

Резюме доклада

В последние годы по мере увеличения объема воздушных перевозок с учетом растущего спроса на них усилилось политическое давление в пользу принятия более жестких стандартов по шуму. Проблема заключается в том, что если не будут приняты дополнительные меры по регулированию авиационного шума, то достигнутый за последние 25 лет прогресс в области снижения аэропортового шума будет сведен на нет. В докладе кратко излагается технический контекст, определявший разработку стратегий снижения авиационного шума на 5-м совещании Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР/5). В докладе также содержится иллюстративный материал по акустике и методике измерения авиационного шума. Рассматривается воздействие авиационного шума и методы, которые используются для его оценки. Охарактеризованы последствия проблемы шума и рассмотрены методы контроля за шумом. Дается описание разработанной САЕР новой модели оценки глобального шумового воздействия транспортных воздушных судов (MAGENTA). Заключительный раздел доклада посвящен росту объемов авиационной деятельности и региональным тенденциям в области воздействия значительных уровней авиационного шума на население. Целью коммерциализации или приватизации государственного имущества должно быть не просто удовлетворение идеологических догм. Несомненно, во многих случаях общая концепция "вытеснения правительств из коммерческой деятельности" приносит положительные результаты, но однако этого недостаточно – особенно в тех областях, которые непосредственно затрагивают интересы населения и коммерческих кругов.

Томас Л. Коннор
Начальник отдела шума
бюро по окружающей среде и
энергетике Федерального
авиационного управления (ФАУ)

Начальник отдела шума бюро по окружающей среде и энергетике Федерального авиационного управления (ФАУ). Докладчик Рабочей группы 1 по авиационному шуму на совещаниях САЕР/4, САЕР/5 и в настоящее время САЕР/6. Докладчик Подгруппы по эксплуатационным мерам снижения шума на совещании САЕР/3. Председатель Федерального межучрежденческого комитета по авиационному шуму (FICAN) с момента его создания. Представитель ФАУ в Комитете А-21 по авиационному шуму Общества инженеров самодвижущегося транспорта (SAE). На протяжении длительного времени является руководителем проекта ФАУ по созданию комплексной модели шума (INM). Степень бакалавра наук (математика) Виргинского университета.

Бен Х. Шарп
Руководитель группы по акустике
лаборатории им. Уайла

Бен Шарп получил степень доктора наук в области акустики в 1965 году в Манчестерском университете (Англия). В 1968 году он поступил на работу в лабораторию им. Уайла и в настоящее время занимает пост руководителя группы по акустике в Арлингтоне (штат Виргиния). Он консультирует аэропорты по вопросам ослабления воздействия шума воздушных судов в полете и на земле. С 1996 года он является руководителем проекта MAGENTA, осуществляемого по заказу ФАУ и ИКАО с целью разработки глобальной модели воздействия авиационного шума для количественной оценки выгод в результате введения более жестких норм авиационного шума, эксплуатационных процедур и методов планирования землепользования.