



12/7/04

Препроводительная записка

ДОПОЛНЕНИЕ

К ПРИЛОЖЕНИЮ 6 "ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"

(ЧАСТЬ I. МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ. САМОЛЕТЫ)

(Издание восьмое)

1. Прилагаемое Дополнение заменяет все предыдущие дополнения к части I Приложения 6 и включает сведения о различиях, о которых Договаривающиеся государства уведомили до 12 июля 2004 года в отношении всех поправок, включая поправку 27.
2. Данное Дополнение следует поместить в конце части I Приложения 6 (издание восьмое). Получаемые от Договаривающихся государств сведения о дополнительных различиях будут периодически издаваться в виде поправок к настоящему Дополнению.

**ДОПОЛНЕНИЕ
К ПРИЛОЖЕНИЮ 6 "ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"**

**(Часть I. Международный коммерческий воздушный
транспорт. Самолеты)**

(Издание восьмое)

Различия между национальными правилами и практикой Договаривающихся государств и соответствующими Международными стандартами и Рекомендуемой практикой Приложения 6, уведомления о которых поступили в ИКАО в соответствии со статьей 38 *Конвенции о международной гражданской авиации* и резолюцией Совета от 21 ноября 1950 года.

ИЮЛЬ 2004 ГОДА

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВОК К ДОПОЛНЕНИЮ

<i>№</i>	<i>Дата</i>	<i>Кем внесено</i>

<i>№</i>	<i>Дата</i>	<i>Кем внесено</i>

**ПОПРАВКИ К ЧАСТИ I ПРИЛОЖЕНИЯ 6, ПРИНЯТЫЕ ИЛИ УТВЕРЖДЕННЫЕ СОВЕТОМ
ПОСЛЕ ВЫПУСКА ВОСЬМОГО ИЗДАНИЯ В ИЮЛЕ 2001 ГОДА**

<i>№</i>	<i>Дата принятия или утверждения</i>	<i>Дата начала применения</i>
27	15/3/02	28/11/02

<i>№</i>	<i>Дата принятия или утверждения</i>	<i>Дата начала применения</i>

1. Договаривающиеся государства, уведомившие ИКАО о различиях

Перечисленные ниже Договаривающиеся государства уведомили ИКАО о различиях, которые существуют между их национальными правилами и практикой и Международными стандартами и Рекомендуемой практикой Приложения 6, часть I (восьмое издание), со всеми поправками, включая поправку 27, или представили свои замечания по их применению.

Количество страниц, указанное для каждого государства, и даты публикации этих страниц соответствуют фактическим страницам в настоящем Дополнении.

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Страницы в Дополнении</i>	<i>Дата публикации</i>
Антигуа и Барбуда	27/11/02	1	12/7/04
Аргентина	27/9/02	1	12/7/04
Багамские Острова	22/11/02	1	12/7/04
Беларусь	6/11/02	1	12/7/04
Белиз	26/8/03	1	12/7/04
Бельгия	12/12/02	1	12/7/04
Бразилия	20/11/02	3	12/7/04
Бутан	19/3/02	1	12/7/04
Вьетнам	16/1/03	1	12/7/04
Гватемала	13/2/02	1	12/7/04
Гренада	27/11/02	1	12/7/04
Дания	16/12/02	1	12/7/04
Испания	27/10/03	1	12/7/04
Италия	17/11/03	1	12/7/04
Катар	11/3/03	2	12/7/04
Китай	24/10/02	1	12/7/04
Корейская Народно-Демократическая Республика	20/9/02	1	12/7/04
Малайзия	8/7/02	1	12/7/04
Мальта	12/3/03	2	12/7/04
Мьянма	22/1/03	1	12/7/04
Намибия	11/11/03	1	12/7/04
Нигерия	9/5/03	1	12/7/04
Новая Зеландия	28/4/03	7	12/7/04
Норвегия	6/11/02	1	12/7/04
Объединенные Арабские Эмираты	13/10/03	1	12/7/04
Острова Кука	13/10/02	6	12/7/04
Пакистан	22/1/04	1	12/7/04
Панама	7/1/03	2	12/7/04
Перу	11/9/01	2	12/7/04
Португалия	22/1/03	1	12/7/04
Республика Корея	30/10/02	1	12/7/04
Румыния	28/10/02	2	12/7/04
Сальвадор	23/10/02	1	12/7/04
Саудовская Аравия	24/3/02	4	12/7/04
Сент-Винсент и Гренадины	27/11/02	1	12/7/04
Сент-Китс и Невис	27/11/02	1	12/7/04
Сент-Люсия	27/11/02	1	12/7/04
Словакия	26/8/02	1	12/7/04
Соединенное Королевство	8/11/02	4	12/7/04
Соединенные Штаты Америки	2/9/03	9	12/7/04

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Страницы в Дополнении</i>	<i>Дата публикации</i>
Суринам	13/2/03	1	12/7/04
Туркменистан	11/10/02	1	12/7/04
Уганда	22/7/02	1	12/7/04
Финляндия	20/12/02	3	12/7/04
Франция	18/10/02	2	12/7/04
Хорватия	18/7/03	1	12/7/04
Чешская Республика	18/12/03	2	12/7/04
Чили	24/6/02	1	12/7/04
Швеция	28/10/02	2	12/7/04
Эфиопия	27/11/01	1	12/7/04
Япония	24/5/02	3	12/7/04

2. Договаривающиеся государства, уведомившие ИКАО об отсутствии различий

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>
Барбадос	15/4/02	Ирландия	31/12/03
Бахрейн	14/10/02	Кения	12/7/02
Бурунди	22/5/02	Китай (ОАР Гонконг)	23/10/02
Гана	3/6/02	Кувейт	17/8/02
Германия	14/10/02	Литва	25/11/02
Греция	28/10/02	Парагвай	20/6/02
Доминиканская Республика	31/1/03	Польша	5/9/03
Египет	10/7/02	Сингапур	21/11/02
Иордания	9/10/02	Эстония	28/11/02
Ирак	22/6/02		

3. Договаривающиеся государства, не представившие информации

Австралия	Вануату	Иран (Исламская Республика)
Австрия	Венгрия	Исландия
Азербайджан	Венесуэла	Йемен
Албания	Габон	Кабо-Верде
Алжир	Гаити	Казахстан
Ангола	Гайана	Камбоджа
Андорра	Гамбия	Камерун
Армения	Гвинея	Канада
Афганистан	Гвинея-Бисау	Кипр
Бангладеш	Гондурас	Кирибати
Бенин	Грузия	Колумбия
Болгария	Демократическая Республика	Коморские Острова
Боливия	Конго	Конго
Босния и Герцеговина	Джибути	Коста-Рика
Ботсвана	Замбия	Кот-д'Ивуар
Бруней-Даруссалам	Зимбабве	Куба
Буркина-Фасо	Израиль	Кыргызстан
Бывшая югославская Республика Македония	Индия	Лаосская Народно-Демократическая Республика
	Индонезия	

Латвия	Нигер	Сьерра-Леоне
Лесото	Нидерланды	Таджикистан
Либерия	Никарагуа	Таиланд
Ливан	Объединенная Республика Танзания	Того
Ливийская Арабская Джамахирия	Оман	Тонга
Люксембург	Палау	Тринидад и Тобаго
Маврикий	Папуа-Новая Гвинея	Тунис
Мавритания	Республика Молдова	Турция
Мадагаскар	Российская Федерация	Узбекистан
Малави	Руанда	Украина
Мали	Самоа	Уругвай
Мальдивы	Сан-Марино	Фиджи
Марокко	Сан-Томе и Принсипи	Филиппины
Маршалловы Острова	Свазиленд	Центральноафриканская Республика
Мексика	Сейшельские Острова	Чад
Микронезия (Федеративные Штаты)	Сенегал	Швейцария
Мозамбик	Сербия и Черногория	Шри-Ланка
Монако	Сирийская Арабская Республика	Эквадор
Монголия	Словения	Экваториальная Гвинея
Науру	Соломоновы Острова	Эритрея
Непал	Сомали	Южная Африка
	Судан	Ямайка

4. Пункты, в отношении которых получены уведомления о различиях

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
Общие положения	Антигуа и Барбуда Гренада Сент-Винсент и Гренадины Сент-Китс и Невис Сент-Люсия Соединенные Штаты Америки Хорватия	Глава 2	Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Финляндия Швеция
Глава 1			Чешская Республика
Определения	Антигуа и Барбуда Гренада Дания Новая Зеландия Острова Кука Саудовская Аравия Сент-Винсент и Гренадины Сент-Китс и Невис Сент-Люсия Словакия	Глава 3 3.1.3 3.1.4 3.1.5 3.2	Панама Панама Соединенные Штаты Америки Соединенные Штаты Америки Туркменистан

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
3.2.1	Панама	4.2.6	Новая Зеландия Острова Кука
3.2.2	Бразилия Франция	4.2.7	Мьянма Новая Зеландия Острова Кука
3.2.3	Белиз Бразилия Франция	4.2.7.3	Новая Зеландия Острова Кука
3.2.4	Белиз Бразилия Япония	4.2.7.4	Соединенное Королевство Суринам
3.4	Туркменистан	4.2.8	Новая Зеландия Острова Кука Соединенное Королевство
Глава 4		4.2.9	Соединенные Штаты Америки
4.1.2	Соединенное Королевство	4.2.9.2	Мальта Панама Соединенные Штаты Америки
4.1.3	Соединенные Штаты Америки	4.2.10.2	Мьянма
4.2.2	Острова Кука Соединенные Штаты Америки	4.2.10.3	Панама
4.2.2.2	Новая Зеландия	4.2.10.4	Бразилия Корейская Народно- Демократическая Республика
4.2.3.2	Вьетнам Дания Катар Соединенные Штаты Америки Финляндия Швеция	4.3.1	Новая Зеландия Острова Кука
4.2.3.2 а)	Белиз	4.3.1 d)	Саудовская Аравия
4.2.3.3	Бразилия	4.3.2	Панама
4.2.4	Новая Зеландия Острова Кука Перу Соединенные Штаты Америки	4.3.3.1	Франция
4.2.5	Дания Катар Мальта Соединенное Королевство Финляндия Чешская Республика Швеция	4.3.3.2	Соединенные Штаты Америки
		4.3.4.1.2	Соединенные Штаты Америки
		4.3.4.2	Острова Кука Соединенные Штаты Америки
		4.3.5.4	Эфиопия
		4.3.6	Чешская Республика
		4.3.6.2	Франция

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
4.3.6.2.1	Гватемала Дания Катар Соединенные Штаты Америки Финляндия Швеция	4.4.1.3	Дания Катар Новая Зеландия Острова Кука Панама Финляндия
4.3.6.2.2	Гватемала Дания Катар Финляндия Швеция Япония	4.4.3	Новая Зеландия Острова Кука
4.3.6.3	Соединенные Штаты Америки	4.4.4.2	Новая Зеландия Острова Кука
4.3.6.3.1 a) и b)	Соединенные Штаты Америки	4.4.4.4	Саудовская Аравия Соединенные Штаты Америки
4.3.6.3.2	Соединенные Штаты Америки	4.4.6	Суринам
4.3.6.4 c)	Острова Кука	4.4.7	Вьетнам Дания Катар Мальта Панама Соединенное Королевство Финляндия Швеция
4.3.6.4 d) и e)	Соединенные Штаты Америки	4.4.9.1	Бразилия Суринам
4.3.7.2	Дания Катар Новая Зеландия Острова Кука Саудовская Аравия Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Финляндия Швеция	4.4.9.2	Антигуа и Барбуда Бразилия Гренада Новая Зеландия Острова Кука Сент-Винсент и Гренадины Сент-Китс и Невис Сент-Люсия Суринам
4.3.8	Соединенные Штаты Америки	4.5.1	Дания Катар Мальта Новая Зеландия Острова Кука Соединенное Королевство Финляндия Швеция
4.3.8.1 a)	Япония		
4.3.8.2	Вьетнам Дания Катар Саудовская Аравия Соединенные Штаты Америки Финляндия Франция Чешская Республика Швеция		
4.4.1.2	Новая Зеландия Острова Кука		

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
4.6	Бутан Новая Зеландия Острова Кука Соединенное Королевство	5.1.3	Катар Суринам
		5.2.1	Панама
4.6.1	Дания Катар Соединенные Штаты Америки Финляндия Швеция	5.2.2	Панама
		5.2.5	Катар Чешская Республика
		5.2.6	Саудовская Аравия
4.6.1 d)	Белиз	5.2.7	Саудовская Аравия
4.6.2	Дания Катар Финляндия Швеция	5.2.7 d)	Катар Соединенные Штаты Америки
		5.2.8.1	Саудовская Аравия Соединенные Штаты Америки
4.7	Перу Хорватия	5.3.1	Катар Соединенные Штаты Америки
4.7.1	Нигерия Новая Зеландия Острова Кука Соединенные Штаты Америки Туркменистан	5.3.2	Дания Катар Мальта Финляндия Франция Чешская Республика Швеция
4.7.2	Вьетнам Соединенные Штаты Америки		
4.7.3	Соединенные Штаты Америки		
4.7.4	Багамские Острова Бразилия Катар Новая Зеландия Острова Кука Чешская Республика	Глава 6	Соединенные Штаты Америки
		6.1.2	Соединенное Королевство Туркменистан Франция Швеция
Глава 5		6.1.3	Дания Катар Мальта Новая Зеландия Острова Кука Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Финляндия Швеция
5.1.1	Катар Панама Чешская Республика		
5.1.2	Бразилия Дания Новая Зеландия Острова Кука Соединенные Штаты Америки Финляндия Швеция	6.2	Бутан Вьетнам

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
6.2.2 с) 1) и 2)	Дания Финляндия		Чешская Республика Швеция Япония
6.2.3	Новая Зеландия Острова Кука Панама	6.3.1.5.1	Мальта Соединенное Королевство Франция Чешская Республика Швеция Япония
6.2.4	Новая Зеландия Острова Кука		
6.2.4.1	Бразилия Япония	6.3.1.5.2	Соединенное Королевство Франция Швеция Япония
6.2.4.2	Антигуа и Барбуда Бразилия Гренада Сент-Винсент и Гренадины Сент-Китс и Невис Сент-Люсия Япония	6.3.1.6	Пакистан Соединенное Королевство Чешская Республика
6.3	Дания Новая Зеландия Острова Кука Панама Саудовская Аравия Финляндия	6.3.1.7	Бразилия Пакистан
		6.3.1.8	Соединенное Королевство Франция Япония
6.3.1	Дания Финляндия	6.3.1.8.1	Франция Япония
6.3.1.1	Саудовская Аравия Соединенные Штаты Америки	6.3.1.8.2	Франция Япония
6.3.1.2	Саудовская Аравия Соединенные Штаты Америки	6.3.1.8.3	Франция Япония
6.3.1.4	Багамские Острова Корейская Народно- Демократическая Республика Соединенное Королевство Суринам	6.3.1.8.4	Франция Япония
6.3.1.4.1	Корейская Народно- Демократическая Республика Соединенное Королевство Япония	6.3.1.8.5	Франция Япония
		6.3.2	Бразилия
		6.3.3	Катар Перу
6.3.1.5	Мальта Соединенное Королевство Финляндия Франция	6.3.3.3	Бразилия Суринам Япония
		6.3.4	Перу

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
6.3.4.2	Гватемала Франция Чешская Республика	6.5.1	Корейская Народно- Демократическая Республика Острова Кука Перу
6.3.5	Перу	6.5.1 a)	Саудовская Аравия
6.3.5.1	Саудовская Аравия Соединенные Штаты Америки	6.5.1 b)	Новая Зеландия Соединенные Штаты Америки
6.3.6	Дания Перу Финляндия Франция Чешская Республика Швеция Япония	6.5.1 c)	Саудовская Аравия Соединенные Штаты Америки Япония
6.3.7	Перу	6.5.2.1	Гватемала Чешская Республика
6.3.7.2	Бразилия Соединенное Королевство Франция Япония	6.5.2.2	Чешская Республика
6.3.9.2	Бразилия Соединенное Королевство Франция Япония	6.5.3.1	Саудовская Аравия Соединенные Штаты Америки
6.3.9.3	Соединенное Королевство Япония	6.6	Острова Кука Панама Соединенные Штаты Америки Уганда
6.3.11	Финляндия	6.7	Катар
6.3.12	Чешская Республика	6.7.3	Чешская Республика
6.4.1	Соединенные Штаты Америки	6.7.4	Бразилия Панама Чешская Республика
6.4.2	Вьетнам Дания Новая Зеландия Острова Кука Саудовская Аравия Финляндия Франция Чешская Республика Швеция Япония	6.7.5	Новая Зеландия Острова Кука Перу Саудовская Аравия
6.5	Уганда	6.7.6	Острова Кука
		6.9.1	Чешская Республика
		6.9.1 c)	Дания Финляндия Франция Швеция
		6.9.1 i)	Антигуа и Барбуда Гренада

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
	Сент-Винсент и Гренадины Сент-Китс и Невис Сент-Люсия Соединенное Королевство		Республика Корея Румыния Сальвадор Соединенное Королевство Чешская Республика Швеция
6.9.2	Саудовская Аравия		
6.10 а)	Япония	6.15.4	Португалия Румыния Сальвадор Чешская Республика Чили Япония
6.11	Новая Зеландия Острова Кука Панама		
6.12	Бразилия Дания Новая Зеландия Острова Кука Перу Саудовская Аравия Финляндия	6.15.5	Вьетнам Дания Норвегия Португалия Румыния Сальвадор Соединенные Штаты Америки Туркменистан Финляндия Чили Швеция Япония
6.13	Новая Зеландия Острова Кука Панама Перу		
6.15	Новая Зеландия Острова Кука Соединенные Штаты Америки	6.15.6	Белиз Бразилия Вьетнам Гватемала Дания Китай Пакистан Республика Корея Сальвадор Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Туркменистан Финляндия Чили Япония
6.15.1	Бразилия Пакистан Сальвадор Саудовская Аравия		
6.15.2	Багамские Острова Китай Мальта Острова Кука Португалия Сальвадор Саудовская Аравия Соединенные Штаты Америки Чешская Республика	6.15.7	Бразилия Вьетнам Гватемала Катар Китай Мальта Новая Зеландия Норвегия Республика Корея
6.15.3	Китай Малайзия Мальта Норвегия Пакистан Перу Португалия		

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
	Румыния Сальвадор Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Туркменистан	6.17.8	Соединенные Штаты Америки Япония Катар
6.15.9	Франция Чешская Республика Швеция Япония Беларусь	6.18	Бельгия Дания Новая Зеландия Острова Кука Португалия Финляндия
6.16.3	Новая Зеландия Острова Кука	6.18.1	Пакистан Республика Корея Саудовская Аравия Соединенные Штаты Америки
6.17	Дания Финляндия	6.18.2	Пакистан Саудовская Аравия Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки
6.17.1	Саудовская Аравия Соединенные Штаты Америки	6.18.3	Багамские Острова Белиз Бразилия Гватемала Катар Пакистан Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Суринам Франция Чешская Республика Япония
6.17.2	Вьетнам Республика Корея Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Япония	6.19	Дания Острова Кука Саудовская Аравия Соединенное Королевство Япония
6.17.3	Вьетнам Катар Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Япония	6.20	Гватемала Дания Острова Кука Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Туркменистан Финляндия Франция Швеция Япония
6.17.4	Катар Соединенные Штаты Америки		
6.17.5	Вьетнам Катар Республика Корея Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Япония		
6.17.6	Вьетнам Катар Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Япония		
6.17.7	Катар Соединенное Королевство		

