lygis** – vidutinio kvadratinio garso lygio suma laiko (t) momentu $L_A(t)$, kai spektras derinamas pagal standartinio garso matuoklio dažnio „A“ skalę ir lyginamas su standartinio garso slėgio slenkščio reikšme, kuri lygi 20 mikropaskalių ir matuojama dBA;

11.7. **ikigarsinis lėktuvas** – lėktuvas, negalintis atlikti horizontalaus skrydžio 1 Machą viršijančiu greičiu;

11.8. **išorinė įranga (sraigatasparnio)** – prietaisas, mechanizmas, dalis, įrenginys, papildoma įranga arba pagalbinis agregatas, tvirtinamas prie sraigatasparnio arba esantis lėktuvo viduje, bet iš jo išsikišantis į išorinę pusę; tai ne variklio ar sklandmens dalis, jis neskirtas bei netarnauja naudojant sraigatasparnį ar jį valdant skrydžio metu;

11.9. **lėktuvas** – jėgainės varomas sunkesnis už orą orlaivis, kurio keliamoji galia skrendant sukuria dėl aerodinaminių reakcijų ant paviršių, kurie skrydžio sąlygomis nejuda;

11.10. **maksimalus garso lygis** – akustinio šaltinio išspinduliuojamo triukšmo maksimali garso lygio reikšmė (L_{Amax}) dBA;

11.11. **modifikuotas orlaivio variantas** – orlaivis, tinkamumo skraidyti požiūriu analogiškas prototipui, turinčiam triukšmo pažymėjimą, bet su konstrukciniais pokyčiais, galinčiais turėti neigiamos įtakos jo triukšmo charakteristikoms. Jei įgaliota sertifikuoti lėktuvą institucija nustato, kad pasiūlyti konstrukcijos, konfigūracijos, galingumo ar masės pakeitimai tiek reikšmingi, kad reikia iš naujo patikrinti, ar jie atitinka tinkamumo skraidyti normas, orlaivis laikomas naujo tipo, o ne modifikuotas.

Žodis „neigiamas“ reiškia triukšmo padidėjimą daugiau kaip 0,3 dB kurio nors vieno iš sertifikuotų triukšmo lygių atveju;

11.12. **motosklandytuvas** – lėktuvas, kuriame įrengto variklio turima galia palaikomas horizontalus skrydis, tačiau negalintis pakilti;

11.13. **orlaivis** – kiekvienas aparatas (mašina), kuris atmosferoje laikosi dėl sąveikos su oru, bet ne dėl oro atoveikio nuo žemės paviršiaus;

11.14. **pagalbinė jėgainė (PJ)** – autonominė orlaivio įranga, užtikrinanti elektros energijos ir suslėgto oro tiekimą orlaivio sistemoms, kai jis ant žemės;

11.15. **sraigatasparnis** – sunkesnis už orą orlaivis, kuris skrisdamas laikosi dėl oro reakcijų ant vieno ar kelių keliamųjų sraigų, jėgainės sukamų aplink apytikriai vertikalioje padėtyje esančias ašis;

11.16. **triukšmą sugerianti apdaila** – atspindinčio paviršiaus padengimas triukšmą slopinančiomis medžiagomis ir konstrukcijomis;

11.17. **triukšmo apkrova** – triukšmo dozė stebėjimo metu;

11.18. **triukšmo dozė** – integruotas dydis, kuris parodo akustinę energiją, veikiančią žmogų per tam tikrą laiką;

11.19. **triukšmo emisija** – triukšmo spinduliavimas į aplinką;

11.20. **triukšmo fonas** – triukšmas, egzistuojantis nepriklausomai nuo tiriamojo triukšmo;

11.21. **triukšmo kontūrai** – tiriamajame (žemės) paviršiuje esanti uždara linija, kurios taškų koordinatės apskaičiuojamos priklausomai nuo numatyto garso lygio dydžio arba pagal kitus triukšmo nustatymo kriterijus;

11.22. **triukšmo poveikio trukmė** – didesnio triukšmo, kurio garso lygiai skiriasi nuo maksimalaus lygio ne daugiau kaip 10 dB, poveikio trukmė.

II SKYRIUS

IKIGARSINIAI REAKTYVINIAI LĖKTUVAI, KURIŲ PARAIŠKA PROTOTIPO TINKAMUMO SKRAIDYTI PAŽYMĖJIMUI GAUTI PRIIMTA IKI 1977 METŲ SPALIO 6 D.

I SKIRSNIS TAKYMO SRITIS

12. Šio skyriaus reikalavimai taikomi visiems ikigarsiniams reaktyviniams lėktuvams, kurių prototipo tinkamumo skraidyti pažymėjimui gauti paraišką priėmė sertifikuojanči institucija arba atliko kitą nustatytą procedūrą iki 1977 metų spalio 6 d., išskyrus lėktuvus, kuriems:

12.1. reikia 610 m arba trumpesnio kilimo ir tūpimo tako (toliau – KTT) įregistruotai didžiausiai tinkamumo skraidyti pažymėjime kilimo masei; arba

12.2. turi variklį, kurio dvikontūriškumo laipsnis 2 ir daugiau, ir kurių pirmo lėktuvo egzemplioriaus tinkamumo skraidyti pažymėjimas buvo išduotas iki 1972 m. kovo 1 d.; arba

12.3. turi variklį, kurio dvikontūriškumo laipsnis mažesnis kaip 2, ir jų paraišką prototipo tinkamumo skraidyti pažymėjimui išduoti sertifikuojanči institucija priėmė ar atliko kitą analogišką nustatytą procedūrą iki 1969 m. sausio 1 d., ir lėktuvo egzemplioriaus tinkamumo skraidyti pažymėjimas pirmą kartą buvo išduotas iki 1976 m. sausio 1 d.;

12.4. šio skyriaus reikalavimai taip pat taikomi visų lėktuvų, numatytų 12 punkte modifikuotiems variantams, kurių paraiškas tipinės konstrukcijos pakeitimui priėmė sertifikuojanči institucija ar atliko kitą analogišką procedūrą 1981 m. lapkričio 26 d. arba vėliau.

13. Triukšmo vertinimo vienetu priimtas veiksmingas juntamo triukšmo lygis EPNdB, kurio nustatymo metodika pateikiama 16 priedo 1 priedėlyje.

