

WYNIKI CIĄGLYCH POMIARÓW HAŁASU W ŚRODOWISKU  
DLA PORTU LOTNICZEGO IM. F. CHOPINA W WARSZAWIE

**Nazwa obiektu:** punkt pomiarowy nr 5 „Meral”

Data wykonania pomiaru:

początek: 01-02-2009

koniec: 28-02-2009

Lokalizacja punktu pomiarowego: Warszawa, ul. Czereśniowa 98

Układ współrzędnych: WGS 84

Szerokość geograficzna: N 52° 12' 08,4”

Długość geograficzna: E 20° 55' 48,2”

Względna wysokość punktu pomiarowego [m]: 24

**Szkic sytuacyjny:**



**Metoda badań:**

Metoda ciągłych lub okresowych pomiarów monitoringowych: metodyka referencyjna, określona w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 23.01.2003 w sprawie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem.

**Aparatura pomiarowa:**

Analizator poziomu dźwięku (producent; nr typu): Lochard, EMU-2

Mikrofon/sonda mikrofonowa (producent; nr typu): Lochard, 41DM-2

Świadectwo uwierzytelnienia: decyzja nr ZT 96/2006 zatwierdzająca typ mierników poziomu dźwięku o znaku fabrycznym EMU2, produkowanych przez Lochard Ltd., wydana dnia 13.04.2006 r. przez Prezesa Głównego Urzędu Miar.

Wzorzec akustyczny (producent; nr typu) Brüel & Kjær; 4228

**Oznaczenia:**

A – lądowanie

D – start

**Pora dnia**

Data	samolot	operacja	LAeq	LAmx	LAE
2009-02-03	AN28	D	71,6	74,7	87,3
2009-02-03	L410	D	68,5	70,5	79,3
2009-02-03	L410	D	71	75,7	87,3
2009-02-03	L410	D	71,9	75,7	87,8
2009-02-04	B763	D	76,4	81,4	91,2
2009-02-04	AT72	D	68,9	70,7	80,1
2009-02-04	E170	D	67,6	68,9	78
2009-02-05	B763	D	76,7	81,7	91,3
2009-02-08	B763	D	76,5	80	90,3
2009-02-08	B763	D	77,6	83,1	92,1
2009-02-08	B763	D	74,1	79,8	90,1
2009-02-09	B763	D	73,5	78,1	88
2009-02-12	B763	D	75,2	81,4	90,3
2009-02-12	B763	D	77,7	83,2	91,5
2009-02-13	AT72	D	67,4	68,2	77,8
2009-02-14	B734	D	71,6	75,7	85,3
2009-02-14	AT45	D	67,1	67,8	78,3
2009-02-14	B763	D	75,6	80,5	90,3
2009-02-14	B763	D	74,8	81	90,5
2009-02-14	B735	D	71,5	74,9	84,9
2009-02-14	B738	A	71,7	74,3	84,9
2009-02-15	E170	D	67,4	69,8	80,9
2009-02-15	E170	D	68,2	72,4	82,7
2009-02-15	A319	D	69,6	74,7	84,7
2009-02-15	B763	D	74,8	78,7	88,4
2009-02-15	E190	D	70	73,2	85
2009-02-15	B763	D	75,1	79,4	89,8
2009-02-15	PRM1	D	68,3	69,8	80,1
2009-02-16	T154	D	79,6	86,8	94,9
2009-02-16	B738	D	77,5	85,2	95,2
2009-02-16	B763	D	76,3	81,1	91,5
2009-02-17	E145	D	68,8	70,2	79,3
2009-02-17	E170	D	70,9	74	86,6
2009-02-17	C25A	D	68,8	72,2	81,9
2009-02-17	B733	D	74,7	79,2	87
2009-02-17	AT72	D	72,1	75,6	82,9
2009-02-17	A320	D	70,4	73,8	83,2
2009-02-17	MD11	D	77,7	83,5	93,8
2009-02-17	B763	D	74,6	80,5	90,1
2009-02-17	B763	D	75,4	79,3	89,4
2009-02-17	B752	D	69,5	71,8	83,7
2009-02-17	E170	D	69,3	71,9	83,6
2009-02-18	B735	D	67,5	68,6	79,3
2009-02-18	AT72	D	71,4	73,6	83,5
2009-02-18	B763	D	75,8	80,8	90,1
2009-02-18	B763	D	74,5	80	90