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
6.21	Катар Новая Зеландия Панама Чешская Республика	8.4.2	Саудовская Аравия Соединенные Штаты Америки
6.21.1	Багамские Острова Бразилия Острова Кука Соединенное Королевство Суринам Франция Япония	8.4.3	Мьянма
6.21.2	Бразилия Острова Кука Соединенное Королевство Франция Япония	8.7	Соединенные Штаты Америки Туркменистан
		8.7.2	Новая Зеландия Острова Кука
		8.7.5.4	Саудовская Аравия Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки
		8.7.6.2	Мьянма Саудовская Аравия Соединенные Штаты Америки
Глава 7	Панама	Глава 9	
7.2.1	Соединенные Штаты Америки	9.1.1	Панама
7.2.2	Перу Соединенное Королевство	9.1.2	Белиз Бразилия Перу Соединенные Штаты Америки
7.2.2 а)	Соединенные Штаты Америки	9.1.4	Багамские Острова Белиз Новая Зеландия Острова Кука Суринам
7.2.3	Перу	9.3	Новая Зеландия Острова Кука
Глава 8	Панама	9.3.2	Бразилия
8.1.1	Вьетнам	9.4.1	Буган Гватемала Дания Катар Новая Зеландия Острова Кука Соединенные Штаты Америки Финляндия Франция Чешская Республика
8.1.2	Туркменистан		Швеция Япония
8.1.3	Саудовская Аравия		
8.2.3	Вьетнам Чешская Республика		
8.3	Соединенные Штаты Америки		
8.3.1	Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Туркменистан Япония		
8.3.2	Вьетнам Чешская Республика		

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
9.4.2	Дания Новая Зеландия Острова Кука Финляндия Швеция	10.3	Бразилия Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Суринам Туркменистан Чешская Республика
9.4.3.2	Новая Зеландия Острова Кука Соединенные Штаты Америки	10.4	Белиз Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Суринам Франция Чешская Республика
9.4.3.2 а) 4)	Соединенные Штаты Америки		
9.4.3.3	Новая Зеландия Острова Кука Соединенные Штаты Америки		
		Глава 11	
9.4.3.5	Новая Зеландия Острова Кука Соединенные Штаты Америки	11.3	Туркменистан
		11.3.3	Суринам
9.4.4	Бразилия Дания Пакистан Перу Соединенные Штаты Америки Финляндия Швеция Япония	11.4	Бразилия Суринам
		11.4.3	Нигерия Суринам Чешская Республика
		Глава 12	
9.5	Саудовская Аравия Соединенные Штаты Америки Чешская Республика Эфиопия	12.1	Мальта
		12.2	Эфиопия
9.6	Швеция	12.3	Эфиопия
		12.4	Мьянма
Глава 10	Катар Новая Зеландия Острова Кука	12.4 f)	Франция
10.1	Вьетнам Мьянма Соединенные Штаты Америки Туркменистан Швеция	12.5	Новая Зеландия Острова Кука Япония
		Глава 13	
10.2	Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Суринам Туркменистан	13.1	Бразилия
		13.2	Намибия Румыния Соединенные Штаты Америки

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
13.2.1	Бразилия Китай Мальта Чешская Республика	13.4	Мальта
13.2.2	Бразилия Испания Китай Мальта Объединенные Арабские Эмираты Пакистан Португалия Соединенные Штаты Америки Чили Швеция	13.4.1	Китай
13.2.3	Китай Мальта Португалия Республика Корея Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Швеция	13.4.1 с) и f)	Аргентина
13.2.3 a)	Испания	13.5	Багамские Острова Чешская Республика
13.2.3 b)	Бразилия Италия Испания Малайзия Чешская Республика	13.5.1	Острова Кука
13.2.4	Бразилия Китай Соединенное Королевство	13.6.1	Бразилия Катар Новая Зеландия Соединенное Королевство Суринам Франция
13.2.5	Республика Корея Соединенное Королевство	13.6.2	Новая Зеландия
13.2.5 a)	Китай	Добавление 1	
13.2.5 b)	Бразилия Китай	3	Словакия
13.3	Китай Мальта Швеция	Добавление 2	Новая Зеландия Острова Кука Соединенные Штаты Америки
		5.12	Катар
		5.14	Катар
		5.19	Катар
		5.20	Катар
		5.21	Катар
		5.22	Катар
		5.23	Катар
		15	Катар

Общие положения

Антигуа и Барбуда использует термины "вес" и "масса" на взаимозаменяемой основе.

Глава 1

Определения

Заходы на посадку и посадки с использованием схем захода на посадку по приборам.
Категория II (кат. II). Согласно определению категории II дальность видимости на ВПП составляет не менее 300 м.

Глава 4

4.4.9.2*

Процедуры набора высоты при взлете в целях снижения шума для любого типа самолета могут изменяться в зависимости от аэродрома, с учетом эксплуатационных аспектов и методов снижения шума.

Глава 6

6.2.4.2

Маркировка мест аварийного вскрытия незначительно отличается по размеру, и отсутствует требование в отношении промежуточных линий.

6.9.1 i)

В настоящее время отсутствует требование оснащать указателем температуры наружного воздуха пассажирские воздушные суда с максимальным разрешенным весом до 5700 кг.

* Рекомендуемая практика.

Глава 13

13.4.1 с) и f) Не включены.

Примечание. Поскольку самооборона предполагает акты физического насилия, подпункт с) считается неприемлемым. Что касается подпункта f), то его практическое применение не считается необходимым.

Глава 4

- 4.7.4* Данная рекомендуемая практика считается устаревшей и не применяется на Багамских островах. Она не была включена в пересмотренные правила, введенные 17 апреля 2001 года.

Глава 6

- 6.3.1.4* Данная рекомендуемая практика считается устаревшей. Она не включена в пересмотренные правила, введенные 17 апреля 2003 года.

- 6.15.2 Не выполняется. Данное положение, в том виде, как оно принято, касается стандарта в отношении воздушных судов с турбореактивными двигателями, но содержит следующее примечание: "В ожидании изменения международных стандартов ведомство рекомендует на всех воздушных судах с поршневыми двигателями, отвечающих требованиям к этой весовой категории или количеству перевозимых пассажиров, также устанавливать систему GPWS.

- 6.18.3* Не выполняется. Данное положение, в том виде, как оно принято, касается Стандартов 2003 и 2005 гг., содержащихся в Приложении 6, однако содержит следующее примечание: "В ожидании изменений международных стандартов ведомство рекомендует, чтобы все воздушные суда, выполняющие коммерческие воздушные перевозки, были оборудованы БСПС".

Основываясь на имеющемся отчете об установке оборудования на воздушных судах, зарегистрированных на Багамских островах, предполагаем, что внедрение данной рекомендуемой практики не вызовет каких-либо проблем.

- 6.21.1* Не применяется. Данное положение, в том виде, как оно принято, предусматривает требования к соответствующим характеристикам оборудования, с учетом предполагаемой установки такого оборудования на добровольной основе, однако содержит примечание: "В ожидании изменений международных стандартов ведомство рекомендует все воздушные суда с турбореактивными двигателями, которые выполняют коммерческие перевозки и которые могут перевозить более 9 пассажиров, оборудовать системой заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра".

Глава 9

- 9.1.4 Данный Стандарт, касающийся штурманов, считается устаревшим и не включен в пересмотренные правила, введенные 17 апреля 2001 года.

Глава 13

- 13.5 Не применяется.

* Рекомендуемая практика.

Глава 6

6.15.9 Система предупреждения о близости земли обеспечивает, как минимум, предупреждение в следующих условиях:

- a) чрезмерная скорость сближения с земной поверхностью;
- b) чрезмерная потеря высоты после взлета или ухода на второй круг;
- c) недостаточный запас высоты над местностью в случае, когда шасси не зафиксированы в выпущенном положении.

Глава 3

3.2.3 Не применяется по причине размера парка воздушных судов Белиза.

3.2.4 Частично применяется в OPS 01 1.037.

Глава 4

4.2.3.2 а) Прочие средства обеспечения соответствия.

4.6.1 d)

Глава 6

6.15.6* Не выполняются.

6.18.3*

Глава 9

9.1.2 Не выполняется, поскольку в правилах Белиза, регулирующих выдачу свидетельств, отсутствует требование относительно свидетельства бортрадиста.

9.1.4 Не выполняется, поскольку в правилах Белиза, регулирующих выдачу свидетельств, отсутствует требование относительно свидетельства штурмана.

Глава 10

10.4* Не выполняется.

* Рекомендуемая практика.

Глава 6

6.18 До 31 марта 2005 года использование приемопередатчика режима S, соответствующего требованиям TSO-C112 ФАУ, 1986 (основанным на стандартах DO-181 RTCA), будет приемлемым в том случае, когда он является частью оборудования БСПС II. Этот стандарт на приемопередатчик не обеспечивает полных функциональных возможностей, необходимых для обеспечения соответствия с SARPS, касающихся БСПС II.

После 31 марта 2005 года приемопередатчик режима S, который является частью оборудования БСПС II, должен соответствовать требованиям JTSO 2C112A OAA, в основе которых лежат требования EUROCAE к минимальным эксплуатационным характеристикам приемопередатчиков режима S вторичного обзорного радиолокатора, ED-73A, февраль 1999 г., или требованиям TSO ФАУ, которые определяют приемлемый стандарт (например, DO-181C RTCA).

Глава 3

3.2.2* В правилах Бразилии содержится требование о том, чтобы все эксплуатанты имели программу обеспечения безопасности полетов, но отсутствует требование относительно программы анализа полетных данных.

3.2.3 В правилах Бразилии содержится требование в отношении программы обеспечения безопасности полетов, но отсутствует требование, касающееся программы анализа полетных данных.

Примечание. В Бразилии не требуется проводить анализ полетных данных, поскольку не применяется конкретный метод проведения анализа.

3.2.4 В правилах Бразилии отсутствует требование относительно программы анализа полетных данных.

Глава 4

4.2.3.3* Данный вопрос не отражен в правилах Бразилии.

4.2.10.4 Данный вопрос не отражен в правилах Бразилии.

Примечание. Ни один из зарегистрированных в Бразилии самолетов не способен выполнять полеты выше 15 000 м. В случае если такие полеты будут выполняться, в правила будут внесены соответствующие изменения.

4.4.9.1* Данный вопрос не отражен в правилах Бразилии.

4.4.9.2*

4.7.4*

Глава 5

5.1.2 Правила Бразилии разрешают самолетам с одним двигателем выполнять полеты по ППП согласно конкретным требованиям.

Глава 6

6.2.4.1 В правилах Бразилии содержатся такие требования только в отношении вертолетов.

Примечание. В настоящее время проводится анализ правил с точки зрения их применения к самолетам, и в них будут внесены изменения после 2003 года.

6.2.4.2 В правилах Бразилии содержатся такие требования только в отношении вертолетов.

6.3.1.7* Данный вопрос не отражен в правилах Бразилии.

6.3.2 В правилах Бразилии содержится требование о том, чтобы все самолеты, конфигурация пассажирского салона которых рассчитана на 10 и 19 кресел и которые изготовлены после 11 октября 1991 года, были оборудованы самописцами полетных данных, способными сохранять информацию в течение не менее 8 ч эксплуатации самолета.

6.3.3.3* Данный вопрос не отражен в правилах Бразилии.

* Рекомендуемая практика.

- 6.3.7.2* В правилах Бразилии содержится только требование о том, чтобы многодвигательные газотурбинные самолеты или винтокрылы, конфигурация пассажирского салона которых рассчитана на 6 кресел или более и для управления которыми требуются два пилота, были оснащены утвержденными бортовыми речевыми самописцами.
- 6.3.9.2* В правилах Бразилии содержится требование только в отношении 30 мин записи.
- 6.7.4* Данный вопрос не отражен в правилах Бразилии.
- 6.12 Данный вопрос не отражен в правилах Бразилии.
- Примечание.* Ни одно из бразильских воздушных судов не способно выполнять полеты выше 15 000 м. Если такие полеты будут возможны, то в правила будут внесены соответствующие поправки.
- 6.15.1 Правила Бразилии не применяются к самолетам с газотурбинными двигателями.
- Примечание.* Это различие будет устранено после 2005 года.
- 6.15.6* Правило Бразилии аналогично правилу части I Приложения 6 в отношении международных полетов, а правило, касающееся внутренних полетов, будет введено после 2007 года.
- Примечание.* После 2007 года различие будет устранено. Это правило не является обязательным.
- 6.15.7 Данный вопрос не отражен в правилах Бразилии. Этот стандарт не применяется к самолетам с поршневыми двигателями.
- 6.18.3* Данный вопрос не отражен в правилах Бразилии.
- 6.21.1* Правила Бразилии применяются только к самолетам, на борту которых разрешен провоз более
6.21.2* 19 пассажиров.

Глава 9

- 9.1.2 В Бразилии свидетельства пилотов (пилота-любителя, пилота коммерческой авиации и пилота транспортной авиации) включают свидетельство бортрадиста.
- 9.3.2 Проверки, осуществляемые два раза в год в соответствии с требованиями п. 9.4.4, выполняются в рамках одной квалификационной проверки и одной проверки пилотирования по маршруту, проводимых с интервалом не менее 4 мес.
- 9.4.4 Осуществляемые два раза в год проверки выполняются в рамках одной квалификационной проверки и одной проверки пилотирования по маршруту, проводимых с интервалом не менее 4 мес.

Глава 10

- 10.3* В правилах Бразилии отсутствует требование относительно знания и навыков, касающихся возможностей человека. Обязанности сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера включают знания и навыки, касающиеся предела возможностей человека.

* Рекомендуемая практика.

Глава 11

11.4.2* Данный вопрос не отражен в правилах Бразилии.

Глава 13

13.1* Применение этой рекомендации в отношении внутренних коммерческих полетов будет осуществляться в том случае, если ведомство Бразилии сочтет его необходимым.

13.2.1 В правилах Бразилии отсутствует требование в отношении средств, с помощью которых бортпроводники могут незаметно уведомить летный экипаж в случае возникновения подозрительной деятельности в пассажирской кабине.

Примечание. Бразилия приняла правила ФАУ по данному вопросу, в которых не требуется, чтобы бортпроводники уведомляли летный экипаж в случае возникновения какой-либо подозрительной деятельности в пассажирской кабине.

13.2.2 Правила Бразилии применяются только к самолетам, которые используются для выполнения международных рейсов, и ко всем самолетам с пассажироместимостью более 19 человек, заявка на сертификат типа которых была представлена 15 февраля 2002 года или позже.

13.2.3 b) В правилах Бразилии отсутствует требование в отношении средств контроля зоны кабины летного экипажа, прилегающей непосредственно к рабочему месту пилота.

Примечание. Бразилия приняла правила ФАУ по данному вопросу.

13.2.4* Правила Бразилии применяются только к самолетам пассажироместимостью более 19 человек, заявка на тип сертификата которых была представлена после 15 февраля 2002 года.

13.2.5 b) В правилах Бразилии отсутствует требование относительно средств контроля всей зоны двери с внешней стороны кабины летного экипажа.

Примечание. Бразилия приняла правила ФАУ по данному вопросу.

13.6.1* Данный вопрос не отражен в правилах Бразилии.

— — — — —

* Рекомендуемая практика.

Глава 4

4.6 Не выполняется.

Глава 6

6.2 Не выполняется.

Глава 9

9.4.1 Для выполнения требования, касающегося предшествующего опыта работы, разрешается использовать тренажер и продлить 90-дневный период до 120 дней при условии, что полеты по маршруту осуществляются под контролем пилота-инструктора.

Глава 4

- 4.2.3.2 Прочие средства обеспечения соответствия.
- 4.3.8.2 Прочие средства обеспечения соответствия только в отношении полетов выше 15 000 футов, когда только части пассажиров предоставляется кислород.
- 4.4.7 Прочие средства обеспечения соответствия.
- 4.7.2

Глава 6

- 6.2 Прочие средства обеспечения соответствия. Отсутствуют общие требования, но существует перечень конкретных требований.
- 6.4.2 Прочие средства обеспечения соответствия.
- 6.16.5
- 6.15.6*
- 6.15.7
- 6.17.2 Прочие средства обеспечения соответствия в части, касающейся того, что эксплуатант не использует самолет, если он не оборудован ELT.
- 6.17.3
- 6.17.5 Прочие средства обеспечения соответствия.
- 6.17.6

Глава 8

- 8.1.1 В том случае, когда государство регистрации отличается от государства эксплуатанта.
- 8.2.3 В JAR-OPS 1 отсутствует конкретное требование, хотя это является обычной практикой.
- 8.3.2

Глава 10

- 10.1 Прочие средства обеспечения соответствия.

* Рекомендуемая практика.

Глава 4

- 4.3.6.2.1 Это положение не применяется в полном объеме, поскольку отсутствует упоминание о запасном аэродроме. Правило будет разработано для разделов 1151, 1167 и будет более жестким, чем требование ИКАО.
- 4.3.6.2.2 Это положение не применяется в полном объеме, поскольку отсутствует упоминание о запасном аэродроме. Правило будет разработано для разделов 1151, 1167 и будет более жестким, чем требование ИКАО.

Глава 6

- 6.3.4.2* Национальное правило более жесткое, чем требование ИКАО.
- 6.5.2.1 Национальное правило более жесткое, чем требование ИКАО.
- 6.15.6* Правило более жесткое в отношении массы. Отсутствует упоминание о самолетах с поршневыми двигателями. Отсутствует положение об использовании эксплуатантами самолетов с поршневыми двигателями.
- 6.15.7 Правило более жесткое в отношении массы. Отсутствует упоминание о самолетах с поршневыми двигателями. Отсутствует положение об использовании эксплуатантами самолетов с поршневыми двигателями.
- 6.18.3* Правило более жесткое в отношении массы. Отсутствует упоминание о самолетах с поршневыми двигателями. Отсутствует положение об использовании эксплуатантами самолетов с поршневыми двигателями.
- 6.20 Национальное правило более жесткое, чем требование ИКАО.

Глава 9

- 9.4.1 В национальных правилах предусматривается дополнительный период в 30 дней в отношении полета по маршруту под контролем инструктора или инспектора по проверке на соответствие квалификационной отметки типа.

* Рекомендуемая практика.

Общие положения

Гренада использует термины "вес" и "масса" на взаимозаменяемой основе.

Глава 1

Определения

Заходы на посадку и посадки с использованием схем захода на посадку по приборам.
Категория II (кат. II). Точный заход на посадку и посадка категории II, выполняемые при дальности видимости на ВПП не менее 300 м.