II SKIRSNIS TRIUKŠMO MATAVIMO TAŠKAI

14. Triukšmo matavimo taškai (toliau – TMT) turi būti išdėstomi taip:

14.1. **šoninis TMT** – taške, kuris yra linijoje, lygiagrečioje KTT ašinei linijai, ir nutolusiame nuo jos per 650 m, kuriame triukšmo lygis kylant yra didžiausias;

14.2. **praskridimo TMT** – taške, kuris yra KTT ašinės linijos tęsinyje lėktuvui kylant, nutolusiame 6,5 km nuo įsirieđėjimo pradžios;

14.3. **TMT lėktuvui artėjant tūpti** – taške ant žemės, kuris yra KTT ašinės linijos tęsinyje ir jo atstumas nustatomas nuo tūptinės, prasidedančios 300 m nuotolyje už KTT slenksčio, 3° nuožulnumo kampu su 120 m vertikale tūpimo trajektorijoje.

Lygioje vietovėje šis taškas turi būti KTT ašinės linijos tęsinyje 2000 m. nuotolyje nuo KTT slenksčio.

III SKIRSNIS DIDŽIAUSI TRIUKŠMO LYGIAI

15. Nurodytą 12 punkte lėktuvų didžiausi triukšmo lygiai turi būti nustatomi pagal triukšmo vertinimo metodiką, pateiktą 16 priedo 1 priedėlyje, jie turi būti ne didesni kaip:

15.1. **TMT šone KTT linijos ir artėjant tūpti** – 108 EPNdB lėktuvams, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė lygi 272 000 kg arba didesnė, mažinant triukšmo lygį proporcingai masės logaritmui po 2 EPNdB kiekvieną kartą, kai masė sumažėja du kartus iki dydžio 102 EPNdB, kai kilimo masė 34 000 kg, po to ši triukšmo lygio riba išlieka pastovi;*

15.2. **TMT lėktuvui kylant** – 108 EPNdB lėktuvams, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė lygi 272 000 kg arba didesnė, mažinant triukšmo lygį proporcingai masės logaritmui po 5 EPNdB kiekvieną kartą, kai masė sumažėja du kartus iki dydžio 93 EPNdB, kai kilimo masė 34 000 kg, po to ši triukšmo lygio riba išlieka pastovi.*

16. Didžiausi triukšmo lygiai 12.4 punkte nurodytiems lėktuvams turi būti nustatomi pagal triukšmo vertinimo metodiką (pateikta 16 priedo 1 priedėlyje), jie turi būti ne didesni kaip:

16.1. **TMT šone KTT linijos** – 106 EPNdB lėktuvams, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė lygi 400 000 kg arba didesnė, mažinant triukšmo lygį proporcingai masės logaritmui iki 97 EPNdB, kai kilimo masė 35 000 kg, po to ši triukšmo lygio riba išlieka pastovi;

16.2. **TMT lėktuvui kylant:**

16.2.1. **lėktuvams su dviem ar vienu varikliu** – 104 EPNdB, tai yra lėktuvams, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė lygi 325 000 kg arba didesnė, mažinant triukšmo lygį proporcingai masės logaritmui po 4 EPNdB kiekvieną kartą, kai masė sumažėja du kartus iki 93 EPNdB, po to ši riba išlieka pastovi;

16.2.2. **lėktuvams su trimis varikliais** taip pat, kaip ir 16.2.1 papunktyje, bet lėktuvams, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė lygi 325 000 kg arba didesnė, triukšmo lygis 107 EPNdB arba taip, kaip nustatoma 15.2 papunktyje, priklausomai nuo to, kuris dydis mažesnis;

16.2.3. **lėktuvams su keturiais ir daugiau variklių** taip pat, kaip 16.2.1 papunktyje, bet lėktuvams, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė lygi 325 000 kg arba didesnė – 108 EPNdB, arba kaip nustatoma 15.2 papunktyje, priklausomai nuo to, kuris dydis mažesnis;

16.3. **TMT artėjant tūpti** – lėktuvams, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė lygi 280 000 kg ir didesnė – 108 EPNdB mažėjant masei – mažinant triukšmo lygį proporcingai masės logaritmui iki pat 101 EPNdB, kai kilimo masė lygi 35 000 kg, po to ši riba turi išlikti pastovi.*

IV SKIRSNIS GALIMI TRIUKŠMO LYGIŲ VIRŠIJIMAI

17. Jeigu didžiausi triukšmo lygiai viršija triukšmo lygius viename ar dviejuose matavimų taškuose, tuomet:

17.1. viršijimų suma turi būti ne daugiau kaip 4 EPNdB, išskyrus lėktuvus su keturiais varikliais, kurių dvikontūriškumo laipsnis 2 ar daugiau, kurių paraišką prototipo tinkamumo skraidyti pažymėjimui gauti priėmė sertifikuojanti institucija arba atliko kitą nustatytą procedūrą iki 1969 m. gruodžio 1 d., jiems galima viršijimų suma turi būti ne daugiau kaip 5 EPNdB;

17.2. bet kuris viršijimas kiekviename atskirame taške turi būti ne daugiau kaip 3 EPNdB; ir

17.3. bet kurie viršijimai turi būti kompensuojami atitinkamai sumažinus lygius kitame taške ar kituose taškuose.

V SKIRSNIS BANDYMŲ METODIKA

18. Kad būtų patikrinta, ar orlaivis atitinka šių taisyklių reikalavimus, turi būti atliekami jo bandymai pagal 16 priedo 2.6 p. metodiką.

* – Triukšmo lygis priklausomai nuo kilimo masės turi būti apskaičiuojamas pagal formules, pateiktas 16 priedo A papildyme.

III SKYRIUS
IKIGARSINIAI REAKTYVINIAI LĖKTUVAI, KURIŲ PARAIŠKA PROTOTIPO
TINKAMUMO SKRAIDYTI PAŽYMĖJIMUI GAUTI PRIIMTA 1977 M. SPALIO 6 D.
ARBA VĖLIAU

SRAIGTINIAI LĖKTUVAI, KURIŲ MASĖ DIDESNĖ KAIP 5700 KG IR PARAIŠKA
PROTOTIPO TINKAMUMO SKRAIDYTI PAŽYMĖJIMUI GAUTI PRIIMTA NUO 1985
M. SAUSIO 1 D.
ARBA VĖLIAU IR IKI 1988 M. LAPKRIČIO 17 D.