Data	samolot	operacja	LAeq	LAmaz	LAE
2009-02-18	B733	D	71,5	74,6	84,9
2009-02-18	AT72	D	70,4	73,3	81,5
2009-02-18	A318	D	68	70,2	82,7
2009-02-18	C25A	D	68,3	70,2	79,1
2009-02-18	E170	D	69,3	72,3	84,2
2009-02-18	B735	D	72,3	75,8	85,7
2009-02-18	E170	D	70,3	73,8	85,3
2009-02-19	MD11	D	74,4	80,1	91,8
2009-02-19	B763	D	75,4	78,6	89,4
2009-02-19	T154	D	77,9	82,7	90,9
2009-02-19	B735	D	72,4	76	86,2
2009-02-19	E170	D	70,1	72,5	81,2
2009-02-19	F100	D	69,7	72,3	83,5
2009-02-20	B733	A	70,9	73	81,7
2009-02-21	B763	D	74,8	78,9	88,8
2009-02-22	B733	A	72,6	76,5	84,6
2009-02-22	A319	A	70,3	74,3	82,8
2009-02-22	CRJ2	A	68,7	70,8	78,7
2009-02-22	B735	A	70,8	74,2	82,8
2009-02-22	A319	A	70	74,2	82,8
2009-02-22	B735	A	70,3	72,2	81,1
2009-02-22	A318	A	70,5	73,6	82,2
2009-02-22	CRJ2	A	67	69	80
2009-02-22	B735	A	71,3	74,1	82,8
2009-02-22	A320	A	70,5	72,6	81,3
2009-02-22	E170	A	69,6	71,4	79,6
2009-02-22	B737	A	67,8	70,2	81,6
2009-02-22	MD82	A	74,3	79,2	87,1
2009-02-22	A320	A	69,1	71,4	80,3
2009-02-22	A318	A	70,8	73,5	82,9
2009-02-22	B735	A	71,7	74,7	83,8
2009-02-22	B735	A	70,8	72,8	82,3
2009-02-22	A319	A	72,7	76,1	85
2009-02-22	B735	A	71	75,5	84,8
2009-02-22	B738	A	69,4	72,1	80,5
2009-02-22	B738	A	67,4	70,4	82
2009-02-22	E170	A	69,4	71	80,2
2009-02-22	F100	A	69,5	70,7	79,9
2009-02-22	DH8D	A	70,4	74,4	83
2009-02-22	B733	A	71,8	77,2	86,1
2009-02-22	E145	A	67,5	69,5	77,5
2009-02-22	A320	A	67,7	68,6	77,7
2009-02-22	B735	A	70,3	73,4	81,1
2009-02-22	B735	A	73,5	76,3	84,6
2009-02-22	B734	A	71	74,5	82,1
2009-02-23	E170	D	67,6	69,7	81,1
2009-02-24	B763	D	77	82,4	91,6
2009-02-25	B763	D	74,7	81	89,7
2009-02-25	MD11	D	74,2	78,8	89,3
2009-02-26	JS32	D	68	70,2	83,2
2009-02-26	AT72	D	67,6	70,1	82,9
2009-02-26	BE58	D	70,8	77,1	87,1

Data	samolot	operacja	LAeq	LAmaz	LAE
2009-02-26	E170	D	68,2	72,1	85,4
2009-02-26	MD11	D	74,4	80,3	90
2009-02-26	E190	D	70,3	75,4	86,4
2009-02-26	B763	D	72	76,4	85,8
2009-02-26	B763	D	74,9	79	89,3
2009-02-27	MD11	D	76,6	82	92,3
2009-02-27	B763	D	75,8	79,1	89,8
2009-02-27	AT72	D	68,5	69,6	79,3
2009-02-27	B763	D	76,3	81,7	90,8
2009-02-28	B763	D	75,7	80,7	89,6
2009-02-28	B763	D	75,5	80	89,3
				Średnia L <sub>AE</sub>	87,36
				Odchylenie stand. σ	4,91
				Przedział ufności Δ	0,92

Poziom równowazny dla pory dnia: L<sub>Aeq</sub>, LT = 51,36 dB.

#### Pora nocna

Data	samolot	operacja	LAeq	LAmaz	LAE
2009-02-12	B738	D	69,8	74,1	84,6
2009-02-19	B734	D	72,5	76,7	87,1
				Średnia L <sub>AE</sub>	86,03
				Odchylenie stand. σ	1,79
				Przedział ufności Δ	2,47

Poziom równowazny dla pory nocy: L<sub>Aeq</sub>, LT = 41,39 dB.