Глава 4

4.4.9.2*

Процедуры набора высоты при взлете в целях снижения шума для любого типа самолета могут изменяться в зависимости от аэродрома, с учетом эксплуатационных аспектов и методов снижения шума.

Глава 6

6.2.4.2

Маркировка мест аварийного вскрытия незначительно отличается по размеру, и отсутствует требование в отношении промежуточных линий.

6.9.1 i)

В настоящее время отсутствует требование оснащать указателем температуры наружного воздуха пассажирские воздушные суда с максимальным разрешенным весом до 5700 кг.

* Рекомендуемая практика.

Глава 1

Определения *Заходы на посадку и посадки с использованием схем захода на посадку по приборам. Категория II (Кат. II).* В категорию II включены полеты, выполняемые при дальности видимости на ВПП не менее 300 м.

Глава 4

4.2.3.2 Не установлено каких-либо официальных требований к уровню подготовки лиц, управляющих рулением.

4.2.5 Не установлено конкретно определенных требований в отношении аспектов человеческого фактора.

4.3.6.2.1 Самолетам с газотурбинными двигателями разрешается иметь запас топлива на 30 мин полета.

4.3.6.2.2

4.3.7.2 Не установлено официальных требований о поддержании в таких случаях двусторонней связи.

4.3.8.2 При выполнении полетов с барометрической высотой в кабине от 10 000 до 15 000 фут дополнительный кислород подается только части пассажиров.

4.4.1.3 Выполняется только частично.

4.4.7 Не установлено официальных требований к согласованию передаваемых во время полета оперативных указаний.

4.5.1 В JAR-OPS 1.085 не отражены все перечисленные в этом пункте обязанности командира воздушного судна.

4.6.1 и 4.6.2 В JAR-OPS 1.201 эти положения четко не оговорены.

Глава 5

5.1.2 Самолеты с одним турбовинтовым двигателем могут использоваться для перевозки грузов в ночное время и/или в ПМУ.

5.3.2 В JAR-OPS 1 это положение четко не оговорено.

Глава 6

6.1.3 В JAR-OPS 1.1045 четко не оговаривается необходимость учета аспектов человеческого фактора.

6.2.2 с) 1) и 2) Не применяются при перевозке парашютистов, сбрасываемых с самолета.

6.3 Формулировка JAR-OPS 1.715/720/725 не соответствует в полной мере тексту Приложения 6.

6.3.1 Эти положения не будут выполняться в установленные сроки вследствие отсутствия стандартов и
6.3.6 обязательства о заблаговременном предупреждении эксплуатантов и владельцев воздушных судов о проводимых по этой теме семинаров.

- 6.9 Оснащать самолеты оборудованием для полетов по ППП необходимо, если они выполняют полеты по ПВП в ночное время.
- 6.9.1 с) Согласно JAR-OPS 1.652 с) нет необходимости в барабанно-стрелочном отсчете.
- 6.12 Данное положение выполняется иным образом, поскольку отсутствует оборудование для измерения.
- 6.15.5 В качестве даты начала применения этого положения ОАА установили 1 января 2005 года.
6.15.6*
- 6.17 Требуется оснащение только одним ELT. С 1 января 2002 года новые самолеты будут оснащаться одним автоматическим ELT.
- 6.18 До 31 марта 2005 года использование приемопередатчика режима S, соответствующего требованиям ФАУ TSO-C112 (1986) (основанным на стандартах DO-181 RTCA), будет приемлемым в том случае, когда он является частью оборудования БСПС II. Этот стандарт не обеспечивает полных функциональных возможностей, необходимых для обеспечения соответствия с SARPS, касающихся БСПС II.
- Начиная с 31 марта 2005 года приемопередатчик режима S, который является частью оборудования БСПС II, должен удовлетворять требованиям JTSO 2C112A ОАА, в основе которых лежат требования EURACAE к минимальным эксплуатационным характеристикам приемопередатчиков режима S вторичного обзорного радиолокатора, ED-73A, февраль 1999 года, или требованиям TSO ФАУ, в которых определен приемлемый стандарт (например, DO-181c RTCA).
- 6.19 Самолеты должны быть оборудованы приемопередатчиком, передающим данные о барометрической высоте, только при выполнении полетов по ПВП и если это предусмотрено для полетов по данному маршруту.
- 6.20 В JAR-OPS 1.652 s) не оговорено требование о ведении связи с использованием направленных микрофонов или ларингофонов при полетах ниже эшелона/абсолютной высоты перехода.

Глава 9

- 9.4.1 Подготовленность пилота может также подтверждаться на пилотажном тренажере самолета того типа, на котором он будет выполнять полеты и который пригоден и утвержден для этой цели.
- 9.4.2 Подготовленность пилота может также подтверждаться путем проведения в течение предшествующих максимум 120 дней в ходе полетов по авиатрассам под контролем инструктора или инспектора квалификационных проверок класса/квалификационной отметки о допуске к выполнению полетов на данном типе самолета. За период, превышающий 120 дней, соответствующая квалификация может подтверждаться путем выполнения учебных полетов или полетов на утвержденном пилотажном тренажере.
- 9.4.4 Результаты проверки юридически действительны, если она проводилась в течение последних трех календарных месяцев предыдущего периода действительности проверки.

* Рекомендуемая практика.

Глава 13

- 13.2.2
13.2.3 a) Правила Испании, касающиеся данного Стандарта, в настоящее время подготавливаются на основе соответствующих NPA-OPS 30 европейских ОАА, которые были недавно опубликованы (JAR-OPS, часть I, август 2003 года), и начало их применения (вступление в силу) планируется на февраль 2004 года. Большинство самолетов, которые подпадают под данную категорию, уже оборудованы дверями (утвержденными) в соответствии с данным Стандартом.
- 13.2.3 b) Испания участвует в осуществляемом в Европе процессе по соблюдению данного раздела Стандарта, участвуя в рамках ОАА в разработке соответствующего правила, которое включает новое NPA к JAR-OPS I и инструктивный материал по методике выполнения. После завершения этой работы он будет перенесен в национальные правила.
-

Глава 13

13.2.3 b) В национальных авиационных правилах (NAR) такое требование не установлено.

Глава 4

- 4.2.3.2 В QCAR-OPS не отражен процесс определения квалификации бригады наземного персонала.
- 4.2.5 В QCAR-OPS, касающихся контрольных карт, отсутствует четкое упоминание о человеческом факторе.
- 4.3.6.2.1 В QCAR-OPS указывается, что для реактивных воздушных судов запас топлива является таким же,
4.3.6.2.2 как и для воздушных судов с турбовинтовыми двигателями.
- 4.3.7.2 Вопрос о двусторонней связи (обеспечиваемой любыми средствами) между кабиной экипажа и наземным персоналом при заправке топливом с пассажирами на борту не оговаривается.
- 4.3.8.2 Согласно требованиям на высотах ниже 15 000 фут кислородом обеспечивается только часть перевозимых пассажиров.
- 4.4.1.3 Только частично соответствует Стандарту.
- 4.4.7 Вопрос о согласовании передаваемых во время полета оперативных указаний с органом ОВД до их передачи экипажу не оговаривается.
- 4.5.1 В обязанностях командира воздушного судна отражен Стандарт, содержащийся в Приложении, до внесения в него поправки № 25.
- 4.6.1 Обязанности сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера четко не оговорены.
4.6.2
- 4.7.4* Исконные права в отношении порога ETOPS не реализованы.

Глава 5

- 5.1.1 Эксплуатант несет ответственность за установление ограничений летно-технических характеристик самолета.
- 5.1.3* Летно-технические характеристики, указанные в п. 5.2 Приложения 8, применяются в случае отмены действия положений части III Приложения 8 в соответствии со статьей 41 Конвенции.
- 5.2.5 Информация о летно-технических характеристиках содержится в руководстве по эксплуатации.
- 5.2.7 d) Взлетно-посадочная масса, указанная в томе I Приложения 16, ограничивается во всех случаях требованиями по шуму.
- 5.3.1 Учет точности карт не отражен в процедурах обеспечения пролета препятствий.
5.3.2

Глава 6

- 6.1.3 Руководство по эксплуатации должно разрабатываться с учетом человеческого фактора.
- 6.3.3 Различные требования к самописцам.

* Рекомендуемая практика.

- 6.7 Различные требования в отношении кислорода.
- 6.15.7 Система GPWS не применяется на крупных воздушных судах с поршневыми двигателями.
- 6.17.3 –
6.17.6 Автоматический ELT не применяется.
- 6.17.7* Рекомендации в отношении автоматического ELT для всех самолетов не применяются.
- 6.17.8 Оборудование ELT, которое должно функционировать согласно положениям тома III Приложения 10, не применяется.
- 6.18.3* Рекомендация в отношении БСПС II на всех самолетах не применяется.
- 6.21 Ожидается поправка к национальным правилам.

Глава 9

- 9.4.1 Предшествующий опыт может быть подтвержден на тренажере.

Глава 10 Ожидается поправка к национальным правилам.

Глава 13

- 13.6.1* Применяется QCAR-OPS 1.1045.

Добавление 2

- 5.12 Применяется QCAR-OPS 1.1045.
5.14
5.19
5.20
5.21
5.22
5.23
15

* Рекомендуемая практика.

Глава 6

- 6.15.2 С 1 января 2003 года все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертификационная взлетная масса которых превышает 15 000 кг или на борту которых разрешен провоз более 30 пассажиров и которые впервые зарегистрированы в Китае, должны быть оборудованы утвержденной системой GPWS. Указанные выше самолеты, которые используются для перевозки пассажиров, должны быть оборудованы системой GPWS, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.
- 6.15.3 С 1 января 2005 года все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертификационная взлетная масса которых превышает 15 000 кг или на борту которых разрешен провоз более 30 пассажиров, должны быть оборудованы утвержденной системой GPWS, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.
- Указанные выше самолеты, выполняющие перевозки пассажиров, должны быть оборудованы системой GPWS, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.
- 6.15.6* Аналогичные требования в настоящее время отсутствуют.
- 6.15.7

Глава 13

- 13.2.1 В п. 121.133 q) CCAR содержится требование о том, чтобы в руководстве были отражены правила и процедуры, касающиеся авиационной безопасности, в том числе в отношении предупреждения незаконного вмешательства, захвата воздушного судна и диверсии. Однако в нем отсутствуют подробные правила.
- 13.2.2 На всех транспортных самолетах, зарегистрированных в Китае (включая грузовые и пассажирские самолеты), выполняющие рейсы в Соединенные Штаты Америки и из Соединенных Штатов Америки, такие модификации должны быть завершены к 9 апреля 2003 года.
- 13.2.3 Такое требование отсутствует.
- 13.2.4*
- 13.2.5 a)* Требование содержится в п. 121.605 CCAR, однако оно применяется только к самолетам с максимальной взлетной массой, превышающей 5 700 кг.
- 13.2.5 b)* Такое требование отсутствует.
- 13.3 В п. 121.133 q) CCAR содержится требование о том, чтобы в руководство были включены правила и процедуры, касающиеся авиационной безопасности, в том числе в отношении предупреждения незаконного вмешательства, захвата воздушного судна и диверсии. Однако отсутствуют подробные правила.
- 13.4.1 В п. 121.419 b) 3) v) CCAR содержится требование о том, чтобы летный экипаж проходил подготовку по вопросам, связанным с захватом воздушного судна и другими случаями незаконного вмешательства. Однако отсутствуют подробные правила.

* Рекомендуемая практика.

Глава 4

4.2.10.4 Корейская Народно-Демократическая Республика не располагает воздушными судами, выполняющими полеты выше 15 000 м.

Глава 6

6.3.1.4*
6.3.1.4.1 Корейская Народно-Демократическая Республика не располагает самолетами, оборудованными самописцами полетных данных с записью на фотопленку и аналоговыми самописцами полетных данных, в которых для регистрации данных применяется метод частотной модуляции.

6.5.1 Корейская Народно-Демократическая Республика не располагает гидросамолетами.

* Рекомендуемая практика.

Глава 6

6.15.3 Это требование начнет соблюдаться с 1 января 2005 года.

Глава 13

13.2.3 b) Требование в отношении контроля зоны двери с внешней стороны начнет соблюдаться с 1 ноября 2004 года.

Глава 4

- 4.2.5 С целью отразить аспекты человеческого фактора в контрольных картах до внесения ожидаемой поправки в JAR-OPS 1.1040 подготовлен циркуляр существующих стандартов (OSC).
- 4.2.9.2 JAR-OPS 1.1065 более жесткое, чем Стандарт ИКАО.
- 4.4.7 Подготовлен OSC с целью конкретно охватить передаваемые во время полета оперативные указания до внесения предполагаемых поправок в текст JAR-OPS 1.215.
- 4.5.1 С целью пересмотреть обязанности командира воздушного судна до внесения ожидаемых изменений в текст JAR-OPS 1.085 подготовлен OSC.

Глава 5

- 5.3.2 С целью решения вопроса, касающегося точности карт, подготовлен OSC.

Глава 6

- 6.1.3 С целью отразить аспекты человеческого фактора в руководстве по эксплуатации воздушного судна подготовлен OSC.
- 6.3.1.5 В JAR-OPS пока отсутствует требование в отношении записи сообщений по линии передачи данных.
6.3.1.5.1
- 6.15.2 Хотя в JAR-OPS 1.665 включен Стандарт ИКАО, срок его введения является менее жестким.
6.15.3
- 6.15.7 Стандарт в отношении оборудования с 1 января 2007 года системой EGPWS самолетов с поршневыми двигателями не включен в JAR-OPS 1.

Глава 12

- 12.1 JAR-OPS 1.990 более жесткое, чем требование Приложения 6.

Глава 13

- 13.2.1 С целью отразить Стандарт ИКАО в JAR-OPS 1.1255 а) необходимо будет внести изменение, используя для этого NPA-OPS 30.
- 13.2.2 С целью отразить Стандарт ИКАО в JAR-OPS 1.1255 б) необходимо будет внести изменение, используя для этого NPA-OPS 30.
- 13.2.3 С целью отразить Стандарт ИКАО в JAR-OPS 1.1255 с) необходимо будет внести изменение, используя для этого NPA-OPS 30.

- 13.3 В JAR-OPS 1.1250 отражен Стандарт ИКАО, за исключением указания наименее опасного места размещения бомбы. В ожидаемом изменении JAR-OPS 1.1250 с помощью NPA-OPS будет отражен этот вопрос.
- 13.4 С целью подробно отразить программу подготовки, выполнение которой необходимо начать до внесения ожидаемого изменения в текст JAR-OPS 1.1240, подготовлен OSC.

Глава 4

- 4.2.7 Метод определения эксплуатационных минимумов аэродромов не внедрен.
- 4.2.10.2 Правила, касающиеся полетного времени и служебного полетного времени, не внедрены.

Глава 8

- 8.4.3 Зарегистрированные данные, о которых говорится в пп. 8.4.1 а) и f), хранятся в течение периода, который составляет не менее двух лет.
- 8.7.6.2 Зарегистрированные записи, требования в отношении которых содержатся в п. 8.7.6.1, хранятся в течение как минимум двух лет.

Глава 10

- 10.1 Утверждение метода осуществления контроля за производством полетов не осуществляется.

Глава 12

- 12.4 Программа подготовки членов обслуживающего экипажа не внедрена.

Глава 13

- 13.2 Внедрены временные меры в виде изменения МО 25/3551: 24 октября 2003 года в Амстердаме компания, обеспечивающая техническое обслуживание KLM, провела установку запорной цепочки. Введены также временные меры с целью контроля за зоной кабины и обнаружения любой подозрительной деятельности или потенциальной угрозы, возникающей в пассажирской кабине. Предполагается, что эти меры будут действовать до марта 2004 года.
-

Глава 4

4.7.1 В настоящее время введены требования в отношении воздушных судов, максимальная взлетная масса которых не превышает 45 000 кг.

Глава 11

11.4.3 Срок хранения составляет 3 мес.

Глава 1

Определения Командир *воздушного судна*. На любом воздушном судне это пилот, несущий ответственность за управление воздушным судном и его безопасность.

Полетное время. Общее время с момента начала движения воздушного судна за счет собственной тяги с целью взлета и до момента его остановки после окончания полета.

Член летного экипажа. Член экипажа, на которого эксплуатантом возложено выполнение на борту воздушного судна в ходе полета обязанностей пилота или бортинженера.

Член экипажа. Лицо, находящее на борту воздушного судна, которое:

- a) нанято или принято на работу или заключило трудовой контракт с эксплуатантом воздушных судов; или
- b) только проходит или проводит обучение по управлению и навигации воздушного судна; или
- c) выполняет определенную функцию, на что это лицо получило в установленном порядке письменное разрешение директора согласно действующему закону или правилам, разработанным согласно этому закону, в отношении выполнения такой функции; или
- d) является летчиком-инспектором.

Глава 4

4.2.2.2 В действующих требованиях к содержанию руководства по производству полетов не предусматривается включение в него всех тех элементов, которые перечислены в добавлении 2.

4.2.4 Применяется только в отношении полетов, предусмотренных в части 121.

4.2.6 Минимальные абсолютные высоты устанавливаются государством.

Примечание. Не существует требования о том, чтобы эксплуатант предусматривал эти минимумы в руководстве по производству полетов.

4.2.7 Государство своим предписанием устанавливает эксплуатационные минимумы аэродромов.

4.2.7.3 CAR 91.415 d). Если не существует других указаний директора, то пилот, выполняющий полет по схеме точного захода на посадку категории II или III, согласно которой предусматривается и требуется использовать относительную высоту принятия решения, прекращает выполнение захода на посадку ниже установленной относительной высоты принятия решения, если не выполняется одно из следующих условий:

- 2) ясно не виден и не различим один из перечисленных ниже визуальных ориентиров захода на посадку на намеченную ВПП:
 - i) порог ВПП, или
 - ii) маркировочные знаки порога ВПП, или
 - iii) огни порога ВПП, или
 - iv) зона приземления ВПП или маркировка зоны приземления, или

v) огни зоны приземления ВПП.

CAR 91.417 a). Не разрешается выполнять схемы захода на посадку по категории II или III на зарегистрированном в Новой Зеландии воздушном судне, если:

- 1) на борту воздушного судна отсутствует:
 - i) при выполнении полета по схеме точного захода на посадку по категории II, действующее руководство по выполнению точных заходов на посадку по категории II, утвержденное в соответствии с 91.419 для данного воздушного судна; или
 - ii) при выполнении полета по схеме точного захода на посадку по категории III, действующее руководство по выполнению точных заходов на посадку по категории III, утвержденное в соответствии с 91.419 для данного воздушного судна; и
- 2) если схемы точного захода на посадку по категории II или III не выполняются в соответствии с изложенными в утвержденном руководстве процедурами, инструктивными указаниями и ограничениями; и
- 3) если приборы и оборудование, перечисленные в утвержденном руководстве, которые необходимы для выполнения точного захода на посадку по категории II или III, не были проверены и обслужены в соответствии с содержащейся в этом руководстве программой технического обслуживания.