SRAIGTINIAI LĖKTUVAI, KURIŲ MASĖ DIDESNĖ KAIP 8618 KG IR PARAIŠKA
PROTOTIPO TINKAMUMO SKRAIDYTI PAŽYMĖJIMUI GAUTI PRIIMTA 1988 M.
LAPKRIČIO 17 D. ARBA VĖLIAU

I SKIRSNIS
TAIKYMO SRITIS

19. Šio skyriaus reikalavimai taikomi:

19.1. visiems ikigarsiniams reaktyviniams lėktuvams, įskaitant jų modifikuotus variantus, išskyrus lėktuvus, kuriems reikalingas iki 610 m ilgio KTT, neskaitant galinės KTT saugos zonos arba laisvos nuo kliūčių juostos ir, esant didžiausiai įregistruotai tinkamumo skraidyti pažymėjime masei, jei sertifikuojanti institucija priėmė paraišką šių lėktuvų prototipo tinkamumo skraidyti pažymėjimui gauti arba atliko kitą analogišką nustatytą procedūrą 1977 m. spalio 6 d. arba vėliau;

19.2. visiems sraigtiniais lėktuvams, įskaitant jų modifikuotus variantus, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė didesnė kaip 5700 kg (išskyrus lėktuvus, numatytus šių taisyklių priede), jei sertifikuojanti institucija priėmė paraišką šių lėktuvų prototipo tinkamumo skraidyti pažymėjimui gauti arba atliko kitą analogišką nustatytą procedūrą 1985 m. sausio 1 d. arba vėliau iki 1988 m. lapkričio 17 d., išskyrus atvejus, kai taikomi šių taisyklių IV skyriaus reikalavimai;

19.3. visiems sraigtiniais lėktuvams, įskaitant jų modifikuotus variantus, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė didesnė kaip 8 618 kg, jei sertifikuojanti institucija priėmė paraišką šių lėktuvų prototipo tinkamumo skraidyti pažymėjimui gauti arba atliko kitą analogišką nustatytą procedūrą 1988 m. lapkričio 17 d. arba vėliau.

Šio skyriaus nuostatų taikymo ir interpretavimo nurodymai pateikti 16 priedo E papildyme.

20. Iki 2002 m. kovo 19 d. lėktuvams, nurodytiems 19.2 ir 19.3 punktuose, kaip alternatyvą leidžiama taikyti TMT šone KTT linijos nustatytais 22.1 punkto reikalavimais.

21. Triukšmo vertinimo vienetas išreiškiamas EPNdB, kaip nustatyta 16 priedo 2 priedėlyje.

II SKIRSNIS
KONTROLINIAI TRIUKŠMO MATAVIMO TAŠKAI

22. Atliekant lėktuvų skrydžių bandymus, pagal šias taisykles 19 punkte nurodyti lėktuvai neturi viršyti leidžiamų triukšmo lygių, nurodytų 24 punkto taškuose:

22.1. kontroliniame TMT šone KTT linijos visos galios režimu:

22.1.1. reaktyvinių lėktuvų triukšmo matavimas atliekamas taške, kuris pasirenkamas linijoje lygiagrečioje KTT ašinei linijai 450 m nuo jos, kuriame triukšmo lygis kylant yra didžiausias;

22.1.2. sraigčių lėktuvų: TMT, kuris nustatomas KTT ašinės linijos tęsinyje, nutolusiame statmenai per 650 m nuo skrydžio trajektorijos, aukščiau visos kilimo galios režimu, kaip nustatyta sertifikavimo metodikoje (16 priedo 3.6.2 punktas);

22.2. kontroliniame TMT praskridimo (kilimo) metu – taške, esančiame KTT ašinės linijos tęsinyje 6,5 km atstumu nuo įsirieđėjimo pradžios;

22.3. **kontroliniame TMT lėktuvui artėjant tūpti** – taške, esančiame KTT ašinės linijos tęsinyje žemės paviršiuje 2000 m nuotolyje nuo KTT slenksčio. Lygioje vietovėje tai atitinka tašką, kurio atstumas iki 3^o kampo tūptinės, prasidedančios už 300 m nuo KTT slenksčio, statmenai lygus 120 m.

23. Triukšmo matavimo taškai bandymų metu:

23.1. jeigu TMT nesutampa su kontroliniais triukšmo matavimo taškais, tai visos pataisos išsidėstymo vietų skirtumui nustatyti turi būti įtraukiamos tokiu pat būdu, kaip ir pataisos skrydžio bandymų trajektorijos ir pradinės skrydžio trajektorijos neatitikimo atveju;

23.2. turi būti naudojama užtektinai triukšmo matavimo taškų KTT ašinės linijos šone, kad atitinkamoje šoninėje linijoje būtų nustatytas didžiausias triukšmo lygis. Bandant lėktuvus su reaktyviniais varikliais turi būti atliekami matavimai viename TMT, simetriškai išdėstyta iš kitos KTT pusės. Dėl sraigtiniams lėktuvams būdingos triukšmo asimetrijos šone nuo KTT linijos turi būti atliekami triukšmo matavimai tuo pat metu kiekviename simetriškame kontroliniame taške, išdėstyta (± 10 m ribose lygiagrečiai KTT ašinei linijai) priešingoje KTT pusėje.

III SKIRSNIS DIDŽIAUSI TRIUKŠMO LYGIAI

24. Didžiausi triukšmo lygiai turi būti nustatyti pagal triukšmo vertinimo metodą (pateiktą 16 priedo 2 priedėlyje) ir neturi viršyti reikšmių:

24.1. **kontroliniame TMT šone KTT visos galios režimu lėktuvams**, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė (kuriai būtinas triukšmo sertifikavimas) 400000 kg ir daugiau – 103 EPNdB, mažinant triukšmo lygį pagal mažėjančią kilimo masę proporcingai masės logaritmui iki 94 EPNdB, kai kilimo masė 35000 kg, nuo kurios ši triukšmo riba išlieka pastovi;

24.2. **kontroliniame TMT praskrendant (kylant):**

24.2.1. **lėktuvams su dviem ar mažiau variklių**, tai yra lėktuvams, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė (kuriems būtinas triukšmo sertifikavimas) yra 385000 kg ir daugiau – 101 EPNdB, mažinant triukšmo lygį pagal mažėjančią kilimo masę proporcingai lėktuvo masės logaritmui po 4 EPNdB kiekvienam masės sumažėjimui du kartus iki 89 EPNdB, po to ši riba išlieka pastovi;

24.2.2. **lėktuvams su trimis varikliais** taip pat, kaip ir 24.2.1 papunktyje, bet lėktuvams, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė 385000 kg ir daugiau – 104 EPNdB;

24.2.3. **lėktuvams su keturiais ir daugiau variklių** taip pat, kaip 24.2.1 papunktyje, bet lėktuvams, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė 385000 kg ir daugiau – 106 EPNdB;

24.3. **kontroliniame TMT lėktuvams artėjant tūpti**, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė 280000 kg ir daugiau ir kuriems reikalaujamas triukšmo sertifikavimas – 105 EPNdB, mažinant triukšmo lygį pagal mažėjančią kilimo masę proporcingai masės logaritmui iki 98 EPNdB, esant kilimo masei 35000 kg, po to ši triukšmo riba išlieka pastovi.

