

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Departament Techniki Lotniczej



SEMINARIUM

Ułatwienia dla Lotnictwa Ogólnego
(General Aviation – GA)

Temat: Świadectwa zdatności w zakresie hałasu
Prowadzący: Bolesław Szuman

Warszawa, 12-13.10.2016

Aby statek powietrzny mógł być dopuszczony do użytkowania, musi przejść z wynikiem pozytywnym certyfikację, obejmującą także **certyfikację w zakresie hałasu**, która polega na:

- pomiarze na ziemi poziomu hałasu statku powietrznego, lecącego według procedury ściśle określonej w przepisach I tomu Załącznika 16 „Hałas statków powietrznych” ICAO,
- stwierdzeniu, czy zmierzony poziom hałasu mieści się w granicach poziomu dopuszczalnego, określonego w powyższych przepisach.

W procesie certyfikacji musi być udowodniona i przedstawiona odpowiednim władzom pełna zgodność z przepisami stanowiącymi bazę certyfikacyjną.

EASA jest odpowiedzialna za **certyfikację typu statku powietrznego w zakresie hałasu.**

Część 21, która jest załącznikiem do Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 748/2012, stwierdza w punkcie 21A.41

”Certyfikat typu”, że w skład certyfikatu typu i ograniczonego certyfikatu typu wchodzi m.in.
arkusz danych w zakresie hałasu

(**TCDSN** – Type Certificate Data Sheet for Noise)

TCDSN zawiera wyniki pomiarów poziomego hałasu dla **różnych kombinacji** typów silników, śmigieł, tłumików oraz różnych mas do startu **statku powietrznego danego typu** i jego modeli.

Dane te EASA umieszcza w swojej bazie danych n/t hałasu, znajdującej się na stronie internetowej Agencji:

<http://www.easa.europa.eu/certification/type-certificates/noise.php>

Dane z tej bazy EASA są podstawą
dla **narodowych nadzorów
lotniczych** do wystawiania
certyfikatów hałasu dla
poszczególnych statków
powietrznych **danego typu.**

Zapewnia to jednolitość danych w całej UE.

- Jeśli samolot posiada silnik lub śmigło innego typu lub modelu, niż podane w bazie danych EASA, wówczas **właściciel musi wystąpić do Agencji** o wpisanie danej konfiguracji do bazy danych.
- Jeśli ta konfiguracja nie była badana i brak jest danych na temat poziomu jej hałasu, wówczas **posiadacz certyfikatu typu** lub zatwierdzona przez EASA **organizacja projektująca** musi złożyć do Agencji wniosek o przeprowadzenie certyfikacji w zakresie hałasu. Jeśli to nie zostanie wykonane, wówczas właściciel musi doprowadzić tę konfigurację do typowej (np. wymieniając silnik lub śmigło na inny model lub zamontowując tłumik).

RZECZPOSPOLITA POLSKA
 REPUBLIC of POLAND
 Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
 President of the Civil Aviation Authority

Registration
 Document No.
HL-14/10/2

2. ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI W ZAKRESIE HAŁASU
 NOISE CERTIFICATE

4. Znak rejestracyjny: Registration mark: SP-TBM		5. Wzrost i oznaczenie fabryczne: Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft: SOCATA TBM700 N		6. Numer fabryczny Serial No. 1128	
7. Silnik: Engine: Pratt & Whitney Canada PT6A-66D			8. Śmigło Propeller: Hartzell Propeller Inc. HC-E5N-3C/NC8834K		
9. Masa wzięcia startowa (kg) Maximum take-off mass (kg) 3 354 kg		10. Maksymalna masa do lotowania (kg) Maximum landing mass (kg) N/A		11. Certyfikacyjna norma hałasu: Noise certification standard: ICAO Annex 16/I Chapter 10 (10.4b)	
12. Dodatkowe modyfikacje wprowadzone w celu spełnienia wymagań odnoszących do norm certyfikacyjnych w zakresie hałasu: Additional modifications incorporated for the purpose of compliance with the applicable noise certification standards: 70-0322-00, 70-0323-71, 70-0357-71 and 70-0345-61					
13. Poziom hałas bocznego: Lateral noise level: N/A	14. Poziom hałas przedni: Forward noise level: N/A	15. Poziom hałas przelotowy: Overpass noise level: N/A	16. Poziom hałas startu: Take-off noise level: N/A	17. Poziom hałas startu: Take-off noise level: 76.4 dB(A)	

Uwagi
Remarks

*Masa startowa: 3500 kg

18. Niniejsze świadectwo zdolności w zakresie hałasu wydane jest zgodnie z art. 16 de Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z dnia 7 grudnia 1944 r. oraz z art. 6 rozporządzenia (WE) Nr 215/2008 w sprawie oceny i certyfikacji hałasu samolotów, który wymaga od państw, które ratują tę konwencję, aby spełniały powyższe normy hałasu, jeśli jest obowiązkowy i wykonalny zgodnie z odwołaniami wyrażeniami. The Noise Certificate is issued pursuant to article 16, paragraph 1 of the Convention of Civil Aviation of 1944 and article 6 of Regulation (EC) No 215/2008. Article 6 of the Convention requires that States which ratify the Convention shall comply with the above standards when such compliance is obligatory and practicable according to the provisions of the Convention.