CAR 91.419 c). Каждое руководство по выполнению точных заходов на посадку по категории II или III включает схемы и инструктивные указания, касающиеся:

- i) определения относительной высоты принятия решения и
- ii) использования информации о дальности видимости на ВПП.

4.2.8 Высота пролета над порогом ВПП составляет 50 футов.

4.3.1 Этот стандарт соблюдается, однако не требуется удостоверять тот факт, что командир воздушного судна удовлетворен результатами проверки.

4.3.7.2 В правилах, регулирующих деятельность гражданской авиации, не предусматривается требование о поддержании связи между наземным персоналом и персоналом на борту воздушного судна по переговорному устройству.

4.4.1.2 CAR 91.413 c). *Полеты ниже DA, DH или MDA.* В тех случаях, когда применяется DA, DH или MDA, ни один командир воздушного судна не выполняет полет на любом аэродроме ниже MDA или продолжает выполнение захода на посадку по приборам ниже DA или DH, предусмотренные в подпункте b), если:

- 1) воздушное судно не находится устойчиво в точке, с которой снижение с целью посадки на намеченную ВПП может быть выполнено с нормальной скоростью снижения и путем выполнения обычных маневров, позволяющих обеспечить касание в пределах зоны приземления ВПП аэродрома посадки;
- 2) значение видимости в полете не менее значения видимости, установленного согласно части 97 для используемой схемы захода на посадку по приборам; и

- 3) если, за исключением предписанной согласно части 97 схемы точного захода на посадку по категории II или III, установленной для данного аэродрома, что включает выполнение также всех установленных требований к визуальным ориентирам, пилот ясно не видит и не может опознать по крайней мере один из перечисленных ниже визуальных ориентиров для захода на посадку на намеченную ВПП:
- i) систему огней приближения, или
 - ii) маркировку порога ВПП, или
 - iii) огни порога ВПП, или
 - iv) огни обозначения конца ВПП, или
 - v) систему визуальной индикации глиссады, или
 - vi) зону приземления или маркировку зоны приземления, или
 - vii) огни зоны приземления, или
 - viii) ВПП или маркировку ВПП, или
 - ix) огни ВПП.
- d) Посадка. Командир воздушного судна не выполняет посадку, если значение видимости в полете меньше значения, предусмотренного согласно части 97 для выполнения схемы захода на посадку по приборам.
- e) *Схема ухода на второй круг.* Командир воздушного судна немедленно выполняет предусмотренную в части 97 схему ухода на второй круг, если:
- 1) предусмотренные в подпункте c) требования не выполняются:
 - i) в то время, когда воздушное судно выполняет полет ниже MDA; или
 - ii) после прибытия в точку ухода на второй круг, включая DA или DH, если DA или DH установлены и должны использоваться, и в любое время после этого до точки касания; или
 - 2) опознаваемая часть аэродрома плохо видна пилоту при выполнении маневра по кругу полетов на MDA или выше, если только неспособность видеть опознаваемую часть аэродрома является обычным явлением на каком-то этапе маневрирования воздушного судна в процессе захода на посадку.

4.4.3 Не выполняется.

4.4.4.2 Такого требования в правилах, регулирующих деятельность гражданской авиации, не предусматривается.

4.4.9.2* Эксплуатационные методы снижения шума применяются независимо от типа воздушного судна.

4.5.1 Командир воздушного судна:

* Рекомендуемая практика.

- a) несет ответственность за безопасность полета воздушного судна, а также за безопасность и здоровье всех пассажиров и членов экипажа и за безопасность провозимого на борту груза;
- b) принимает окончательное решение в отношении управления воздушным судном при выполнении обязанностей командира воздушного судна, а также несет ответственность за поддержание дисциплины среди всех лиц, находящихся на борту; и
- c) согласно разделу 13А Закона о гражданской авиации (Обязанности командира воздушного судна и эксплуатанта в аварийной ситуации) несет ответственность за соблюдение всех соответствующих требований этого Закона, а также нормативных положений и правил, разработанных в рамках этого Закона.

- 4.6 Не существует положений, в которых шла бы речь о сотрудниках по обеспечению полетов/диспетчеров и требованиях к ним.
- 4.7.1 Пороговое время при выполнении полетов согласно части 121 составляет 60 мин, а при выполнении полетов согласно частям 125 и 135 – 90 мин.
- 4.7.4* Не выполняется.

Глава 5

- 5.1.2 Эксплуатация самолетов с одним двигателем не запрещается, однако в правилах гражданской авиации предусматриваются стандарты, касающиеся снижения уровня риска, связанного с выполнением таких полетов.

Глава 6

- 6.1.3 Не существует требования о том, чтобы эксплуатант обеспечивал предоставление руководства по эксплуатации воздушного судна. В правилах, регулирующих деятельность гражданской авиации, используется термин "руководство по летной эксплуатации воздушного судна"; наличие руководства на борту обязательно.
- 6.2.3 Выполняется частично в том, что касается требования о наличии руководства по производству полетов.
- 6.2.4 В правилах, регулирующих деятельность гражданской авиации, не предусматривается маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа.
- 6.3 *Самописцы полетных данных.* Каждый обладатель сертификата воздушного эксплуатанта (на выполнение авиаперевозок или коммерческих авиаперевозок) обеспечивает, чтобы все их:
- a) самолеты, рассчитанные на провоз более 30 пассажиров или имеющие коммерческую загрузку более 3410 кг; или
 - b) самолеты с несколькими газотурбинными двигателями, рассчитанные на провоз от 10 до 30 пассажиров или имеющие коммерческую загрузку 3410 кг или менее, чей максимальный сертифицированный взлетный вес более 5700 кг, за исключением самолетов Naviland DHC 6 и самолетов, зарегистрированных до 31 марта 1997 года или в этот день, с максимальным сертифицированным взлетным весом менее 5700 кг,

* Рекомендуемая практика.

были оборудованы самописцем полетных данных.

Каждый член летного экипажа обеспечивает постоянную работу самописца полетных данных с момента начала движения воздушного судна для выполнения взлета и до момента завершения посадки, а также обеспечивает, чтобы все зарегистрированные данные сохранялись как минимум в течение 25 ч после эксплуатации воздушного судна или в течение 10 ч для вертолетов, после каждого цикла эксплуатации, и стиралось не более одного часа зарегистрированных данных, если проводится проверка самописца или системы самописца полетных данных и чтобы во время проверки стирались самые старые зарегистрированные данные и запись об этом производилась в документации по техническому обслуживанию.

Бортовые речевые самописцы. Каждый обладатель сертификата воздушного эксплуатанта (на выполнение авиаперевозок или коммерческих авиаперевозок) обеспечивает, чтобы все его самолеты:

- a) рассчитанные на провоз более 30 пассажиров или коммерческой загрузки более 3410 кг; или
- b) рассчитанные на провоз от 10 до 30 пассажиров или коммерческой загрузки 3410 кг или менее, чей максимальный сертифицированный взлетный вес составляет более 5700 кг, и для управления которыми, согласно руководству по летной эксплуатации, требуется два или несколько членов экипажа,

были оборудованы бортовым речевым самописцем.

Каждый член летного экипажа обеспечивает постоянную работу бортового речевого самописца с момента начала выполнения контрольной карты перед запуском двигателя и до момента окончания выполнения последнего пункта контрольной карты после завершения полета, и если воздушное судно оборудовано системой непрерывной записи аудиосигналов, получаемых с направленных микрофонов или микротелефонных гарнитур (как правило, направленные микрофоны используются при выполнении полета ниже абсолютной высоты 10 000 фут), и если в бортовом речевом самописце предусматривается функция стирания зарегистрированных данных, то только информация, зарегистрированная более 30 мин назад относительно последней записи, должна стираться или уничтожаться другими путями.

- 6.4.2 В Новой Зеландии не проводится различия между контролируемыми и неконтролируемыми полетами по ПВП. Для выполнения полетов в ночное время самолеты должны оснащаться дополнительным оборудованием.
- 6.5.1 b) Не предусматривается наличие оборудования, подающего звуковые сигналы.
- 6.7.5 Применяются только в отношении полетов, выполняемых выше 30 000 фут.
- 6.11* Не существует требования, чтобы это оборудование работало.
- 6.12 Не выполняется.
- 6.13 Выпущено уведомление о подготовке нового правила, включающего ссылки на положения Приложения 16.

* Рекомендуемая практика.

- 6.15 Каждый обладатель сертификата воздушного эксплуатанта (авиаперевозки или коммерческие авиаперевозки) обеспечивает, чтобы все его самолеты с газотурбинными двигателями, на борту которых разрешен провоз более 30 пассажиров или чей максимальный сертифицированный вес составляет более 15 000 кг, были оборудованы системой предупреждения о близости земли, отвечающей требованиям серий TSO-C92.
- Каждый обладатель сертификата воздушного эксплуатанта (авиаперевозки или коммерческие авиаперевозки) обеспечивает, чтобы все его самолеты с газотурбинными двигателями, на борту которых разрешен провоз более 30 пассажиров, или коммерческой загрузки более 3410 кг, или чей максимальный сертифицированный взлетный вес составляет более 5700 кг, выполняющие полеты по ППП, были оборудованы системой предупреждения о близости земли, отвечающей требованиям серий TSO-C92.
- 6.15.7 Требования к оснащению системой GPWS применяются только в отношении самолетов с газотурбинными двигателями.
- 6.16.3 Применяется в отношении полетов, выполняемых согласно части 121, но места точно не определяются.
- 6.18 В правилах, регулирующих деятельность гражданской авиации, в настоящее время не предусматривается требование об оборудовании самолетов БСПС II.
- 6.21* Согласно действующим авиационным правилам, регулирующим деятельность гражданской авиации, не требуется оборудовать системой заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра самолеты с турбореактивными двигателями.

Глава 8

- 8.7.2 Выполняется частично. В правилах, регулирующих деятельность гражданской авиации, не предусматривается всех содержащихся в главе 8 требований, касающихся руководства по процедурам организации по техническому обслуживанию, руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания, программы технического обслуживания, регистрируемых данных о техническом обслуживании и информации о сохранении летной годности.

Глава 9

- 9.1.4 В Новой Зеландии не выдается свидетельство штурмана и не требуется, чтобы в составе летного экипажа был штурман.
- 9.3 Действующие в Новой Зеландии требования не включают все элементы, перечисленные в части I Приложения 6.
- 9.4.1 Выполняется частично по той причине, что квалификация пилота может подтверждаться только на пилотажном тренажере без выполнения реальных полетов.
- 9.4.2 Не выполняется.
- 9.4.3.2 Выполняется частично, так как члены летного экипажа должны подтверждать свое соответствие требованиям к подготовленности к выполнению полетов на аэродроме и по маршрутам, которые, однако, конкретно не расписаны.

* Рекомендуемая практика.

- 9.4.3.3 Выполняется частично, так как считается, что для выполнения этого требования достаточно одной ежегодной проверки при выполнении полета по маршруту.
- 9.4.3.5 Выполняется частично, так как считается, что для выполнения этого требования достаточно одной ежегодной проверки при выполнении полета по маршруту.
- Глава 10** В Новой Зеландии не выдается свидетельств сотрудников по обеспечению полетов/диспетчеров.
- Глава 12**
- 12.5 Полетное время, служебное полетное время и время отдыха членов обслуживающего экипажа ограничиваются и устанавливаются согласно отраслевому соглашению.
- Глава 13**
- 13.6.1* Не выполняется.
- 13.6.2* Выполняется частично, это требование применяется только в отношении полетов, выполняемых согласно части 121.
- Добавление 2** Действующие подробные требования не включают всех элементов, которые перечислены в этом добавлении.
-

* Рекомендуемая практика.

Глава 6

- 6.15.3 В Норвегии данное положение начнет применяться с 1 января 2005 года согласно JAR-OPS 1.
- 6.15.5 В Норвегии не требуется переоборудовать системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета, самолеты, оснащенные системой GPWS до 1 октября 2001 года.
- 6.15.7 Не выполняется.

Глава 13

- 13.2.2 Учитывая количество воздушных судов, на которых необходимо провести доработку, а также трудности, вызванные отсутствием комплектов, необходимых для доработки, Объединенные Арабские Эмираты перенесли начало выполнения данного требования на 1 ноября 2004 года.

Глава 1

Определения *Командир воздушного судна.* На любом воздушном судне это пилот, несущий ответственность за управление воздушным судном и его безопасность.

Полетное время. Общее время с момента начала движения воздушного судна за счет собственной тяги с целью взлета и до момента его остановки после окончания полета.

Член летного экипажа. Член экипажа, на которого эксплуатантом возложено выполнение обязанностей на борту воздушного судна в ходе полета.

Член экипажа. Лицо, находящееся на борту воздушного судна, которое:

- a) нанято или принято на работу или заключило трудовой контракт с эксплуатантом воздушных судов, или
- b) только проходит или проводит обучение по управлению воздушным судном или самолетовождению, или
- c) выполняет определенную функцию, на что это лицо получило в установленном порядке письменное разрешение директора согласно действующему закону или правилам, разработанным на основе этого закона в отношении выполнения такой функции, или
- d) является летчиком-инструктором.

Глава 4

4.2.2 В требованиях в отношении содержания руководства по производству полетов не предусматривается включение в него всех элементов, которые перечислены в добавлении 2. Минимальные абсолютные высоты полета устанавливаются в соответствии с правилами обеспечения безопасности полетов. Отсутствует требование в отношении того, чтобы эксплуатант оговаривал эти минимумы в руководстве по производству полетов.

4.2.4 Применяется только к части 121 руководства по производству полетов и касается неприемлемого риска в отношении оборудования, персонала и третьих сторон.

4.2.6 Минимальные абсолютные высоты полета устанавливаются государством. Отсутствует требование, согласно которому эксплуатант оговаривает эти минимумы в руководстве по производству полетов.

4.2.7 Государство устанавливает эксплуатационные минимумы аэродрома.

4.2.7.3 Отсутствует положение, касающееся выполнения точных заходов на посадку категории II или категории III.

4.2.8 Высота пролета над порогом составляет 50 футов.

4.3.1 Стандарты соблюдаются, однако предоставление командиром воздушного судна официального документа не требуется.

4.3.4.2 Не выполняются.

4.3.6.4 с)

- 4.3.7.2 В правилах, регулирующих деятельность гражданской авиации, отсутствует требование в отношении поддержания прямой связи между наземным персоналом и персоналом на борту воздушного судна по переговорному устройству.
- 4.4.1.2 CAR 91.413 с. *Полеты ниже DA, DH или MDA*. В тех случаях, когда применяются DA, DH или MDA, ни один командир воздушного судна не выполняет полет на любом аэродроме ниже MDA или продолжает выполнение захода на посадку по приборам ниже DA или DH, предусмотренные в подпункте b), если:
- 4.4.1.3
- a) воздушное судно не находится устойчиво в точке, с которой снижение с целью посадки на намеченную ВПП может быть выполнено с нормальной скоростью снижения, путем выполнения обычных маневров, позволяющих обеспечение касания в пределах зоны приземления аэродрома посадки, и
 - b) значение видимости в полете не менее значения видимости, установленного согласно части 19 для используемой схемы захода на посадку по приборам.
- Посадка.* Командир воздушного судна не выполняет посадку, если значение видимости в полете меньше значения, предусмотренного согласно части 19 для выполнения схемы захода на посадку по приборам.
- Схема ухода на второй круг.* Каждый командир воздушного судна немедленно выполняет предусмотренную в части 19 схему ухода на второй круг, если:
- a) предусмотренные в подпункте c) требования не выполняются:
 - 1) в то время, когда воздушное судно выполняет полет ниже MDA, или
 - 2) после прибытия в точку ухода на второй круг, включая DA или DH, если DA или DH установлены и должны использоваться, и в любое время после этого до точки касания, или
 - b) опознаваемая часть аэродрома плохо видна пилоту при выполнении маневра полета по кругу на MDA или выше, если только неспособность видеть опознаваемую часть аэродрома является обычным явлением на каком-то этапе маневрирования воздушного судна в процессе захода на посадку.
- 4.4.3 Не выполняется.
- 4.4.4.2 Такого требования в правилах, регулирующих деятельность гражданской авиации, не предусматривается.
- 4.4.9.2* Эксплуатационные методы снижения шума применяются независимо от типа воздушного судна.
- 4.5.1 *Обязанности командира воздушного судна.* Командир воздушного судна:
- a) несет ответственность за безопасность полета воздушного судна, а также за безопасность и здоровье всех пассажиров и членов экипажа и за безопасность возимого на борту груза;
 - b) принимает окончательное решение в отношении управления воздушным судном при выполнении обязанностей командира воздушного судна, а также несет ответственность за поддержание дисциплины среди всех лиц, находящихся на борту;

* Рекомендуемая практика.

с) согласно подпунктам d) и 7) Закона о гражданской авиации (обязанности командира воздушного судна и эксплуатанта в аварийной ситуации) несет ответственность за соблюдение всех соответствующих требований этого закона, а также нормативных положений и правил, разработанных в рамках этого закона.

4.6 Не существует положений, в которых бы шла речь о сотрудниках по обеспечению полетов, диспетчерах и требованиях к ним.

4.7.1 Пороговое время при выполнении полетов согласно части 121 составляет 60 мин, а при выполнении полетов согласно частям 125 и 135 – 90 мин.

4.7.4* Не выполняется.

Глава 5

5.1.2 Эксплуатация самолетов с одним двигателем не запрещается, однако в правилах, регулирующих деятельность гражданской авиации, предусматриваются стандарты, касающиеся снижения уровня риска, связанного с выполнением таких полетов.

Глава 6

6.1.3 Не существует требования о том, чтобы эксплуатант обеспечивал предоставление руководства по эксплуатации воздушного судна. Однако наличие руководства по эксплуатации воздушного судна на борту обязательно.

6.2.3 Выполняется частично в том, что требование, касающееся руководства по производству полетов, является неполным.

6.2.4 В правилах, регулирующих деятельность гражданской авиации, не предусматривается маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа.

6.3 *Самописцы полетных данных.* Каждый обладатель сертификата воздушного эксплуатанта (на выполнение авиаперевозок или коммерческих авиаперевозок) обеспечивает, чтобы все их:

a) самолеты, рассчитанные на провоз более 30 пассажиров или имеющие коммерческую загрузку более 3 410 кг, или

b) самолеты с несколькими газотурбинными двигателями, рассчитанные на провоз от 10 до 30 пассажиров или имеющие коммерческую загрузку 3 410 кг или менее, с максимальным сертифицированным взлетным весом более 5 700 кг, для управления которыми, согласно руководству по летной годности, требуется два или несколько членов экипажа,

были оборудованы самописцем полетных данных.

Каждый член летного экипажа обеспечивает постоянную работу самописца полетных данных с момента начала движения воздушного судна для выполнения взлета и до момента завершения посадки, а также обеспечивает, чтобы все зарегистрированные данные сохранялись как минимум в течение 25 ч после эксплуатации воздушного судна или в течение 10 ч для вертолетов после каждого цикла эксплуатации и стиралось не более 1 ч зарегистрированных данных, если проводится проверка самописца или системы самописца полетных данных, и чтобы во время проверки стирались самые старые зарегистрированные данные и запись об этом производилась в документации по техническому обслуживанию.