IV SKIRSNIS LEIDŽIAMY TRIUKŠMO LYGIO VIRŠIJIMAI

25. Leidžiama viršyti tokius triukšmo lygius:

25.1. viršytų reikšmių suma turi būti ne didesnė kaip 3 EPNdB;

25.2. visos viršytos reikšmės bet kuriame taške turi būti ne daugiau kaip 2 EPNdB;

25.3. visos viršytos reikšmės turi būti kompensuojamos atitinkamai mažinant triukšmo lygius kitame taške arba kituose taškuose.

V SKIRSNIS BANDYMŲ METODIKA

26. Tikrinant, ar orlaivis atitinka šio skyriaus reikalavimus, turi būti atliekami jo bandymai pagal 16 priedo 3.6 ir 3.7 p. metodiką.

IV SKYRIUS VIRŠGARSINIAI LĖKTUVAI

27. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 60 straipsniu, Lietuvos Respublikos oro erdvėje orlaiviams draudžiama skristi viršgarsiniu greičiu. Ypatingais atvejais leidimą tokiems skrydžiams duoda Vyriausybė.

V SKYRIUS SRAIGTINIAI LĖKTUVAI, KURIŲ MASĖ DIDESNĖ KAIP 5 700 KG IR PARAIŠKA PROTOTIPO TINKAMUMO SKRAIDYTI PAŽYMĖJIMUI GAUTI PRIIMTA IKI 1985 M. SAUSIO 1 D.

I SKIRSNIS TAIKymo SRITIS

28. Šio skyriaus nuostatų taikymo ir interpretavimo nurodymai pateikti 16 priedo E papildyme.

29. Šio skyriaus reikalavimai netaikomi:

29.1. lėktuvams, kuriems reikalingas iki 610 m ilgio KTT (neskaitant galinės saugos zonos ar laisvosios nuo kliūčių juostos), kai jų masė atitinka didžiausią tinkamumo skraidyti pažymėjime įregistruotą skrydžio masę;

29.2. lėktuvams, specialiai sukonstruotiems gesinti gaisrams;

29.3. lėktuvams, specialiai sukonstruotiems žemės ūkio reikmėms;

29.4. lėktuvams, kuriems taikomi 6 skyriaus reikalavimai;

29.5. lėktuvams, kuriems taikomi 7 skyriaus reikalavimai.

30. Šio skyriaus reikalavimai taikomi:

30.1. visiems sraigtiniams lėktuvams (įskaitant jų modifikuotus variantus), kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė didesnė kaip 5 700 kg ir kurių paraišką prototipo tinkamumo skraidyti pažymėjimui gauti priėmė sertifikuojanti institucija arba atliko kitą nustatytą procedūrą nuo 1977 m. spalio 6 dienos iki 1985 metų sausio 1 dienos;

30.2. taip pat lėktuvams, nurodytiems II skyriuje, išskyrus 12 ir 16 punktus modifikuotiems variantams ir atskiriems tų lėktuvų egzemplioriams, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė didesnė kaip 5 700 kg, skyriaus reikalavimai netaikomi, ir lėktuvams nepriklausantiems lėktuvų tipams, kurių paraišką prototipo tinkamumo skraidyti pažymėjimui gauti priėmė sertifikuojanti institucija arba atliko kitą analogišką nustatytą procedūrą iki 1977 m. spalio 6 dienos ir kuriems atskiro lėktuvo egzemplioriaus tinkamumo skraidyti pažymėjimas buvo išduotas 1981 m. lapkričio 26 dieną ar vėliau;

30.3. lėktuvams, nurodytiems III skyriuje, išskyrus 19 ir 20 punktus, ir visiems sraigtiniams lėktuvams, įskaitant jų modifikuotus variantus, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė didesnė kaip 5 700 kg ir kurių paraišką prototipo tinkamumo skraidyti pažymėjimui gauti priėmė sertifikuojanti institucija arba atliko kitą analogišką nustatytą procedūrą 1985 m. sausio 1 dieną ar vėliau.

II ir III skyriaus reikalavimai ikigarsiniams reaktyviniams lėktuvams gali būti taikomi ir kitų tipų lėktuvams nepriklausomai nuo jų jėgainės tipo.

II SKIRSNIS KONTROLINIAI TRIUKŠMO MATAVIMO TAŠKAI

31. Pagal šio skyriaus reikalavimus bandomi lėktuvai neturi viršyti šio skyriaus 32 punkte nurodytų triukšmo lygių tokiuose taškuose:

31.1. **kontroliniame TMT šone KTT ašinės linijos** – lygiagrečios linijos, esančios 450 m atstumu nuo KTT, taške, kur triukšmo lygis kylant yra didžiausias;

31.2. **praskridimo kontroliniame TMT** – KTT ašinės linijos tęsinio, nutolusio nuo įsriedėjimo pradžios per 6,5 km, taške;

31.3. **artėjant tūpti kontroliniame TMT** – KTT ašinės linijos tęsinio taške, kuris yra žemės paviršiuje 2000 m atstumu nuo KTT slenksčio. Lygioje vietovėje tai atitinka tašką, kurio atstumas nuo 3^o kampo tūptinės, prasidedančios už 300 m nuo KTT slenksčio, vertikaliai sudaro 120 m (395 pėdas);

31.4. triukšmo matavimo taškai turi būti koreguojami:

31.4.1. kai TMT bandymų metu nesutampa su kontroliniais TMT, visos pataisos taškų išsidėstymo skirtumui nustatyti turi būti įtraukiamos tokiu pat būdu, kaip ir pataisos nustatant skrydžio bandymų trajektorijos neatitikimą su pradine skrydžio trajektorija;

31.4.2. kai atliekami bandymai šone nuo KTT linijos, turi būti atitinkamas triukšmo matavimo taškų kiekis, siekiant šoninėje linijoje nustatyti didžiausią triukšmo lygį. Bandymų metu turi būti sinchroniškai atliekami matavimai ir viename triukšmo taške, simetriškai išdėstyame iš kitos KTT pusės;

31.4.3. kai pateikiantis paraišką turi parodyti sertifikuojančiai institucijai, kad skrydžio bandymų šone nuo KTT metu triukšmo ir praskridimo triukšmo lygiai nesioptimizavo atskirai, vienas kito sąskaita.