19. Data wydania:
Date of issue:

2016-07-19

20. Podpis:
Signature



Dokument potwierdzający certyfikację w zakresie hałasu lub jego kopia musi w czasie wykonywania lotu znajdować się na pokładzie statku powietrznego.

Wymaganie to jest zawarte w:

- **Załączniku 6** do Konwencji chicagowskiej „Eksploatacja statków powietrznych” (pkt 6.13 w części I, pkt 2.4.9 w cz. II i pkt 4.11 w cz.III)
- **Załączniku 16** „Ochrona środowiska”, tom I „Hałas statków powietrznych” (pkt 1.4 w rozdziale 1).

Poziom hałas, podany w świadectwie, może być podstawą dla **zarządzającego lotniskiem** do:

- wydania **zgody na lądowanie** dla danego SP (głównie w lotach międzynarodowych), jeśli na tym lotnisku obowiązują ograniczenia operacyjne dla hałaśliwych SP,
- obciążenia użytkownika **opłatą hałasową** w określonej wysokości.

Według I tomu Załącznika 16 ICAO
od przeprowadzania pomiarów hałasu i posiadania
ŚWIADECTWA ZDATNOŚCI W ZAKRESIE HAŁASU

zwolnione są:

- samoloty i śmigłowce zaprojektowane jako **rolnicze** lub **przeciwpożarowe**, samoloty **akrobacyjne**, jednosilnikowe **wodnosamoloty pływakowe** oraz **amfibie**,
śmigłowce przewożące wyłącznie **ładunki zewnętrzne** (latające dźwigi), **szybowce** z napędem pomocniczym (niezdolne do samodzielnego startu),
- statki powietrzne wyprodukowane **przed datą obowiązywania stosownych przepisów** tomu I Załącznika 16, tj. gdy wniosek o certyfikat typu został złożony:
 - przed 1 stycznia 1975 r. dla samolotów lekkich,
 - przed 1 stycznia 1985 r. dla śmigłowców dużych,
 - przed 11 listopada 1993 r. dla śmigłowców małych,
- samoloty lekkie, dla których **świadectwo zdatności do lotu** dla **poszczególnego samolotu** było wydane po raz pierwszy **przed 1 stycznia 1980 r.**

A zatem **zwolnione** z obowiązku posiadania świadectwa hałasów są samoloty wyprodukowane przed **1 stycznia 1980 r.**, takie, jak np.:

- Jak-12 i PZL-101 Gawron
- PZL-104 Wilga 35
- An-2 i Mi-2
- stare Cessny i inne,

jednak, gdy **występują one w odpowiedniej konfiguracji** w bazie danych EASA, wówczas na prośbę właściciela ***mogą otrzymać*** takie świadectwo (wtedy lądując np. na lotniskach w Niemczech będą oni płacić niższe opłaty hałasowe).

Nie wymagamy (przynajmniej na razie), aby pomiarom hałasu podlegały SP ultralekkie, określone w Załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008.

Jest tu szereg problemów do rozwiązania:

- jaka metoda pomiaru hałasu (projekt zalecenia ICAO?)
- kto będzie mierzyć hałas?
- kto będzie organizować pomiary?
- kto i jak poniesie koszty pomiarów?
- kto będzie prowadzić bazę danych wyników z pomiarów?
- jakie przyjąć dopuszczalne poziomy hałasu? (każde państwo może ustalić sobie własne poziomy).

- Za wydanie świadectwa hałasu dla **importowanych** SP obowiązuje opłata lotnicza, obecnie w wysokości

315 zł

wg Obwieszczenia MliB z dn. 2.02.2016 r. (Dz.U.M.P., poz.154), aktualizującego tabelę nr 1, cz.III, 3.3, pkt 6.3) z załącznika nr 6 do ustawy Prawo lotnicze (Dz.U. 2013 r., poz. 1393)

- Świadectwa hałasu dla SP **polskiej produkcji** wydaje się **bez opłaty** (producent opłaca tylko koszty certyfikacji typu SP w zakresie hałasu wg cennika EASA lub pkt 6.2) w/w tabeli).

Świadectwo hałasu wystawiane jest
bezterminowo,

jednak wymiana silnika, śmigła lub tłumika
na inny typ, ich modernizacje lub montaż
czy demontaż tłumika albo zmiana
maksymalnej masy do startu
powoduje konieczność

wymiany świadectwa hałasu,

gdyż wiąże się z tym na ogół

zmiana poziomu hałasu

(w przypadku zmiany właściciela SP świadectwo pozostaje
ważne)

- Świadcstwo hałasuu traci także ważność z chwilą **wykreślenia** samolotu lub śmigłowca z Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych i podlega zwrotowi do Rejestru.
- W przypadku przerejestrowywania statku powietrznego do rejestru innego państwa świadcstwo to jest podstawą dla nowego nadzoru lotniczego do wystawienia własnego świadcstwa hałasuu.

--- Dziękuję za uwagę ---