* Рекомендуемая практика.

Бортовые и речевые самописцы. Каждый обладатель сертификата воздушного эксплуатанта (на выполнение перевозок или коммерческих авиаперевозок) обеспечивает, чтобы все его самолеты:

- a) рассчитанные на провоз более 30 пассажиров или коммерческой загрузки более 3 410 кг, или
- b) рассчитанные на провоз от 10 до 30 пассажиров или коммерческой загрузки 3 410 кг или менее, чей максимальный сертифицированный взлетный вес составляет более 3 410 кг или менее и чей максимальный сертифицированный взлетный вес составляет более 5 700 кг, и для управления которыми, согласно руководству по летной эксплуатации, требуется два или несколько членов экипажа,

были оборудованы бортовым речевым самописцем.

Каждый член летного экипажа обеспечивает постоянную работу речевого самописца с момента начала выполнения первого пункта контрольной карты перед запуском двигателя и до момента окончания выполнения последнего пункта контрольной карты после завершения полета, и если воздушное судно оборудовано системой непрерывной записи аудиосигналов, получаемых с направленных микрофонов или микротелефонных гарнитур (направленные микрофоны используются при выполнении полета ниже абсолютной высоты 10 000 фут), и если в бортовом речевом самописце предусматривается функция стирания зарегистрированных данных, то только информация, зарегистрированная более 30 мин назад относительно последней записи, должна стираться или уничтожаться другими путями.

- 6.4.2 Острова Кука не проводят различий между контролируемыми и неконтролируемыми полетами по ПВП. Для выполнения полетов в ночное время самолеты должны оснащаться дополнительным оборудованием.

Указателем поворота и скольжения – только для полетов в ночное время. Отсутствует требование в отношении указателя пространственного положения (авиагоризонта).

- 6.5.1 Не предусматривается требование в отношении звуковых сигналов.

- 6.6 Не существует требование об оснащении средствами жизнеобеспечения людей.

- 6.7.5 Каждое воздушное судно с герметизированной кабиной, которое выполняет полеты на абсолютных высотах выше 30 000 фут, оборудуется дополнительными кислородными клапанами и масками в пассажирском салоне, в том числе в туалетах, которые равномерно размещены по всему воздушному судну, при этом их общее число превышает количество мест для пассажиров как минимум на 10%.

- 6.11* Не существует требования, чтобы это оборудование работало. Метеорологические радиолокаторы отвечают всем требованиям серий TSO-C63.

- 6.12 Не выполняется.

- 6.13 Не выполняется.

- 6.15 Каждый обладатель сертификата воздушного эксплуатанта (авиаперевозки или коммерческие перевозки) обеспечивает, чтобы все его самолеты с газотурбинными двигателями, на борту которых разрешен провоз более 30 пассажиров или чей максимальный сертифицированный взлетный вес составляет более 15 000 кг, были оборудованы системой предупреждения о близости земли, отвечающей требованиям серий TSO-C92.

* Рекомендуемая практика.

Каждый обладатель сертификата воздушного судна (авиаперевозки или коммерческие авиаперевозки) обеспечивает, чтобы все его самолеты с газотурбинными двигателями, на борту которых разрешен провоз более 30 пассажиров или коммерческой загрузки более 3 410 кг или чей максимальный сертифицированный взлетный вес составляет более 5 700 кг, выполняющие полеты по ППП, были оборудованы системой предупреждения о близости земли, отвечающей требованиям серий TSO-C92.

- 6.15.2 Требования к оснащению системой GPWS применяются только в отношении самолетов с газотурбинными двигателями.
- 6.16.3 Применяется только в отношении полетов, выполняемых согласно части 121, но места точно не определяются.
- 6.18 В правилах, регулирующих деятельность гражданской авиации, в настоящее время не предусматривается требование об оборудовании самолетов БСПС II.
- 6.19 Острова Кука не располагают находящейся в эксплуатации радиолокационной станцией.
- 6.20 Использование ниже эшелона перехода не обязательно. Практически применяется только для воздушных судов, сертифицированных для перевозки 10 пассажиров или более, исключая пилота.
- 6.21.1* Согласно правилам, регулирующим деятельность гражданской авиации, не требуется оборудовать системой заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра самолеты с турбореактивными двигателями.
- 6.21.2*

Глава 8

- 8.7.2 Выполняется частично. В правилах, регулирующих деятельность гражданской авиации, не предусматривается всех содержащихся в главе 8 требований, касающихся руководства эксплуатанта по процедурам организации технического обслуживания, руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания, программы технического обслуживания, регистрируемых данных о техническом обслуживании и информации о сохранении летной годности.

Глава 9

- 9.1.4 Острова Кука не выдают свидетельство штурмана и не требуют, чтобы в составе летного экипажа был штурман.
- 9.3 Требование не включает все элементы, перечисленные в части I Приложения 6.
- 9.4.1 Выполняется частично по той причине, что квалификация пилота может подтверждаться только на пилотажном тренажере без выполнения реальных полетов.
- 9.4.2 CAR 61.37. Требование о подтверждении предшествующего опыта работы применяется только в отношении командира воздушного судна.
- 9.4.3.2 Выполняется частично, так как члены летного экипажа должны подтверждать свое соответствие требованиям к подготовленности к выполнению полетов на аэродроме и по маршрутам, которые, однако, конкретно не расписаны.

* Рекомендуемая практика.

9.4.3.3 Выполняется частично, так как считается, что для выполнения этого требования достаточно одной ежегодной проверки при выполнении полета по маршруту.

9.4.3.5 Выполняется частично, так как считается, что для выполнения этого требования достаточно одной ежегодной проверки при выполнении полета по маршруту.

Глава 10 Острова Кука не выдают свидетельств сотрудников по обеспечению полетов/диспетчеров.

Глава 12

12.5 Полетное время, служебное полетное время и время отдыха членов обслуживающего экипажа ограничиваются и устанавливаются согласно отраслевому соглашению.

Глава 13

13.5.1* Не выполняется

Добавление 2 Действующие подробные требования не включают всех элементов, которые перечислены в этом добавлении.

* Рекомендуемая практика.

Глава 6

- 6.3.1.6* Начнут выполняться с 1 января 2005 года.
6.3.1.7*
- 6.15.1 Данный Стандарт выполняется частично, а срок полного соблюдения продлен до 31 января 2005 года.
- 6.15.3 Срок полного соблюдения продлен до 31 декабря 2005 года.
- 6.15.6* Срок полного выполнения продлен до 31 декабря 2005 года.
- 6.18.1 Выполняется частично. Срок полного соблюдения продлен до 1 января 2005 года вследствие проблем, испытываемых частью эксплуатантов.
- 6.18.2 Пакистан не согласен с соблюдением данного требования.
- 6.18.3 Выполняется частично.

Глава 9

- 9.4.4 В рамках правила № 198 а) iii) и б) ведомство гражданской авиации Пакистана разрешило DG CAA продлить указанный период на срок более 6 мес.

Глава 13

- 13.2.2 Данный Стандарт выполняется частично, и срок его полного соблюдения продлен до 1 ноября 2006 года.

* Рекомендуемая практика.

Глава 3

- 3.1.3 За руководство полетами ответственность также несут центры руководства полетами эксплуатанта.
- 3.1.4 Доклады о нарушениях правил в аварийной обстановке должны представляться в течение 5 дней.
- 3.2.1 Дополнительно к программе обеспечения безопасности эксплуатанту необходимо подготовить план действий в аварийной обстановке на случай авиационного происшествия.

Глава 4

- 4.2.9.2 Документы учета заправки топливом и маслом должны сохраняться в течение одного года.
- 4.2.10.3 Дополнительно к учету полетного времени, служебного полетного времени и времени отдыха членов своих экипажей эксплуатант должен также вести учет их отпускного времени.
- 4.3.2 Заполненная форма при полетной подготовке должна сохраняться в течение одного года.
- 4.4.1.3 Параметры были установлены для полетов по категории II и категории III.
- 4.4.7 Примечание, в котором описывается ответственность командира воздушного судна в отношении получения разрешения от соответствующего органа ОВД до внесения изменений в план полета, является обязательным.

Глава 5

- 5.1.1 В Панаме применяются части 23, 25, 27, 29, 31, 33, 34 и 35 правил CFR 14 Федерального
5.2.1 авиационного управления.
5.2.2

Глава 6

- 6.2.3 На борту обязательно должны находиться документы, касающиеся разрешения на полет.
- 6.3 Эти рекомендации являются обязательными, и требования, установленные для самолетов с газотурбинными двигателями, применяются также к самолетам с турбовинтовыми двигателями.
- 6.6 Все воздушное пространство Панамы является специально обозначенным районом суши, и все воздушные суда в обязательном порядке должны быть оснащены аварийными приводными передатчиками.
- 6.7.4* Воздушные суда, используемые для коммерческой перевозки пассажиров, в обязательном порядке должны быть оборудованы устройством сигнализации, предупреждающим о потере герметизации.
- 6.11* Транспортные воздушные суда и воздушные суда местных воздушных линий в обязательном порядке должны быть оборудованы метеорологическим радиолокатором.
- 6.13 В Панаме разрешены полеты воздушных судов, которые не отвечают требованиям к уровню по шуму этапа 2 или этапа 3, если они были зарегистрированы до 1 января 2003 года. Воздушные суда, зарегистрированные после этой даты, должны отвечать требованиям уровня по шуму этапа 3.

* Рекомендуемая практика.

- 6.21* Воздушные суда в обязательном порядке должны быть оборудованы системой заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.
- Глава 7** В Панаме действует требование относительно использования оборудования двусторонней связи применительно ко всем воздушным судам и ко всем полетам, выполняемым в ее воздушном пространстве.
- Глава 8** Ниже перечисляются конкретные требования в отношении летной годности, которые являются обязательными для воздушных судов, выполняющих полеты в воздушном пространстве Панамы:
- a) каждые 24 мес должны проверяться системы статического давления, высотомер и система автоматической передачи донесений о барометрической высоте;
 - b) каждые 24 мес должен проверяться приемоответчик;
 - c) для оборудования пассажирских салонов и кабин экипажа должны применяться материалы, которые, как минимум, являются огнестойкими, и каждый контейнер для полотенец, бумаги и мусора должен быть изготовлен из огнестойкого материала, что позволяет использовать его в качестве средства локализации возможного пожара.
- Глава 9**
- 9.1.1 Для пилотирования воздушных судов, которым разрешено выполнять полеты по ППП и перевозить более 10 пассажиров, требуется экипаж из двух пилотов.
- — — — —

Глава 4

- 4.2.4 В действующих в Перу правилах предусматривается, что пассажиры не могут перевозиться в тех случаях, когда в полете имитируется аварийная обстановка; однако это ограничение не относится к перевозке грузов.
- 4.7 В действующих в Перу правилах отсутствуют дополнительные требования к производству полетов увеличенной дальности самолетами с двумя газотурбинными силовыми установками (ETOPS), поскольку до настоящего времени не разрешается выполнять полеты, если время полета до запасного аэродрома с крейсерской скоростью при одном работающем двигателе превышает 60 мин.

Глава 6

- 6.3.3 В действующих в Перу правилах содержатся требования о том, чтобы все самолеты, на которых разрешено перевозить 10 пассажиров или более, были оснащены самописцами полетных данных.
- 6.3.4
- 6.3.5
- 6.3.6 В действующих в Перу правилах содержится требование о том, чтобы все самолеты, на которых разрешено перевозить 10 пассажиров или более, были оснащены бортовыми речевыми самописцами.
- 6.3.7
- 6.5.1 В действующих в Перу правилах отсутствуют конкретные требования в отношении полетов гидросамолетов.
- 6.7.5 В действующих в Перу правилах содержится требование относительно того, чтобы на борту имелся 30-минутный запас кислорода по крайней мере для 10% пассажиров.
- 6.12 В действующих в Перу правилах отсутствует требование относительно того, чтобы самолеты имели на борту оборудование для измерения и индикации мощности общей дозы космической радиации, поскольку в настоящее время не разрешается выполнять полеты выше 15 000 м (49 000 фут).
- 6.13 В действующих в Перу правилах отсутствует требование относительно того, чтобы на борту самолетов находился документ, удостоверяющий сертификацию самолета по шуму.
- 6.15.3 В действующие в Перу правила не внесено требование о том, чтобы все самолеты, максимальная сертификационная взлетная масса которых превышает 15 000 кг или на борту которых разрешен провоз более 30 пассажиров и в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые выданы 1 января 2001 года или после этой даты, оборудовались системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

Глава 7

- 7.2.2 Согласно действующим в Перу правилам не разрешаются полеты в определенных районах воздушного пространства, где предусмотрены технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNP).
- 7.2.3 Согласно действующим в Перу правилам не разрешаются полеты в определенных частях воздушного пространства, в котором выше ЭП 290 применяется минимум вертикального эшелонирования (VSM) в 300 м (1000 фут).

Глава 9

- 9.1.2 В действующих в Перу правилах не предусматривается выдача свидетельства бортрадиста членам летного экипажа.
- 9.4.4 В действующих в Перу правилах содержится требование относительно того, чтобы командир воздушного судна подтверждал свою квалификацию два раза в год: первый раз инспектору из ведомства гражданской авиации Перу (квалификационная проверка) и затем пилоту-инструктору эксплуатанта после прохождения подготовки на курсах повышения квалификации.

Глава 6

- 6.15.2 В соответствии с JAR-OPS 1 датой выдачи индивидуального удостоверения о годности к полетам является 1 января 2001 года.
- 6.15.3 В соответствии с JAR-OPS 1 датой начала выполнения является 1 января 2005 года.
- 6.15.4 В соответствии с JAR-OPS 1 датой первой выдачи индивидуального удостоверения о годности к полетам является 1 января 2003 года.
- 6.15.5 В соответствии с JAR-OPS 1 для самолетов, которые еще не оборудованы системой предупреждения о близости земли, датой начала выполнения является 1 октября 2001 года.
- 6.18 До 31 марта 2005 года использование приемоответчика режима S, соответствующего требованиям TSO-C112 ФАУ (1986) (основанным на стандартах DO-181 RTCA), будет приемлемым в том случае, когда он является частью оборудования БСПС II. Этот стандарт на приемоответчик не обеспечивает полных функциональных возможностей, необходимых для обеспечения соответствия Стандартам и Рекомендуемой практики, касающихся БСПС II.

Начиная с 31 марта 2005 года приемоответчик режима S, который является частью оборудования БСПС II, должен соответствовать требованиям JTSO 2C112A OAA, в основе которых лежат требования к минимальным эксплуатационным характеристикам режима S вторичного обзорного радиолокатора, ED-73A, февраль 1999 года, или требованиям TSO ФАУ, в которых определен приемлемый стандарт, например DO-181C RTCA.

Глава 13

- 13.2.2 Согласно национальному законодательству воздушное судно типа АТР португальского эксплуатанта "SATA AIR AÇORES", сертификат № P-05/93/14, сертифицировано для полетов в воздушном пространстве Португалии (автономный регион Азорских островов) с первоначальной конфигурацией дверей салона и кабины летного экипажа.
- 13.2.3

Глава 6

- 6.15.3 С 1 января 2005 года все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертификационная взлетная масса которых превышает 15 000 кг или на борту которых разрешен провоз более 30 пассажиров, будут оборудоваться системой, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.
- 6.15.6*
6.15.7 Не применяются. Самолеты такого размера не используются для коммерческих перевозок.
- 6.17.2 Начало применения – 1 января 2003 года.
- 6.17.5 Начало применения – 1 января 2003 года.
- Примечание.* Зависит от срока установки.
- 6.18.1 Начало применения – 24 сентября 2001 года.

Глава 13

- 13.2.3 На всех пассажирских самолетах устанавливается дверь кабины летного экипажа, которая находится в закрытом и запертом положении после посадки пассажиров до открытия любой двери для их высадки.
- 13.2.5* На всех пассажирских самолетах устанавливается дверь кабины летного экипажа, которая находится в закрытом и запертом положении после посадки пассажиров до открытия любой двери для их высадки.

* Рекомендуемая практика.

Глава 6

6.15.3 Эксплуатант не использует самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная взлетная масса которых превышает 15 000 кг или максимальная утвержденная пассажироместимость составляет более 30 кресел:

- a) 1 октября 2001 года или после этой даты применительно к самолетам, в отношении которых удостоверения о годности к полетам впервые выданы в эту дату или после этой даты, и
- b) 1 января 2005 года или после этой даты применительно к самолетам, в отношении которых удостоверения о годности к полетам впервые выданы до 1 октября 2001 года,

если они не оборудованы системой GPWS, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

6.15.4 В отношении самолетов с газотурбинными двигателями, максимальная сертификационная взлетная масса которых превышает 15 000 кг или максимальная утвержденная пассажироместимость составляет более 30 кресел:

- a) 1 октября 2001 года или после этой даты применительно к самолетам, в отношении которых удостоверения о годности к полетам впервые выданы в эту дату или после этой даты, и
- b) 1 января 2005 года применительно к самолетам, в отношении которых удостоверения о годности к полетам впервые выданы до 1 октября 2001 года,

если они не оборудованы системой GPWS, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

Что касается самолетов с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5700 кг, но меньше 15 000 кг, или максимальная утвержденная пассажироместимость составляет более 9 кресел, но менее 30 кресел, то эксплуатант не использует самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5700 кг, но меньше 15 000 кг, или максимальная утвержденная пассажироместимость которых составляет более 9 кресел, но менее 30 кресел:

- a) 1 января 2003 года применительно к самолетам, в отношении которых удостоверения о годности к полетам впервые выданы 1 января 2003 года или после этой даты; или
- b) 1 октября 2001 года применительно к самолетам, которые еще не оборудованы системой GPWS, за исключением самолетов, оборудованных системой GPWS, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

6.15.5 Эксплуатант не использует самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5700 кг или максимальная утвержденная пассажироместимость которых составляет более 9 кресел, если они не оборудованы системой GPWS, за исключением самолетов с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5700 кг, но меньше 15 000 кг, или максимальная утвержденная пассажироместимость которых составляет более 9 кресел, но меньше 30 кресел, которые еще не были оборудованы системой GPWS 1 октября 2001 года, но которые должны быть оборудованы системой GPWS, имеющую функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

Самолеты с газотурбинными двигателями, которые уже оборудованы системой предупреждения о близости земли до 1 октября 2001 года, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5700 кг, но меньше 15 000 кг, или максимальная утвержденная пассажироместимость которых более 9 кресел, но меньше 30 кресел, не требуется оборудовать системой GPWS, имеющую функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

6.15.7 Отсутствует требование в отношении оборудования системы GPWS самолетов с поршневыми двигателями.

Глава 13

13.2 Положения, касающиеся безопасности кабины летного экипажа, будут введены согласно соответствующей поправке к JAR-OPS.