III SKIRSNIS DIDŽIAUSI TRIUKŠMO LYGIAI

32. Didžiausi triukšmo lygiai turi būti nustatomi pagal triukšmo vertinimo metodą, pateiktą 16 priedo 2 priedėlyje ir neviršyti tokių reikšmių:

32.1. **šone nuo KTT kontroliniame TMT** – 96 EPNdB pastovios ribos lėktuvams su didžiausia kilimo mase, kuriai reikalingas triukšmo sertifikavimas, iki 34000 kg, didėjant reikšmei proporcingai lėktuvo masės logaritmui, po 2 EPNdB kiekvieną kartą dvigubėjant masei, iki 103 EPNdB reikšmės, po kurios ši riba išlieka pastovi;

32.2. **praskridimo kontroliniame TMT** – 89 EPNdB pastovios ribos lėktuvams su didžiausia kilimo mase, kuriai reikalingas triukšmo sertifikavimas, iki 34000 kg, didėjant reikšmei proporcingai lėktuvo masės logaritmui, po 5 EPNdB kiekvieną kartą dvigubėjant masei, iki 106 EPNdB reikšmės, po kurios ši riba išlieka pastovi; ir

32.3. **artėjant tūpti kontroliniame TMT** – 98 EPNdB pastovios ribos lėktuvams su didžiausia kilimo mase, kuriai reikalingas triukšmo sertifikavimas, iki 34000 kg, didėjant reikšmei proporcingai lėktuvo masės logaritmui, po 2 EPNdB kiekvieną kartą dvigubėjant masei, iki 105 EPNdB reikšmės, po kurios ši riba išlieka pastovi.

Triukšmo lygių priklausomai nuo kilimo masės apskaičiavimo formulės pateiktos 16 priedo A papildyme.

IV SKIRSNIS LEIDŽIAMSI TRIUKŠMO LYGIŲ VIRŠIJIMAI

33. Jeigu didžiausi triukšmo lygiai viršija leidžiamus triukšmo lygius viename ar dviejuose matavimo taškuose:

33.1. viršytų reikšmių suma turi būti ne didesnė kaip 3 EPNdB;

33.2. kiekviena viršyta reikšmė bet kuriame taške turi būti ne didesnė kaip 2 EPNdB ir

33.3. visos viršytos reikšmės turi būti kompensuojamos atitinkamu triukšmo lygių mažinimu kitame taške arba kituose taškuose.

V SKIRSNIS TRIUKŠMO SERTIFIKAVIMO METODIKA

34. Kad būtų patikrinta, ar orlaivis atitinka šio skyriaus reikalavimus, turi būti atliekami jo bandymai pagal 16 priedo 5.6 ir 5.7 p. metodiką.

VI SKYRIUS SRAIGTINIAI LĖKTUVAI, KURIŲ MASĖ NE DIDESNĖ KAIP 8 618 KG, KURIŲ PARAIŠKA PROTOTIPO TINKAMUMO SKRAIDYTI PAŽYMĖJIMUI GAUTI PRIIMTA IKI 1988 M. LAPKRIČIO 17 DIENOS

I SKIRSNIS TAKYMO SRITIS

35. Nurodymai dėl šiame skyriuje išdėstytų nuostatų interpretavimo pateikti 16 priedo E papildyme. Taip pat turi būti taikomos šių taisyklių 8 punkto nuostatos.

36. Šio skyriaus reikalavimai taikomi visiems sraigtiniams lėktuvams, išskyrus lėktuvus, specialiai sukonstruotus akrobatiniams skrydžiams, gelbėjimo darbams, gaisrams gesinti, žemės ūkio reikmėms, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė ne didesnė kaip 8 618 kg ir kurių:

36.1. paraišką prototipo tinkamumo skraidyti pažymėjimui gauti sertifikuojanti institucija priėmė arba atliko kitą analogišką nustatytą procedūrą 1975 m. sausio 1 dieną arba vėliau iki 1988 m. lapkričio 17 dienos, išskyrus modifikuotus variantus, kurių paraišką sertifikuojanti institucija priėmė arba atliko kitą analogišką procedūrą 1988 m. lapkričio 17 dieną ar vėliau; šiuo atveju taikomi IX skyriuje išdėstyti reikalavimai; arba

36.2. atskiros lėktuvo egzemplioriaus tinkamumo skraidyti pažymėjimas pirmą kartą buvo išduotas 1980 m. sausio 1 dieną ar vėliau.

37. Triukšmo vertinimo vienetu priimtas suderintas suminis garsinio slėgio lygis, nustatytas Tarptautinės elektrotechnikos komisijos (TEK) 179-oje publikacijoje su pakeitimais. Pataisa turi būti taikoma kiekvienai garsinio slėgio sinusoidinei dedamajai ir išreiškiama kaip dažnio funkcija standartinės pradinės kreivės pavidalu, žymimos raide A.

II SKIRSNIS DIDŽIAUSI TRIUKŠMO LYGIAI

38. Lėktuvų didžiausi triukšmo lygiai turi būti nustatomi pagal triukšmo vertinimo metodą, pateiktą 16 priedo 3 priedėlyje, ir neturi būti didesni nei tokios reikšmės:

38.1. 68 dB(A) pastovios ribos lėktuvui, kurio masė iki 600 kg; nuo šios ribos didėjančios proporcingai lėktuvo masei iki 1500 kg, po kurios ši riba išlieka pastovi ir yra lygi 80 dB(A) lėktuvui, kurio masė iki 8618 kg;

38.2. tuo atveju, kai lėktuvui taikomi IX skyriaus 48 punkto reikalavimai, 80 dB(A) riba taikoma iki pat 8618 kg masės.

III SKIRSNIS TRIUKŠMO SERTIFIKAVIMO METODIKA

39. Kad būtų patikrinta, ar orlaivis atitinka šio skyriaus reikalavimus, turi būti atliekami jo bandymai pagal 16 priedo 6.4 ir 6.5 p. metodiką.

VII SKYRIUS TRUMPOJO KILIMO IR TŪPIMO SRAIGTINIAI LĖKTUVAI

40. Sertifikuojant trumpojo kilimo ir tūpimo sraigtinius lėktuvus pagal triukšmo lygius turi būti taikomos 16 priedo B papildymo nuostatos.

VIII SKYRIUS SRAIGTASPARNIAI

I SKIRSNIS TAIKYMO SRITIS

41. Šio skyriaus reikalavimai taikomi:

41.1. visiems sraigtasparniams, išskyrus tuos, kurie sukonstruoti naudoti išskirtinai žemės ūkio, gelbėjimo bei gaisrų gesinimo darbams arba kroviniams gabenti (su išorine pakaba), ir kurių:

41.1.1. paraišką prototipo tinkamumo skraidyti pažymėjimui gauti sertifikuojanti institucija priėmė arba atliko kitą analogišką nustatytą procedūrą 1985 m. sausio 1 d. arba vėliau; arba

41.1.2. paraišką pakeisti tipinę konstrukciją, kuri gali turėti neigiamos įtakos sraigtasparnio sertifikaciniais lygiams, sertifikuojanti institucija priėmė arba atliko kitą analogišką nustatytą procedūrą 1988 m. lapkričio 17 d. arba vėliau;

41.2. išorinė pakaba ar išorinė įranga kroviniams gabenti juos sertifikuojant neturi būti įmontuota;

41.3. kai sraigtasparnio sertifikuota kilimo masė iki 2 730 kg, paraiškos padavėjas pagal šių taisyklių 41.1 – 41.2 punktų nuostatas gali, kaip variantą, patvirtinti atitikimą 16 priedo 11 skyriaus reikalavimams vietoj šio skyriaus reikalavimų.

II SKIRSNIS KONTROLINIAI TRIUKŠMO MATAVIMO TAŠKAI

42. Kontroliniai TMT turi būti parenkami taip:

42.1. **kontroliniuose triukšmo lygio matavimo taškuose orlaiviui kylant:**

42.1.1. kontrolinis taškas, esantis skrydžio trajektorijoje ir išsidėstęs žemės paviršiuje vertikaliai nuo skrydžio trajektorijos, nustatytos pagal kilimo metodikos (žr. 16 priedo 3 priedėlį) reikalavimus, ir esantis už 500 m horizontaliuoju atstumu (skrydžio kryptimi) nuo taško, kuriame prasideda skridimo kilimo trajektorija;

42.1.2. du kiti taškai, išsidėstę žemės paviršiuje simetriškai 150 m atstumu į abi puses nuo skrydžio trajektorijos, nustatytos pagal metodiką (16 priedo 8.6.2 p.), ir esantys tiesėje, einančioje per pradinį skrydžio trajektorijos tašką;

42.2. **praskridimo kontroliniuose triukšmo lygio matavimo taškuose:**

42.2.1. kontrolinis taškas, esantis skrydžio trajektorijoje ir išsidėstęs žemės paviršiuje 150 m vertikaliai nuo skrydžio trajektorijos, nustatytos pagal metodiką (16 priedo 8.6.3 p.);

42.2.2. du kiti taškai, išsidėstę žemės paviršiuje simetriškai 150 m atstumu į abi puses nuo skrydžio trajektorijos, nustatytos pagal metodiką (16 priedo 8.6.3 p.), ir esantys tiesėje, einančioje per pradinį skrydžio trajektorijos tašką;

42.3. **kontroliniuose triukšmo lygio matavimo taškuose artėjant tūpti:**

42.3.1. kontrolinis taškas, esantis skrydžio trajektorijoje ir išsidėstęs žemės paviršiuje 120 m vertikaliai nuo skrydžio trajektorijos, nustatytos pagal 16 priedo 8.6.4 p. artėjimo tūpti metodiką. Lygioje vietovėje tai atitinka tašką, esantį už 1140 m nuo artėjimo tūpti trajektorijos (esant 60° posvyriui) susikirtimo su žeme taško;

42.3.2. du kiti taškai, išsidėstę žemės paviršiuje simetriškai 150 m atstumu į abi puses nuo skrydžio trajektorijos, nustatyti pagal 16 priedo 8.6.4 p. artėjimo tūpti metodiką, ir esantys tiesėje, einančioje per pradinį skrydžio trajektorijos tašką.

III SKIRSNIS DIDŽIAUSI TRIUKŠMO LYGIAI

43. Šių taisyklių 41 punkte nurodytiems sraigtasparniams didžiausi triukšmo lygiai, nustatyti pagal triukšmo vertinimo metodą, pateiktą 16 priedo 2 priedėlyje, neturi būti didesni nei:

43.1. **kilimo trajektorijos kontroliniame taške:** 109 EPNdB sraigtasparniams su didžiausia sertifikuota kilimo mase, lygia 80 000 kg ir daugiau, kuriai būtinas triukšmo sertifikavimas, mažinant triukšmo lygį proporcingai sraigtasparnio masės logaritmui po 3 EPNdB kiekvienam dvigubam masės sumažėjimui iki 89 EPNdB reikšmės, po kurios ši riba išlieka pastovi;

43.2. **praskridimo trajektorijos kontroliniame taške:** 108 EPNdB sraigtasparniams su didžiausia sertifikuota kilimo mase, lygia 80 000 kg ir daugiau, kuriai būtinas triukšmo sertifikavimas, triukšmo lygį mažinant proporcingai sraigtasparnio masės logaritmui po 3 EPNdB kiekvienam dvigubam masės sumažėjimui iki 88 EPNdB reikšmės, po kurios ši riba išlieka pastovi;

43.3. **artėjimo tūpti trajektorijos kontroliniame taške:** 110 EPNdB sraigtasparniams su didžiausia sertifikuota kilimo mase, lygia 80 000 kg ir daugiau, kuriai būtinas triukšmo sertifikavimas, triukšmo lygį mažinant proporcingai sraigtasparnio masės logaritmui po 3 EPNdB kiekvienam dvigubam masės sumažėjimui iki 90 EPNdB reikšmės, po kurios ši riba išlieka pastovi.

Triukšmo lygių, kaip kilimo masės funkcijos, apskaičiavimo formulės pateiktos 16 priedo A papildyme.

IV SKIRSNIS LEIDŽIAMY TRIUKŠMO LYGIŲ VIRŠIJIMAI

44. Jeigu triukšmo lygių ribos viršijamos viename ar dviejuose matavimo taškuose:

44.1. viršytų reikšmių suma turi būti ne didesnė kaip 4 EPNdB;

44.2. viršytos reikšmės bet kuriame atskirame taške turi būti ne daugiau kaip 3 EPNdB ir

44.3. bet kurios viršytos reikšmės turi būti kompensuojamos atitinkamai sumažinant triukšmo lygį kitame taške arba kituose taškuose.