— — — — —

Глава 6

- 6.15.1 В национальных правилах содержится требование в отношении оснащения всех самолетов оборудованием, предусмотренным данным Стандартом.
- 6.15.2 В национальных правилах содержится требование в отношении оснащения с 1 января 2005 года всех самолетов оборудованием, предусмотренным данным Стандартом.
- 6.15.3 В национальных правилах содержится требование в отношении оснащения с 1 января 2005 года всех самолетов оборудованием, предусмотренным данным Стандартом.
- 6.15.4 В национальных правилах содержится требование в отношении оснащения с 1 января 2007 года всех самолетов оборудованием, предусмотренным данным Стандартом.
- 6.15.5 В национальных правилах содержится требование в отношении оснащения с 1 января 2007 года всех самолетов оборудованием, предусмотренным данным Стандартом.
- 6.15.6* Не выполняется.
- 6.15.7 В национальных правилах содержится требование в отношении оснащения с 1 января 2007 года всех самолетов оборудованием, предусмотренным данным Стандартом.
-

* Рекомендуемая практика.

Глава 1

Определения *Эксплуатационные минимумы аэродрома.* Этот термин не используется.

Абсолютная высота принятия решения (DA) или относительная высота принятия решения (DH). Определения не идентичны, однако принципиальных различий в определении относительной высоты принятия решений не отмечается.

Барометрическая высота. Определения не идентичны, однако принципиальных различий в определении барометрической высоты не отмечается.

Визуальные метеорологические условия (ВМУ). ВМУ не имеет нормативного определения. Термин имеет широкое применение и его значение близко к значению определения ИКАО.

Крейсерский эшелон. Во фразеологии, используемой УВД, вместо термина "крейсерский эшелон" применяется термин "крейсерская высота".

Комплексный пилотажный тренажер. Тренажер, имитирующий условия полета, тренажер для отработки техники планирования, тренажер для основной подготовки к полетам. В правилах Саудовской Аравии отсутствуют нормативные определения этих терминов, однако термины имеют широкое использование и их значение аналогично значению определений ИКАО.

Максимальная масса. В правилах Саудовской Аравии используется термин "вес" вместо термина "масса".

Полет воздушного судна авиации общего назначения. Под полетами авиации общего назначения понимаются все полеты гражданской авиации, кроме регулярных воздушных перевозок и нерегулярных воздушных перевозок за вознаграждение или по найму. Полеты воздушных судов авиации общего назначения классифицируются следующим образом:

Учебные полеты. Использование воздушного судна для обучения в полете с инструктором. Такие полеты могут выполняться аэроклубами, летными училищами, эксплуатантами с фиксированной базой и коммерческими эксплуатантами.

Деловые полеты. Использование воздушного судна для перевозки персонала и/или имущества с целью удовлетворения потребностей официальных представителей предприятий, фирм, компаний или корпораций в перевозке. Эти полеты могут выполняться пилотом коммерческой авиации или частным пилотом.

Проголочные полеты. Использование воздушного судна для личных целей или для целей отдыха, которое не связано с деловой деятельностью или профессиональными обязанностями.

Авиационные спецработы. Использование воздушного судна для следующих видов деятельности: 1) опыление посевов, химическое опрыскивание или внесение удобрений, рассеивание семян, предупреждение инеобразования, борьба с насекомыми, животноводство, или 2) аэрофотосъемка, патрулирование и наблюдение, разведочные работы, строительство, реклама, работы по оказанию медицинской помощи и спасанию.

Прочие полеты. Все полеты, выполняемые пилотами для поддержания их летных навыков, должны относиться к этой категории; к ней также относятся все полеты авиации общего назначения, которые не могут быть включены в перечисленные выше четыре категории.

Приборные метеорологические условия (ПМУ). ПМУ не является нормативным определением. Термин имеет широкое применение и его значение аналогично значению определения ИКАО,

Глава 4

- 4.3.1 d) В правилах Саудовской Аравии используется термин "вес" вместо термина "масса".
- 4.3.7.2 При заправке топливом во время посадки пассажиров, нахождении их на борту или высадке не требуется поддерживать двустороннюю связь между наземным персоналом, наблюдающим за заправкой, и подготовленным персоналом на борту самолета. Процедуры по обеспечению безопасности во время заправки, цель которых совпадает с целью данного Стандарта, излагаются в каждом имеющемся у эксплуатанта утвержденном руководстве по эксплуатации.
- 4.3.8.2 В правилах Саудовской Аравии требуется выполнять снижение в течение 4 мин до 14 000 фут, а не до 13 000 фут (620 гПа).
- 4.4.4.4 Действует требование о том, чтобы все члены экипажа, находящиеся в креслах, снабженных ремнями безопасности и плечевыми ремнями, были надлежащим образом пристегнуты во время взлетов и посадок и исполняли соответствующим образом возложенные на них обязанности.

Глава 5

- 5.2.6 В правилах Саудовской Аравии используется термин "вес" вместо термина "масса".
- 5.2.7
- 5.2.8.1 Отсутствует требование о том, чтобы учитывать возможную потерю какой-то части ВПП в связи с необходимостью выведения самолета на осевую линию перед стартом при определении располагаемой длины ВПП.

Глава 6

- 6.3
- a) Крупные самолеты, которые имеют первоначальный сертификат типа, выданный 30 сентября 1969 года или до этой даты, и которые сертифицированы для полетов выше 25 000 фут или оснащены газотурбинными двигателями, должны иметь на борту один или несколько самописцев полетных данных, регистрирующих данные, на основе которых можно определить время, абсолютную высоту, воздушную скорость, вертикальное ускорение, курс и время передачи каждого радиосообщения органу УВД или от органа УВД.
- b) Крупные самолеты, которые имеют первоначальный сертификат типа, выданный 30 сентября 1969 года или до этой даты, и которые сертифицированы для полетов выше 25 000 фут или снабжены газотурбинными двигателями, должны иметь на борту один или несколько самописцев полетных данных, регистрирующих данные, на основе которых можно определить время, абсолютную высоту, воздушную скорость, вертикальное ускорение, курс, время передачи каждого радиосообщения органу УВД или от органа УВД, угол тангажа, угол крена, угол бокового скольжения, боковое ускорение, балансировку по тангажу, положение штурвала или поверхностей управления тангажом, положение штурвала или поверхностей управления в боковой плоскости, положение педали руля управления или поверхностей путевого управления, тягу каждого двигателя, положение каждого реверсора тяги, положение закрылков или органов управления закрылками в кабине и положение подкрылков или органов управления подкрылками в кабине.
- 6.3.1.1 Согласно п. 6.3. a) самописцы не регистрируют тягу двигателей, конфигурацию и режим полета самолета. Согласно п. 6.3 b) самописцы не регистрируют режима полета самолета.
- 6.3.1.2 Согласно п. 6.3 a) самописцы не регистрируют тягу двигателей или конфигурацию устройств, создающих подъемную силу и сопротивление.

- 6.3.5.1 В правилах Саудовской Аравии отсутствует требование о таком FDR для всех воздушных судов, которые соответствуют критерию веса. В правилах только требуется, чтобы многодвигательные газотурбинные самолеты или винтокрылы с 10–19 пассажирскими креслами, которые внесены в регистр Саудовской Аравии после 11 октября 1991 года, были оборудованы FDR, указанным в этом Стандарте.
- 6.4.2 Хотя Саудовская Аравия предоставляет обслуживание воздушного движения воздушным судам, выполняющим полеты по ППП, в тексте ИКАО конкретно не указываются "контролируемые полеты по ПВП" по маршруту. Поэтому в Саудовской Аравии отсутствует конкретное требование или правило, касающееся свидетельств пилотов или минимального оборудования на воздушных судах для "контролируемых полетов по ПВП".
- 6.5.1 a), c) В правилах Саудовской Аравии отсутствует требование о том, чтобы все гидросамолеты при выполнении любых полетов были оснащены: 1) оборудованием, подающим звуковые сигналы, предписанные международными правилами предупреждения столкновений судов в море, или 2) одним морским якорем (плавучим).
- 6.5.3.1 В правилах Саудовской Аравии определяются полеты большой протяженности над водным пространством для воздушных судов, но не для вертолетов, как полет над водным пространством в горизонтальной плоскости на расстоянии более 50 м. миль от ближайшей береговой линии.
- 6.7.5 В правилах Саудовской Аравии содержится требование о том, чтобы приборы, снабжающие кислородом, которые могут автоматически выдаваться пассажирам и членам обслуживающего экипажа (перед тем как давление в кабине превысит 15 000 фут) были установлены на всех транспортных воздушных судах, утвержденных для полетов выше 30 000 фут.
- 6.9.2 В правилах Саудовской Аравии используется термин "вес".
- 6.12 В правилах Саудовской Аравии отсутствует требование о том, чтобы на борту самолетов, выполняющих полеты выше 15 000 м (49 000 фут), имелось оборудование для непрерывного измерения и индикации мощности общей дозы получаемой космической радиации и суммарной дозы по каждому полету.
- 6.15.1 В правилах Саудовской Аравии используется термин "вес".
- 6.15.2
- 6.17.1 В правилах Саудовской Аравии содержится требование только в отношении одного автоматического ELT.
- 6.18.1 В правилах Саудовской Аравии содержится требование только в отношении TCAS II, которая не является эквивалентом БСПС II.
- 6.18.2 В правилах Саудовской Аравии содержится требование только в отношении TCAS I.
- 6.19 В правилах Саудовской Аравии отсутствует требование о том, чтобы все самолеты были оборудованы приемопередатчиком, передающим данные о барометрической высоте. Устанавливать приемопередатчики, передающие данные о барометрической высоте, требуется в зависимости от конкретного воздушного пространства, в котором летают самолеты, и если они необходимы для оборудования TCAS.

Глава 8

- 8.1.3 В правилах Саудовской Аравии отсутствует требование о том, чтобы лица, подписывающие свидетельства о техническом обслуживании, получали на это право строго в соответствии с положением Приложения 1. В правилах Саудовской Аравии не говорится о знаниях, касающихся возможностей/пределов возможностей человека, или записях в свидетельстве, например, о

конкретном типе воздушного судна или систем авиационного электронного оборудования или компонентов (ни конкретно, ни в рамках более широких категорий).

- 8.4.2 В правилах Саудовской Аравии отсутствует требование о том, чтобы записи сохранялись после окончательного снятия с эксплуатации соответствующего агрегата.
- 8.7.5.4 В правилах Саудовской Аравии отсутствует подобное требование об овладении знаниями и навыками в области возможностей человека.
- 8.7.6.2 В правилах Саудовской Аравии содержится требование о том, чтобы регистрируемые данные о работе сохранялись до того момента, когда эта работа будет повторена, вместо нее будет выполнена другая работа, или в течение одного года после окончания работы.

Глава 9

- 9.5 В правилах Саудовской Аравии отсутствует требование о том, чтобы член летного экипажа, пользующийся правами, предоставленными свидетельством, которое выдано с условием ношения им соответствующих корректирующих линз, имел запасной комплект корректирующих линз, который хранится в легкодоступном месте. Однако существующая в Саудовской Аравии практика предусматривает необходимость наличия дополнительных корректирующих линз в том случае, если недостаточная острота зрения члена летного экипажа требует введения ограничения, т. е. острота зрения составляет ниже 20/100 нескорректированного расстояния остроты зрения.

Общие положения	Сент-Винсент и Гренадины использует термины "вес" и "масса" на взаимозаменяемой основе.
Глава 1	
Определения	<i>Заходы на посадку и посадки с использованием схем захода на посадку по приборам.</i> Категория II (кат. II). Согласно определению категории II дальность видимости на ВПП составляет не менее 300 м.
Глава 4	
4.4.9.2*	Процедуры набора высоты при взлете в целях снижения шума для любого типа самолета могут изменяться в зависимости от аэродрома, с учетом эксплуатационных аспектов и методов снижения шума.
Глава 6	
6.2.4.2	Маркировка мест аварийного вскрытия незначительно отличается по размеру, и отсутствует требование в отношении промежуточных линий.
6.9.1 i)	В настоящее время отсутствует требование оснащать указателем температуры наружного воздуха пассажирские воздушные суда с максимальным разрешенным весом до 5700 кг.

* Рекомендуемая практика.

Общие положения

Сент-Китс и Невис использует термины "вес" и "масса" на взаимозаменяемой основе.

Глава 1

Определения

Заходы на посадку и посадки с использованием схем захода на посадку по приборам.
Категория II (кат. II). Согласно определению категории II дальность видимости на ВПП составляет не менее 300 м.

Глава 4

4.4.9.2*

Процедуры набора высоты при взлете в целях снижения шума для любого типа самолета могут изменяться в зависимости от аэродрома, с учетом эксплуатационных аспектов и методов снижения шума.

Глава 6

6.2.4.2

Маркировка мест аварийного вскрытия незначительно отличается по размеру, и отсутствует требование в отношении промежуточных линий.

6.9.1 i)

В настоящее время отсутствует требование оснащать указателем температуры наружного воздуха пассажирские воздушные суда с максимальным разрешенным весом до 5700 кг.

* Рекомендуемая практика.

Общие положения

Сент-Люсия использует термины "вес" и "масса" на взаимозаменяемой основе.

Глава 1

Определения

Заходы на посадку и посадки с использованием схем захода на посадку по приборам.
Категория II (кат. II). Согласно определению категории II дальность видимости на ВПП составляет не менее 300 м.

Глава 4

4.4.9.2*

Процедуры набора высоты при взлете в целях снижения шума для любого типа самолета могут изменяться в зависимости от аэродрома, с учетом эксплуатационных аспектов и методов снижения шума.

Глава 6

6.2.4.2

Маркировка мест аварийного вскрытия незначительно отличается по размеру, и отсутствует требование в отношении промежуточных линий.

6.9.1 i)

В настоящее время отсутствует требование оснащать указателем температуры наружного воздуха пассажирские воздушные суда с максимальным разрешенным весом до 5700 кг.

* Рекомендуемая практика.

Глава 1

Определения *Ночь.* Часы суток между заходом и восходом солнца.

Добавление 1

3. В правилах Словакии отсутствует требование о размещении огней на воде.

Глава 1

Определения *Заходы на посадку и посадки с использованием схем захода на посадку по приборам.* В разделе части E JAR-OPS 1 (Самолеты), положения которого в Соединенном Королевстве в настоящее время являются единственной нормативной основой политики установления аэродромных эксплуатационных минимумов, установлен минимум RVR на 50 м меньше указанного в определении категории II ИКАО значения 350 м.

Командир воздушного судна. В действующем законодательстве Соединенного Королевства "командир воздушного судна" означает лицо, которое в данный момент несет ответственность за пилотирование воздушного судна и которым в это время не руководит какой-либо другой пилот, находящийся на борту.

Член летного экипажа. Определение, используемое в Соединенном Королевстве, сформулировано с учетом функций, которые выполняют члены летного экипажа. Это определение отличается от определения ИКАО и является более точным.

Член экипажа. Определение, используемое в Соединенном Королевстве, сформулировано с учетом функций, которые выполняют члены экипажа. Используемое в Соединенном Королевстве определение отличается от определения ИКАО и является более точным.

Глава 4

4.1.2 В Соединенном Королевстве не установлено четкого требования о том, чтобы эксплуатанты включали в свои руководства по производству полетов указания о том, чтобы о любых замеченных неполадках в работе средств сообщалось отвечающему за них полномочному органу.

4.2.5 В Соединенном Королевстве не установлено четкого требования о том, что эксплуатанты должны обеспечивать при разработке и использовании контрольных карт учет аспектов человеческого фактора.

4.2.7.4* В Соединенном Королевстве разрешается переводить значение метеорологической видимости в значение дальности видимости на ВПП. Не установлено какого-либо ограничивающего значения видимости. В случае отсутствия данных о RVR заход на посадку может выполняться, если полученное в результате перевода эквивалентное значение RVR не меньше, чем установленное значение эксплуатационного минимума аэродрома.

4.2.8 В Соединенном Королевстве не установлено четкого требования о том, что эксплуатанты должны устанавливать эксплуатационные правила, которые гарантируют, что самолет, выполняя точный заход на посадку, пересекает порог ВПП с запасом высоты, обеспечивающим безопасность.

4.3.7.2 В Соединенном Королевстве не установлено требования о том, что эксплуатанты должны включать в свои руководства по производству полетов указания о поддержании между наземным персоналом и подготовленным персоналом на борту самолета двусторонней связи по самолетному переговорному устройству или с использованием других подходящих средств.

4.4.7 В Соединенном Королевстве не установлено четкого требования о том, что эксплуатанты должны оговаривать в своих руководствах по производству полетов, где идет речь об оперативных указаниях, обязанности и уровень подготовки сотрудников по обеспечению полетов/диспетчеров.

* Рекомендуемая практика.

- 4.5.1 В действующих в Соединенном Королевстве правилах предусматриваются обязанности, выполняемые пилотом, назначенным эксплуатантом в качестве командира воздушного судна, которые в основном соответствуют требованиям ИКАО, хотя для их описания использованы другие формулировки, которые более точны.
- 4.6 В Соединенном Королевстве не установлено четкого требования о том, что эксплуатанты должны оговаривать в своем руководстве по производству полетов, где речь идет об оперативных указаниях, обязанности и уровень подготовки сотрудников по обеспечению полетов/диспетчеров.

Глава 6

- 6.1.2 В Соединенном Королевстве не установлено требование о том, чтобы эксплуатант включал MEL в руководство по производству полетов. Однако если у эксплуатанта имеется перечень минимального оборудования, то он должен быть включен в руководство по производству полетов.
- 6.1.3 В Соединенном Королевстве не установлено требование о том, чтобы эксплуатанты учитывали аспекты человеческого фактора при разработке руководства по эксплуатации воздушного судна.
- 6.3.1.4* В Соединенном Королевстве не разрешается оборудовать аналоговыми самописцами полетных данных, в которых для регистрации данных применяется метод ЧМ, новые воздушные суда или бывшие в использовании воздушные суда, внесенные в регистр Соединенного Королевства после 1 июля 1981 года.
- 6.3.1.4.1 В Соединенном Королевстве не запрещается использовать самописцы полетных данных такого типа.
- 6.3.1.5 В Соединенном Королевстве не установлено каких-либо требований о соблюдении этих Стандартов (которые начнут применяться с 1 января 2005 года), в которых предусматривается требование о записи сообщений, передаваемых по линии передачи данных.
- 6.3.1.5.1
- 6.3.1.5.2
- 6.3.1.6* Самописцами такого типа разрешается оборудовать самолеты с массой до 5700 кг.
- 6.3.1.8 Самописцами такого типа разрешается оборудовать самолеты с массой до 5700 кг.
- 6.3.1.8 ВГА Соединенного Королевства не требует регистрации всех перечисленных в этом пункте параметров.
- 6.3.7.2* В Соединенном Королевстве действует аналогичное требование, но применяется оно только в отношении тех воздушных судов, которым удостоверение о годности к полетам было выдано после 31 мая 1990 года.
- 6.3.9.2* В Соединенном Королевстве действует требование о сохранении информации, записанной в течение 30 мин перед отключением электропитания оборудования.
- 6.3.9.3
- 6.9.1 i) В Соединенном Королевстве не требуется, чтобы транспортные самолеты с максимальным взлетным весом, не превышающим 5700 кг, были оснащены указателями температуры наружного воздуха.