V SKIRSNIS TRIUKŠMO SERTIFIKAVIMO METODIKA

45. Triukšmo sertifikavimas ir bandymai turi būti atliekami pagal 16 priedo triukšmo sertifikavimo metodiką (8.6 p.) ir bandymų metodiką (8.7 p.).

IX SKYRIUS STRAIGTINIAI LĖKTUVAI, KURIŲ MASĖ NE DIDESNĖ KAIP 8618 KG IR PARAIŠKA PROTOTIPO ARBA MODIFIKUOTO VARIANTO TINKAMUMO SKRAIDYTI PAŽYMĖJIMUI GAUTI PRIIMTA 1988 M. LAPKRIČIO 17 DIENĄ ARBA VĖLIAU

I SKIRSNIS TAKYMO SRITIS

46. Šio skyriaus reikalavimai taikomi visiems sraigtiniams lėktuvams ir jų modifikuotiems variantams, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė ne didesnė kaip 8 618 kg (išskyrus lėktuvus, specialiai sukonstruotus akrobatiniams skrydžiams, žemės ūkio arba gelbėjimo ir gaisrų gesinimo darbams, bei motosklandytuvus) ir kurių paraišką prototipo arba visų modifikuotų jo variantų tinkamumo skraidyti pažymėjimui gauti sertifikuojanti institucija priėmė arba atliko kitą analogišką nustatytą procedūrą 1988 m. lapkričio 17 dieną arba vėliau.

47. 46 punkte nurodytiems lėktuvams, kurie neatitinka šio skyriaus reikalavimų, tuo atveju, jei sertifikuojanti institucija priėmė paraišką prototipo arba visų modifikuotų jo variantų tinkamumo skraidyti pažymėjimui gauti arba atliko kitą analogišką nustatytą procedūrą iki 1993 m. lapkričio 17 dienos, taikomi VI skyriaus reikalavimai.

48. Triukšmo vertinimo vienetu priimtas sukoreguotas didžiausias triukšmo lygis (L_{Amax}) pagal 16 priedo 6 priedėlio „A“ skalę.

II SKIRSNIS KONTROLINIAI TRIUKŠMO MATAVIMO TAŠKAI

49. Kontrolinis TMT kylant – tai taškas KTT ašinės linijos tęsinyje, esantis 2500 m atstumu nuo įsirišedėjimo pradžios taško.

50. Lėktuvui, kuris bandomas pagal šio skyriaus reikalavimus, triukšmo lygis kontroliniame TMT kilimo metu neturi viršyti triukšmo lygių, nurodytų 51 punkte.

III SKIRSNIS DIDŽIAUSI TRIUKŠMO LYGIAI

51. Didžiausi triukšmo lygiai nustatomi pagal triukšmo vertinimo metodą, pateiktą 16 priedo 6 priedėlyje, ir neturi viršyti tokių reikšmių:

51.1. 76 dB(A) pastovios ribos lėktuvams, kurių masė ne didesnė kaip 600 kg; nuo šios ribos kintančios proporcingai lėktuvo masės logaritmui po 9,83 dB(A) kiekvieną kartą, padvigubėjus masei, iki 88 dB(A) ribos, po kurios ši reikšmė išlieka pastovi iki lėktuvo masės pasieks 8618 kg.

X SKYRIUS ORLAIVIŲ TRIUKŠMO KONTROLĖ LIETUVOS RESPUBLIKOS TARPTAUTINIuose ORO UOSTuose IR JŲ SANITARINĖSE APSAUGOS ZONOSE

I SKIRSNIS TRIUKŠMO MATAVIMAS IR APARATŪRA

52. Tarptautinių oro uostų aerodromuose ir jų sanitarinėse apsaugos zonose pagal šias taisykles turi būti numatyti orlaivių keliamo triukšmo lygio matavimo taškai, vykdoma jo kontrolė.

53. Triukšmo matavimo aparatūra turi būti su portatyviniu triukšmo įrašymo prietaisu, kuriuo būtų galima tiesiogiai gauti rezultatus, arba išdėstoma viename ar keliuose fiksuotuose taškuose ir sujungta su centrine registravimo įranga radijo ryšiu arba kabeline sistema.

54. Orlaivių triukšmo kontrolei atlikti matavimo mikrofona turi būti išdėstomi numatytoje vietovėje su atitinkama apsauga nuo lietaus, sniego, vėjo ir kitų netinkamų meteorologinių sąlygų.

55. Gauti matavimo rezultatai turi būti patikslinti atitinkamomis pataisomis, kurios priklauso nuo išmatuoto triukšmo dažnio, oro sąlygų atsižvelgiant į garso nuostolius dėl vėjo, ekranų bei kitų priemonių panaudojimo.

56. Kai reikia informacijos apie triukšmo pasikeitimą atitinkamu laiku, triukšmo signalai įrašomi magnetofono ar kito tinkamo įrenginio magnetinėje juostoje ir analizuojami stacionariai.

57. Matavimams naudojama mikrofonių sistema turi būti kalibruota laboratorijoje. Sistemos kalibravimas turi būti kartojamas ne rečiau kaip kas 6 mėn.

58. Prieš išdėstant matavimo sistemą vietovėje ir naudojimo metu per lygius laiko intervalus po jos įrengimo turi būti atliekamas šios sistemos kalibravimas laboratorijoje. Kalibravimas atliekamas tam, kad būtų patikrinta, ar ji atitinka dažninę charakteristiką ir dinaminio diapazono reikalavimus, nustatytus šiose taisyklėse.

59. Atliekant triukšmo kontrolę, leidžiama pasinaudoti ir kitomis pažangiomis matavimo sistemomis su tiesioginiu rezultatų skaitymu, kurie duoda juntamo triukšmo lygio apytikrės reikšmes, išskyrus tas, kurios buvo išvardytos 53-58 punktuose.

II SKIRSNIS APARATŪROS ĮRENGIMAS MATAVIMO VIETOJE

60. Orlaivių skrydžių keliamo triukšmo kontrolei atlikti mikrofonai turi būti išdėstomi taip, kad:

60.1. mikrofonų didžiausio jutimo ašys būtų nukreiptos į prognozuojamo didžiausiojo triukšmo spinduliavimo puses;

60.2. nė viena kliūtis, kuri gali iškreipti orlaivių skleidžiamą garso lauką, nebūtų išdėstyta aukščiau horizontalios plokštumos, praeinančios per mikrofono veikimo centrą.