* Рекомендуемая практика.

- 6.15.3 В Соединенном Королевстве 1 января 2005 года установлено в качестве даты, после которой все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 15 000 кг или на борту которых разрешен провоз более 30 пассажиров, оборудуются системой предупреждения о близости земли с функцией предупреждения об опасном рельефе местности.
- 6.15.6* В Соединенном Королевстве не установлены требования о соблюдении данной рекомендации, касающейся оснащения системой GPWS самолетов с газотурбинными двигателями.
- 6.15.7 В Соединенном Королевстве не установлены требования о соблюдении данного Стандарта, касающегося оснащения системой GPWS самолетов с поршневыми двигателями.
- 6.17.2 В Соединенном Королевстве не требуется оснащать транспортные самолеты автоматически приводимыми в действие аварийными приводными передатчиками (при выполнении полетов над определенными пространствами/местностями).
- 6.17.3
- 6.17.5
- 6.17.6
- 6.17.7* В Соединенном Королевстве не требуется оснащать все транспортные самолеты автоматически приводимыми в действие аварийными приводными передатчиками (при выполнении полетов над всеми пространствами/местностями).
- 6.18.2 В Соединенном Королевстве не требуется соблюдать стандарт, предусматривающий, что с 1 января 2005 года все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров, оборудующие бортовой системой предупреждения столкновения II.
- 6.18.3* В Соединенном Королевстве не требуется оборудовать все транспортные самолеты бортовой системой предупреждения столкновений II.
- 6.19 В Соединенном Королевстве не требуется, чтобы все транспортные самолеты были оборудованы приемоответчиком, передающим данные о барометрической высоте.
- 6.20 В Соединенном Королевстве предписывается использование ручных микрофонов при выполнении полетов в контролируемом воздушном пространстве ниже эшелона полета 150.
- 6.21.1* В Соединенном Королевстве не требуется выполнять рекомендацию об оборудовании самолетов системой заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.
- 6.21.2*

Глава 7

- 7.2.2 В Соединенном Королевстве не установлено требование о том, чтобы отображались отклонения от линии пути при полетах в воздушном пространстве, в котором применяются требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS).

Глава 8

- 8.3.1 В Соединенном Королевстве не требуется, чтобы эксплуатанты учитывали аспекты человеческого фактора при разработке и реализации программы технического обслуживания.

* Рекомендуемая практика.

8.7.5.4 В Соединенном Королевстве не требуется, чтобы организации по техническому обслуживанию принимали меры к тому, чтобы персонал, занимающийся техническим обслуживанием, получал подготовку в целях овладения знаниями и навыками в области возможностей человека.

Глава 10

10.2* В Соединенном Королевстве не предусматривается четкого требования о том, чтобы эксплуатанты указывали в своих руководствах по производству полетов, какие обязанности должны выполнять и какую подготовку должны иметь сотрудники по обеспечению полетов/диспетчеры. В Соединенном Королевстве такие специальности, как сотрудник по обеспечению полетов/диспетчер, не имеют официального статуса.

Глава 13

13.2.3 а) В Соединенном Королевстве требуется, чтобы дверь запиралась с момента запуска двигателя до момента его выключения.

б) В Соединенном Королевстве требуется, чтобы контролировалась "вся" зона двери.

13.2.4* В Соединенном Королевстве не предполагается обязательное введение данной рекомендации.

13.2.5* Не применяется, поскольку в Соединенном Королевстве не предполагается введение рекомендации 13.2.4.

13.6.1* В действующих в настоящее время в Соединенном Королевстве правилах не предусматривается, какие специальные средства должны использоваться для ослабления воздействия взрыва и придания ему направленного характера для использования в наименее опасном месте размещения бомбы.

* Рекомендуемая практика.

Общие положения

Соединенные Штаты Америки не признают положений Приложений 2, 6, 10, 11 и любых других Приложений в качестве Стандартов или Рекомендуемой практики, применимых в отношении государственных воздушных судов. В соответствии со статьей 3 а) Конвенции о международной гражданской авиации, Конвенция и Приложения к ней не применяются к государственным воздушным судам. Поэтому любые положения Приложений 2, 6, 10 и 11, в которых идет речь об эксплуатации или контроле государственных воздушных судов, рассматриваются Соединенными Штатами Америки в качестве положений, которые носят характер специальных рекомендаций Совета, и имеют только консультативное значение, и поэтому нет необходимости представлять уведомления о различиях согласно статьи 38 Конвенции.

Глава 1

Определения

Примечание. В Соединенных Штатах Америки расстояние указывается в футах и милях, а не в метрах. Большое количество воздушных судов североамериканских эксплуатантов не оборудованы индикаторами в метрах.

Заходы на посадку и посадки с использованием схем захода на посадку по приборам:

Категория I (КАТ. I). В Соединенных Штатах Америки при выполнении заходов на посадку и посадок по категории I требуется, чтобы относительная высота принятия решения (DH) была не менее 200 фут и видимость не менее полутора миль или дальность видимости на ВПП 2400 фут (RVR 1800 фут в действующей зоне касания при выключенных огнях осевой линии ВПП).

Категория II (КАТ. II). В Соединенных Штатах Америки требуется, чтобы заходы на посадку по категории II выполнялись при минимумах, когда относительная высота принятия решения составляет от 200 фут, а дальность видимости на ВПП от 2400 фут и до относительной высоты принятия решения 100 фут, а дальность видимости на ВПП 1200 фут.

Категория IIIВ (КАТ. IIIВ). В Соединенных Штатах Америки применяются критерии, аналогичные приведенным в части I Приложения 6. Однако дальность видимости на ВПП измеряется в футах и должна быть менее 700 фут (200 м), но не менее 150 фут (50 м).

Крейсерский эшелон. В Соединенных Штатах Америки органы УВД используют термин "крейсерская абсолютная высота".

Максимальная масса. В Федеральных авиационных правилах Соединенных Штатов Америки используется термин "вес" и он указывается в фунтах.

Техническое обслуживание. В действующем в Соединенных Штатах Америки определении технического обслуживания не предусматривается осуществление модификации или профилактического технического обслуживания, однако упоминается о консервации авиатехники.

Эксплуатационные минимумы аэродрома. В Соединенных Штатах Америки используется термин "посадочные минимумы".

Глава 3

3.1.5

От командира воздушного судна не требуется, чтобы он имел на борту самолета информацию, касающуюся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет пролетать его самолет.

- 3.2 От эксплуатанта не требуется, чтобы он принимал и выполнял программу предотвращения авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов, хотя согласно правилам, касающимся сертификации авиаперевозчиков и коммерческих эксплуатантов, требуется, чтобы в их штатах было достаточное количество персонала, способного обеспечить максимальную степень безопасности полетов их воздушных судов. В штатном расписании должна предусматриваться должность директора службы безопасности.

Глава 4

- 4.1.3 В действующих в Соединенных Штатах Америки положениях не предусматривается требование о том, чтобы аэродромы постоянно поддерживались в состоянии пригодности для обеспечения полетов в течение опубликованных часов работы.
- 4.2.2 Элементы, которые в США конкретно требуется включать в руководство авиаперевозчика, по производству полетов не столь многочисленны, как перечисленные в добавлении 2. При выполнении некоторых полетов по местным воздушным линиям и по запросу не требуется наличия руководства по производству полетов.
- 4.2.3.2 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы лица, управляющие рулением самолетов на площади маневрирования аэродрома, имели специальный допуск к пользованию радиотелефоном.
- 4.2.4 В отношении полетов по местным воздушным линиям и полетов по запросу не действует положение о том, что запрещается имитировать аварийную обстановку или нештатные ситуации при выполнении перевозки пассажиров или груза.
- 4.2.9 При выполнении полетов по местным воздушным линиям и по запросу от эксплуатантов не требуется сохранять документы учета заправки топливом и маслом, как подтверждение о соблюдении ими требований п. 4.3.6 части I Приложения 6 в отношении запаса топлива и масла.
- 4.2.9.2 При выполнении полетов по местным воздушным линиям и по запросу не действует требование о том, чтобы документы учета заправки топливом и маслом сохранялись в течение трех месяцев. Однако действует требование о том, чтобы грузовые накладные, которые включают информацию о заправке топливом и маслом, сохранялись в течение 30 дней.
- 4.3.3.2 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы в руководство по производству полетов включалась информация о содержании и использовании рабочего плана полета, однако требуется устанавливать процедуры определения местонахождения каждого воздушного судна в полете.
- 4.3.4.1.2 В Соединенных штатах Америки при выполнении полетов по местным воздушным линиям и по запросу для определения расстояния до запасного аэродрома при взлете не требуется производить расчеты с учетом конфигурации полета с отказавшим двигателем, однако требуется, чтобы запасной аэродром находился в пределах одного часа полета (с нормальной крейсерской скоростью в штатных условиях) от аэродрома вылета.
- 4.3.4.2 При выполнении полетов по местным воздушным линиям и по запросу в Соединенных Штатах Америки не требуется указывать в плане полета запасной аэродром на маршруте при выполнении полетов увеличенной дальности самолетами с двумя газотурбинными силовыми установками.
- 4.3.6.2.1 В Соединенных штатах Америки установлены другие требования к определению запасных аэродромов пункта назначения, зависящие от типа выполняемых полетов (к примеру, полеты авиакомпании, вспомогательные полеты, полеты по запросу). Применяемые в Соединенных штатах Америки критерии выбора запасного аэродрома включают метеорологические условия, а также время полета от пункта назначения.

- 4.3.6.3 При выполнении полетов по местным воздушным линиям и по запросу не требуется, чтобы самолеты с турбореактивными двигателями отвечали содержащимся в п. 4.3.6.3 стандартам, если требуется наличие запасного аэродрома пункта назначения.
- 4.3.6.3.1 a) и b) Требования к запасу топлива при выполнении полетов по местным воздушным линиям и по запросу устанавливаются по времени полета, и среди них нет конкретного требования к абсолютной высоте.
- 4.3.6.3.2 Требования к запасу топлива при выполнении полетов по местным воздушным линиям и по запросу устанавливаются по времени полета, и среди них нет конкретного требования к абсолютной высоте.
- 4.3.6.4 d) и e) Что касается расчетов требуемого запаса топлива и масла, то в Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы эксплуатанты, выполняющие полеты по местным воздушным линиям и по запросу, включали в свои руководства по производству полетов специальные процедуры на случай разгерметизации кабины и других аварийных ситуаций, которые могут задержать посадку самолета или стать причиной увеличения расхода топлива и/или масла.
- 4.3.7.2 В Соединенных Штатах Америки при заправке топливом во время посадки пассажиров, нахождения их на борту или высадки не требуется поддерживать двустороннюю связь между наземным персоналом, наблюдающим за заправкой, и подготовленным персоналом на борту самолета. В Соединенных Штатах Америки процедуры безопасной заправки топливом включаются в утвержденные руководства авиаперевозчиков по эксплуатации.
- 4.3.8 В Соединенных Штатах Америки не требуется обеспечивать постоянную подачу кислорода пассажирам при выполнении полетов на высоте более 13 000 фут (620 гПа). Обеспечивать подачу кислорода всем пассажирам не требуется до достижения 15 000 фут.
- 4.3.8.2 В Соединенных Штатах Америки действует требование о выполнении в случае разгерметизации кабины снижения в течение четырех минут до 14 000 фут, а не 13 000 фут. При выполнении полетов по местным воздушным линиям и по запросу снижение должно выполняться до 15 000 фут.
- 4.4.4.4 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы все члены летного экипажа, занимающие кресла, оборудованные плечевыми и поясными ремнями безопасности, были должным образом пристегнуты при выполнении взлета и посадки и при этом быть способными надлежащим образом выполнять свои обязанности.
- 4.6.1 При выполнении полетов по местным воздушным линиям и по запросу не требуются услуги диспетчера.
- 4.7.1 –
4.7.3 В Соединенных Штатах Америки нет правил, в которых предусматривалось бы пороговое время при выполнении полетов по местным воздушным линиям и по запросу с целью выполнения требований к ETOPS. Однако полеты с удалением 180 мин от подходящего запасного аэродрома выполняются только по специальному административному разрешению. Полеты ETOPS выполняются авиаперевозчиками в соответствии с содержащимися в C2PPOC техническими требованиями.

Глава 5

- 5.1.2 Эксплуатантам, выполняющим полеты по местным воздушным линиям и по запросу, разрешается перевозить пассажиров на воздушных судах с одним двигателем по ППП при условии, что они отвечают соответствующим требованиям к оснащению оборудованием. Не существует требования о том, чтобы самолеты с одним двигателем эксплуатировались в таких условиях погоды и освещенности, на таких маршрутах и с таким отклонением от них, которые в случае отказа двигателя позволят безопасно совершить вынужденную посадку. В Соединенных Штатах Америки авиакомпании не имеют права выполнять перевозки на воздушных судах с одним двигателем.
- 5.2.7 d) В Соединенных Штатах Америки для определения чувствительных к шуму зон применяется программа использования ВПП.
- 5.2.8.1 В Соединенных Штатах Америки не существует положения с требованием о том, чтобы при определении располагаемой длины ВПП учитывалась возможная потеря какой-то ее части в связи с необходимостью выведения самолета на осевую линию перед взлетом.
- 5.3.1 Самолеты, сертифицированные согласно части 23 (категория самолетов, выполняющих полеты по местным воздушным линиям) не проходят сертификацию типа для обеспечения соответствия предусмотренным в п. 5.3.1 требованиям.

Глава 6**Общие положения**

В дополнение к предусмотренным в части I Приложения 6 стандартным требованиям к приборам и оборудованию самолетов, в Соединенных Штатах Америки требуется, чтобы все зарегистрированные в Соединенных Штатах Америки самолеты с турбореактивными двигателями, где бы они не эксплуатировались, были оборудованы системой или устройством сигнализации о высоте. Кроме того, в Соединенных Штатах Америки требуется, чтобы все самолеты транспортной категории, используемые для выполнения коммерческих полетов в Соединенных Штатах Америки, а также все зарегистрированные в Соединенных Штатах Америки самолеты транспортной категории, используемые для выполнения коммерческих полетов за пределами Соединенных Штатов Америки, были оборудованы устройством звуковой сигнализации о скорости.

- 6.1.3 В Соединенных Штатах Америки не требуется при разработке руководства по эксплуатации воздушного судна учитывать аспекты человеческого фактора. В Соединенных Штатах Америки требования к структуре и содержанию руководства по эксплуатации воздушного судна содержатся в соответствующем нормативном и инструктивном материалах.
- 6.3.1.1 Данные о тяге двигателей, конфигурации и режиме полета не регистрируются самописцами полетных данных, установленными на крупных самолетах, на которые первоначальный сертификат типа был выдан в Соединенных Штатах Америки 30 сентября 1969 года или до этой даты и которые были сертифицированы для выполнения полетов на высотах более 25 000 фут или которые оборудованы газотурбинными двигателями. Данные о работе двигателей не регистрируются самописцами полетных данных, установленными на крупных самолетах, на которые первоначальный сертификат типа был выдан в Соединенных Штатах Америки после 30 сентября 1969 года и которые были сертифицированы для выполнения полетов на высотах более 25 000 фут или которые оборудованы газотурбинными двигателями.
- 6.3.1.2 Ни тяга двигателей, ни конфигурация устройств, создающих подъемную силу и сопротивление, не регистрируются самописцами полетных данных, установленными на крупных самолетах, на которые первоначальный сертификат типа был выдан в Соединенных Штатах Америки 30 сентября 1969 года или до этой даты и которые сертифицированы для выполнения полетов на высоте более 25 000 фут или которые оборудованы газотурбинными двигателями.

- 6.3.5.1 В Соединенных Штатах Америки не требуется оснащать самописцами полетных данных, которые регистрируют перечисленные в этом пункте параметры, все воздушные суда, отвечающие указанному критерию по весу. Если эксплуатанты выполняют полеты по местным воздушным линиям или по запросу, то их самолеты с несколькими газотурбинными двигателями, которые отвечают указанному критерию по весу и которые были зарегистрированы в Соединенных Штатах Америки 11 октября 1991 года, должны быть оборудованы самописцами полетных данных, которые обеспечивают регистрацию времени, высоты, воздушной скорости, номинального ускорения и курса, а также другие параметры.
- 6.4.1 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы самолеты, выполняющие полеты по ПВП согласно требованиям к контролируемым полетам, были оборудованы в соответствии с требованиями, предъявляемыми к оборудованию самолетов, выполняющих полеты по правилам полета по приборам.
- 6.5.1 b) В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы гидросамолеты оснащались оборудованием, подающим звуковые сигналы, предписанные международными правилами предупреждения столкновений судов в море.
- 6.5.1 c) В Соединенных Штатах Америки гидросамолеты не требуется оснащать одним морским якорем (плавающим).
- 6.5.3.1 В Соединенных Штатах Америки полетами большой протяженности над водным пространством, выполняемыми самолетами, а не вертолетами, считаются полеты, выполняемые над водным пространством с горизонтальным удалением более 50 м. миль от ближайшей береговой линии.
- 6.6 Самолеты, выполняющие полеты над районами суши, обозначенными в качестве районов, в которых особенно трудно осуществлять поисково-спасательные операции, не требуется оснащать сигнальными устройствами или спасательным оборудованием. В Соединенных Штатах Америки не выделяются районы, в которых особенно трудно осуществлять поисково-спасательные операции, и поэтому не требуется оснащать самолеты таким дополнительным оборудованием.
- 6.15 В правилах Соединенных Штатов Америки 14 CFR 121.354 и 135.154 содержится требование об установке систем по срокам в большинстве случаев более поздним, чем сроки, указанные в п. 6.15.2. В частности:
- a) согласно части 121 эксплуатанты устанавливают систему TAWS;
 - b) согласно части 135 эксплуатанты должны устанавливать систему TAWS класса А на воздушные суда, перевозящие 10 пассажиров или более, и
 - c) систему TAWS класса В на воздушные суда, перевозящие от 6 до 9 пассажиров.

Кроме того, в FAR содержится требование о включении в руководство по производству полетов процедур и действий экипажа.

Замечание. В Соединенных Штатах Америки требование об оснащении системой GPWS введено в качестве эксплуатационного требования, независимо от количества пассажиров или веса, но в зависимости от типа коммерческих полетов.

Примечание. В части I Приложения 6 говорится о функции оценки рельефа местности в направлении полета. В FAR говорится о системе TAWS класса А и класса В. Эти два упоминающихся класса соответствуют указанной функции ИКАО. Кроме того, в FAR содержится требование о включении в руководство по производству полетов надлежащих процедур и действий экипажа.