61. Kai įrengiamų mikrofonų vietose foninis (ne orlaivių) triukšmas yra didelis, matavimo kontroliniai mikrofonai turi būti išdėstomi ant stogų, telefonų stulpų ir kitų statinių, iškilusių virš žemės paviršiaus. Šiais atvejais turi būti nustatytas foninis triukšmo lygis ir patikrintas matavimo sistemos juntamumas viename arba keliuose dažniuose po matavimo arba prieš triukšmo lygio matavimą praskrendančių vienas po kito orlaivių.

III SKIRSNIS ORLAIVIŲ TRIUKŠMO KONTROLĖ

62. Turi būti numatyta orlaivių triukšmo kontrolė:

62.1. praskrendant vienam orlaiviui;

62.2. atliekant skrydžių seriją arba tam tikro orlaivio skrydžius;

62.3. kai atliekama daug įvairių tipų orlaivių skrydžių.

63. Kadangi nustatytame matavimo taške triukšmo lygiai gali keistis priklausomai nuo skrydžių vykdymo procedūrų ir meteorologinių sąlygų pasikeitimų, atliekant kontrolės rezultatų analizę būtina atsižvelgti į statistinį išmatuotą triukšmo lygių paskirstymą (išdėstymą).

64. Atliekant triukšmo kontrolės rezultatų analizę, turi būti pateikti stebimų triukšmo lygių išdėstymo atitinkami aprašymai.

XI SKYRIUS ORLAIVIŲ TRIUKŠMO MAŽINIMAS

65. Kad būtų mažinamas kenksmingas orlaivių triukšmo poveikis aplinkai, Lietuvos Respublikos tarptautiniuose oro uostuose turi būti planuojamos ir vykdomos tokios priemonės:

65.1. organizacinės ir administracinės:

65.1.1. skraidoma tik orlaiviais, kurie atitinka šių taisyklių reikalavimus;

65.1.2. įrengtos orlaivių keliamo triukšmo kontrolės sistemos;

65.1.3. nustatytas ir imamas mokestis už leistino triukšmo lygio viršijimą;

65.1.4. statomų pastatų patalpos turi būti apsaugotos nuo triukšmo, naudojant specialias langų ir sienų konstrukcijas su garsą izoliuojančiomis medžiagomis;

65.2. orlaivių skrydžių:

65.2.1. tikslių skrydžių maršrutų su minimalia triukšmo apkrova taikymas;

65.2.2. minimalios triukšmo apkrovos naudojimas riedant kilimo ir tūpimo takais;

65.2.3. aviacinių variklių bandymo procedūrų ribojimas;

65.2.4. orlaivių, kurie neatitinka šių taisyklių reikalavimų, naudojimo ribojimas;

65.2.5. orlaivių skrydžių ribojimas naktį;

65.2.6. variklių traukos reverso naudojimo apribojimas;

65.2.7. orlaiviams kylant ir tupiant, taip pat atskiruose skrydžio maršrutuose aerodromo sanitarinėje apsaugos zonoje triukšmo mažinimo nurodymų laikymasis;

65.3. akustinės:

65.3.1. akustinių ekranų ir želdynų juostų įrengimas;

65.3.2. oro uosto stacionarių triukšmo slopintuvų naudojimas;

65.3.3. deflektorių naudojimas aviacinių variklių išmetamosioms dujoms;

65.3.4. garsą sugeriančios apdailos įrengimas aerodromų objektuose;

65.4. architektūros ir planavimo:

65.4.1. nustatomos aerodromų sanitarinės apsaugos zonos;

- 65.4.2. teritorinių užstatymo detaliųjų planų rengimas, atsižvelgiant į galimybę panaudoti aerodromų sanitarinės apsaugos zonas;
 - 65.4.3. racionalių triukšmo mažinimo priemonių planavimas ir įgyvendinimas;
 - 65.4.4. pastatų ir patalpų garso izoliacijos reikalavimų vykdymas.
-

1 priedas

Pažymėjimą išduodančios institucijos ženklas ir pavadinimas
Logo and name of the institution, issuing the certificate

Triukšmo pažymėjimas**Noise Certificate**

Nr. _____

1.	Nacionalinis ir registracijos ženklas Nationality and Registration Marks LY-	2.	Gamintojas ir gamintojo suteiktas žymėjimas orlaiviui Manufacturer and Manufacturer's Designation of Aircraft	3.	Orlaivio serijos Nr. Aircraft Serial No.				
4.	Patvirtinti duomenys Certified configuration Variklis Engine Didžiausia kilimo masė Maximum take – off mass Didžiausia tūpimo masė Maximum landing mass Modifikacijos Modifications								
5.	Taikomas triukšmo standartas Noise certification standard								
6.	Triukšmo lygiai ir jų 90% tikslumo ribos Noise levels and their 90 per cent confidence limits <table><tr><td>Kylant Take-off EPNdB</td><td>Šone Sideline EPNdB</td><td>Leidžiantis Approach EPNdB</td><td>Praskrendant Overflight EPNdB</td></tr></table>					Kylant Take-off EPNdB	Šone Sideline EPNdB	Leidžiantis Approach EPNdB	Praskrendant Overflight EPNdB
Kylant Take-off EPNdB	Šone Sideline EPNdB	Leidžiantis Approach EPNdB	Praskrendant Overflight EPNdB						
7.	Šis sertifikatas išduotas vadovaujantis ICAO Konvencijos 16 priedu ir Lietuvos Respublikos orlaivių triukšmo ribojimo taisyklėmis. This Noise Certificate is issued pursuant to the ICAO Convention Annex 16 and the regulations of aircraft noise limitations of Republic of Lithuania.								
8.	Pastabos Notes								

Išdavimo data _____

Date of issue

Parašas _____

Signature

Pakeitimai:

1.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija, Įsakymas Nr. [428/574](#), 2001-12-03, Žin., 2001, Nr. 104-3725 (2001-12-12), i. k. 1012210ISAK0428/574

Dėl Civilinių ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų skrydžių ribojimo Lietuvos Respublikos oro uostuose taisyklių patvirtinimo

2.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija, Įsakymas Nr. [3-432/D1-432](#), 2004-08-16, Žin., 2004, Nr. 130-4688 (2004-08-21), i. k. 1042210ISAK2/D1-432

Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2001 m. balandžio 19 d. įsakymo Nr. 134/217 "Dėl Lietuvos Respublikos orlaivių triukšmo ribojimo taisyklių patvirtinimo ir jų įgyvendinimo" pakeitimo