- 6.15.2* Не требуется оборудовать системой предупреждения о близости земли самолеты с поршневыми двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более девяти пассажиров.
- 6.15.5 В Соединенных Штатах Америки не требуется оборудовать системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета, все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 15 000 кг или на борту которых разрешен провоз более 30 пассажиров и в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые были выданы 1 января 2001 года или после этой даты. Все зарегистрированные в Соединенных Штатах Америки самолеты с газотурбинными двигателями, конфигурация кабины которых рассчитана на провоз шести или более пассажиров, изготовленные после 29 марта 2002 года, должны быть оборудованы системой информирования и предупреждения о рельефе местности.
- 6.15.6 В Соединенных Штатах Америки не требуется оборудовать с 1 января 2003 года системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию предупреждения об опасном рельефе местности, все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная взлетная масса которых превышает 15 000 кг или на борту которых разрешен провоз более 30 пассажиров. Все зарегистрированные в Соединенных Штатах Америки самолеты с газотурбинными двигателями, конфигурация кабины которых рассчитана на провоз шести или более пассажиров и которые изготовлены после 29 марта 2002 года, должны быть оборудованы системой информирования и предупреждения о рельефе местности к 29 марта 2005 года.
- 6.15.7* Не требуется оборудовать системой предупреждения о близости земли с функцией предупреждения об опасном рельефе местности все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная взлетная масса которых превышает 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более девяти пассажиров. Все зарегистрированные в Соединенных Штатах Америки самолеты с газотурбинными двигателями, конфигурация кабины которых рассчитана.
- 6.17.1 –
6.17.7* Не требуется оборудовать самолеты с турбореактивными двигателями аварийными приводными передатчиками; воздушные суда регулярных авиaperевозчиков, выполняющие регулярные полеты; или воздушные суда, используемые для демонстрации соблюдения правил или для подготовки экипажей.
- 6.18.1 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы самолеты, выполняющие только перевозки груза, были оборудованы бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II). Это требование применяется только в отношении воздушных судов, выполняющих перевозки пассажиров.
- В дополнение к предусмотренным в части I Приложения 6 Стандартам, а именно пп. 6.18.1 – 6.18.3, применяемым в отношении зарегистрированных в Соединенных Штатах Америки самолетов с газотурбинными двигателями и в отношении эксплуатантов таких воздушных судов, Соединенные Штаты Америки требуют от всех иностранных авиaperевозчиков, эксплуатирующих самолеты с газотурбинными двигателями и с конфигурацией кабины, рассчитанной на 10 пассажирских кресел, исключая кресла пилотов, чтобы они были оборудованы бортовой системой предупреждения столкновений при выполнении полетов над территорией Соединенных Штатов Америки. Самолеты, оборудованные 30 или более пассажирскими креслами (исключая кресла пилотов), должны быть оснащены БСПС II, отвечающей требованиям TSO-C119. В Стандарте ИКАО не предусматривается требования о применении этого Стандарта до января 2003 года в отношении самолетов, оборудованных 30 или более пассажирскими креслами, и до января 2005 года в отношении самолетов, оборудованных 19 и более пассажирскими креслами.

* Рекомендуемая практика.

6.18.2 В дополнение к предусмотренным в части I Приложения 6 Стандартам, а именно пп. 6.18.1 –
6.18.3*, применяемым в отношении зарегистрированных в Соединенных Штатах Америки самолетов с газотурбинными двигателями и в отношении эксплуатантов таких воздушных судов, Соединенные Штаты Америки требуют от всех иностранных авиаперевозчиков, эксплуатирующих самолеты с газотурбинными двигателями и с конфигурацией кабины, рассчитанной на 10 пассажирских кресел, исключая кресла пилотов, чтобы они были оборудованы бортовой системой предупреждения столкновений при выполнении полетов над территорией Соединенных Штатов Америки. Самолеты, оборудованные 30 или более пассажирскими креслами (исключая кресла пилотов), должны быть оснащены БСПС II, отвечающей требованиям TSO-C119. В Стандарте ИКАО не предусматривается требования о применении этого Стандарта до января 2003 года в отношении самолетов, оборудованных 30 или более пассажирскими креслами, и до января 2005 года в отношении самолетов, оборудованных 19 и более пассажирскими креслами.

6.20 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы члены экипажа, находящиеся в кабине экипажа, при полетах ниже эшелона/абсолютной высоты перехода вели связь с использованием направленных микрофонов или ларингофонов.

Глава 7

7.2.1 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы самолеты оснащались навигационным оборудованием в соответствии с предписанными типами RNP для навигации в Соединенных Штатах Америки. Однако Соединенные Штаты Америки предоставляют своим эксплуатантам нужную информацию и сведения о требуемых навигационных характеристиках для выполнения полетов по ППП в тех случаях, когда их воздушные суда выполняют полеты в европейском воздушном пространстве, в котором применяется базовая зональная навигация (RNP-5 и RNP-10).

7.2.2 а) В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы самолеты, выполняющие полеты в воздушном пространстве, где действуют требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS), были оснащены оборудованием, которое обеспечивает летному экипажу непрерывную индикацию выдерживания заданной линии пути или отклонение от нее. В Соединенных Штатах Америки не разрешается, чтобы зарегистрированные в Соединенных Штатах Америки гражданские воздушные суда выполняли полеты в воздушном пространстве, где действует MNPS, если такие воздушные суда не утверждены как соответствующие требованиям к навигационным характеристикам, отвечающим положениям добавления С к 14 CFR 91, и если нет санкции администратора ФАУ на выполнение этими воздушными судами таких полетов.

Глава 8

8.3 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы эксплуатанты, выполняющие полеты по местным воздушным линиям и по запросу, обеспечивали наличие программы технического обслуживания самолетов, оборудованных девятью или меньшим количеством кресел.

8.3.1 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы при разработке эксплуатантом программы технического обслуживания учитывались аспекты человеческого фактора.

8.4.2 В Соединенных Штатах Америки требуется, чтобы зарегистрированные данные о выполненном техническом обслуживании сохранялись до времени, когда такое обслуживание или будет повторено, или будет выполнен следующий вид обслуживания, или в течение одного года после выполненного технического обслуживания, однако не требуется сохранять такие данные после того, как агрегат полностью снят с эксплуатации.

* Рекомендуемая практика.

- 8.7 В Соединенных Штатах Америки эксплуатантам, выполняющим полеты по местным воздушным линиям или по запросу, разрешается поручать техническое обслуживание своих самолетов или утвержденной организации по техническому обслуживанию, или имеющему соответствующий сертификат механику или лицам, работающим под контролем имеющего такой сертификат механика.
- 8.7.5.4 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы персонал по техническому обслуживанию прошел подготовку в целях овладения знаниями и навыками в области возможностей человека или чтобы существовали программы подготовки персонала, предусматривающие обучение в области возможностей человека.
- 8.7.6.2 В Соединенных Штатах Америки требуется, чтобы зарегистрированные данные о проведенном техническом обслуживании сохранялись до времени, когда такое обслуживание или будет повторено, или будет выполнен следующий вид обслуживания, или в течение одного года после выполненного технического обслуживания.

Глава 9

- 9.1.2 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы члены летного экипажа имели отдельное свидетельство, дающее право на эксплуатацию соответствующего радиооборудования.
- 9.4.1 В Соединенных Штатах Америки разрешается, чтобы командир воздушного судна подтверждал свой предыдущий опыт на летном тренажере.
- 9.4.3.2 Пилоты, выполняющие полеты по местным воздушным линиям или по запросу, не обязаны демонстрировать знания в тех областях, которые перечислены в п. 9.4.3.2.
- а) 4) Пилоты коммерческих авиаперевозчиков не обязаны демонстрировать надлежащее знание правил поиска и спасания.
- 9.4.3.3 Командир воздушного судна, выполняющий полеты по местным воздушным линиям и по запросу, не обязан практически выполнять заход на каждый аэродром посадки по маршруту в присутствии в кабине пилота, который подготовлен для выполнения посадки на данном аэродроме.
- 9.4.3.5 Не ограничивается право эксплуатантов, выполняющих полеты по местным воздушным линиям и по запросу, использовать пилота в качестве командира воздушного судна для выполнения полета по маршруту, если он в течение предшествующих 12 месяцев не выполнил по крайней мере одного полета между конечными пунктами этого маршрута в качестве пилота в составе летного экипажа, или в качестве инспектирующего пилота, или в качестве наблюдателя в кабине экипажа.
- 9.4.4 Не требуется, чтобы второй пилот демонстрировал свои профессиональные умения дважды в течение одного года назначенному эксплуатантом пилоту-инспектору или представителю государства эксплуатанта. Однако пилоты авиакомпании, не входящие в число командиров воздушного судна, обязаны демонстрировать свою квалификацию один раз в год. Согласно программе ФАУ по повышению квалификации пилоты авиакомпании не обязаны демонстрировать квалификацию два раза в течение одного года или назначенному пилоту-инспектору, или представителю государства эксплуатанта.
- 9.5 Согласно действующей в Соединенных Штатах Америки практике член летного экипажа должен иметь запасной комплект корректирующих линз, только если он имеет такую потерю зрения, которая делает необходимым внесение соответствующей пометки об ограничении в медицинское заключение пилота.

Глава 10

- 10.1 При выполнении полетов по местным воздушным линиям и по запросу не требуются услуги
10.2* сотрудников по обеспечению полетов/диспетчеров. Вследствие небольших размеров и масштабов
10.3* полетов авиакомпаний, выполняющих полеты по местным воздушным линиям и по запросу, от них
10.4* требуется применять только процедуры определения местонахождения воздушного судна в полете,
что осуществляется сотрудниками, не имеющими свидетельств.

Глава 13

- 13.2 Не требуется, чтобы на борту самолета был контрольный перечень правил обыска в целях
обнаружения скрытой бомбы. В Соединенных Штатах Америки требуется, чтобы члены экипажа
были обучены действиям, предпринимаемым в случае обнаружения взрывчатых веществ на борту
воздушного судна, однако это не обязательно предполагает обучение правилам проведения обыска
в целях обнаружения взрывчатого вещества.

- 13.2.2 В Соединенных Штатах Америки приняты более строгие требования в отношении сроков. В
14 CFR 25.795 и 121.313 содержится требование о том, чтобы на самолетах, на которых
необходимо иметь дверь кабины летного экипажа, дверь, которая отвечает требованиям настоящего
Стандарта, должна быть установлена к 9 апреля 2003 года.

Замечание. Требование в 14 CFR 25.795, касающееся обязательного введения стандартов по
безопасности двери, применяется к самолетам всех транспортных категорий, на которых в соответ-
ствии с эксплуатационными правилами устанавливается дверь кабины летного экипажа незави-
симо от максимально сертифицированного взлетного веса или пассажировместимости.

Требование в 14 CFR 121.313, которое вводит стандарт об обязательной установке к 9 апреля
2003 года двери кабины летного экипажа, отвечающей стандартам по безопасности, содержащимся
в 14 CFR 25.795, применяется ко всем самолетам, выполняющим внутренние, зарубежные и
нерегулярные полеты, независимо от их максимального сертифицированного взлетного веса или
пассажировместимости.

- 13.2.3 В настоящее время составляется NPRM с целью дополнить часть 121 в отношении ужесточения
существующих правил, касающихся безопасности кабины летного экипажа. ФАУ полностью
понимает требование ИКАО о контроле зоны вокруг кабины летного экипажа и сосредотачивает
свои усилия на разработке технологий, требования к которым будут соответствовать Стандарту
ИКАО или будут более жесткими. Маловероятно, что это положение не будет введено к 1 апреля
2003 года.

- Добавление 2** В Соединенных Штатах Америки не требуется включать в руководство по производству полетов
многие положения, предусмотренные в добавлении 2 к части I Приложения 6 (к примеру,
программу предотвращения авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов;
положения о поиске и спасании; информацию о человеческом факторе и т. д.).

* Рекомендуемая практика.

Глава 4

4.2.7.4* В настоящее время не применяются, будут пересмотрены CASAS.
4.4.6*
4.4.9.1*
4.4.9.2*

Глава 5

5.1.3* В настоящее время не применяются, будут пересмотрены CASAS.

Глава 6

6.3.1.4* В настоящее время не применяются, будут пересмотрены CASAS.
6.3.3.3*
6.18.3*
6.21.1*

Глава 9

9.1.4 Не применяется.

Глава 10

10.2* В настоящее время не применяются, будут пересмотрены CASAS.
10.3*
10.4*

Глава 11

11.3.3* В настоящее время не применяются, будут пересмотрены CASAS.
11.4.2*
11.4.3*

Глава 13

13.6.1* В настоящее время не применяются, будут пересмотрены CASAS.

* Рекомендуемая практика.

Глава 3

- 3.2 Национальные правила по сертификации воздушного эксплуатанта не требуют от эксплуатанта разработки программы по безопасности полетов.
- 3.4 Национальные правила по безопасности перевозке опасных грузов по воздуху не полностью соответствует Приложению 18 ИКАО.

Глава 4

- 4.7.1 Не существует установленных правил, определяющих временной порог для производства полетов увеличенной дальности самолета с двумя газотурбинными силовыми установками (ETOPS).

Глава 6

- 6.1.2 Не применяется.
- 6.15.5 В существующие национальные правила не внесены поправки с целью обеспечения их соответствия положениям части I Приложения 6.
- 6.15.6*
- 6.15.7
- 6.20 Не существует правил, требующих от эксплуатанта убеждаться в том, что при нахождении ниже эшелона/высоты перехода требуется, чтобы все члены летного экипажа находились в пилотской кабине и вели связь с использованием направленных микрофонов или ларингофонов.

Глава 8

- 8.1.2 Не применяются.
- 8.3.1
- 8.7

Глава 10

- 10.1 Не существует правил, определяющих выдачу свидетельств, подготовку и обязанности сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера.
- 10.2*
- 10.3*

Глава 11

- 11.3 Не применяются.
- 11.4*

* Рекомендуемая практика.

Глава 6

6.5 Не применяются.
6.6

Глава 1

Определения *Заходы на посадку и посадки с использованием схем захода на посадку по приборам. Категория II (кат. II). Заход на посадку и посадка по приборам категории II, выполняемые при дальности видимости на ВПП не менее 300 м.*

Глава 4

4.2.3.2 В JAR-OPS 1 не установлены официальные требования к подготовке наземного персонала по управлению рулением воздушных судов. Такие требования содержатся в финских национальных авиационных правилах PEL M1-4 и PEL M2-90.

4.2.5 В JAR-OPS 1.210 и 1.1040 не оговаривается конкретно требование учитывать аспекты человеческого фактора.

4.3.6.2.1 Самолетам с газотурбинными двигателями (включая турбовинтовые) разрешается иметь запас топлива на 30 мин полета, а не на 45 мин.

4.3.7.2 В JAR-OPS 1 не установлены конкретные требования о ведении двусторонней связи.

4.3.8.2 При выполнении полетов с барометрической высотой в кабине от 10 000 до 15 000 фут только часть запаса кислорода для дыхания подается пассажирам.

4.4.1.3 Соблюдаются только частично.

4.4.7 В JAR-OPS 1 не установлены официальные требования о согласовании с органом ОВД передаваемых во время полета оперативных указаний.

4.5.1 В JAR-OPS 1.085 не перечислены все обязанности командира воздушного судна.

4.6.1 В JAR-OPS 1.205 эти обязанности четко не оговариваются.

4.6.2

Глава 5

5.1.2 Самолеты с одним турбовинтовым двигателем могут использоваться для выполнения внутренних грузовых перевозок только в ночное время и/или в приборных метеорологических условиях (ПМУ).

5.3.2 В JAR-OPS 1.475 это требование четко не оговаривается.

Глава 6

6.1.3 В JAR-OPS 1.1040 и JAR-OPS 1.1045 четко не оговаривается требование об учете аспектов человеческого фактора.

6.2.2 c) 1) Не применяются при перевозке парашютистов, сбрасываемых с самолета, кабина которого рассчитана максимум на 10 пассажирских мест.

6.3 JAR-OPS 1.715/1.720/1.725 не соответствуют в полной мере этим пунктам Приложения 6.

- 6.3.1 Эти Стандарты не будут в настоящее время вводиться в связи с отсутствием стандартов в JAR-OPS
6.3.6 и обязательством заблаговременного уведомления региональных предприятий и эксплуатантов или владельцев самолетов.
- 6.3.1.5 В JAR-OPS 1 отсутствует требование относительно записи с 1 января 2005 года сообщений, передаваемых по линии цифровой связи или линии передачи данных во время связи с органами ОВД.
- 6.3.11 Эксплуатация бортовых самописцев. CVR могут быть выключены в полете после авиационного происшествия или инцидента, чтобы не произошло их автоматического стирания, если командир воздушного судна считает, что зарегистрированные данные должны быть сохранены в целях расследования авиационного происшествия или инцидента.
- 6.4.2 Оснащение самолета оборудованием для выполнения полетов по ППП требуется только при выполнении полетов по ПВП в ночное время.
- 6.9.1 с) Требование оснащать высотомерами с барабанно-стрелочным отсчетом включено в JAR-OPS 1.652 с), однако в связи с проблемами, касающимися модернизации, исключение может быть сделано для более легких самолетов.
- 6.12 Применяются другие способы выполнения этого требования, так как отсутствует требуемое оборудование для измерения дозы радиации.
- 6.15.5 Для самолетов, которым впервые был выдан сертификат летной годности до 1 октября 2001 года,
6.15.6* ОАА установили 1 января 2005 года в качестве даты начала соблюдения этой рекомендации.
- 6.17 Согласно JAR-OPS 1.820 требуется наличие только одного аварийного приводного передатчика (ELT). Начиная с 1 января 2002 года все новые самолеты оборудуются одним автоматическим ELT.
- 6.18 До 31 марта 2005 года использование приемопередатчика режима S, соответствующего требованиям TSO-C112 ФАУ (1986) (основанным на DO-181 RTCA), будет приемлемым в том случае, когда он является частью оборудования БСПС II. Этот стандарт на приемопередатчик не обеспечивает полных функциональных возможностей, необходимых для обеспечения соответствия с SARPS, касающихся БСПС II.
- С 31 марта 2005 года приемопередатчик режима S, который является частью оборудования БСПС II, должен соответствовать требованиям JTSO 2C112A ОАА, в основе которых лежат требования EUROCAE к минимальным эксплуатационным характеристикам приемопередатчиков режима S вторичного обзорного радиолокатора, ED-73A, февраль 1999 года, или требованиям TSO ФАУ, которые определяют приемлемый стандарт.
- 6.20 В JAR-OPS 1.650/652 не предусматривается официального требования об использовании направленных микрофонов или ларингофонов ниже эшелона/абсолютной высоты перехода.

Глава 9

- 9.4.1 Квалификация может также подтверждаться на пилотажном тренажере того типа самолета, на котором будут выполняться полеты, пригодном и утвержденном для этой цели.

* Рекомендуемая практика.

Период предшествующего опыта может быть увеличен до максимум 120 дней при условии выполнения пилотом полетов по авиатрассам под контролем инструктора или инспектора по проверке на соответствие класса/квалификационной отметки типа. Если этот период превышает 120 дней, то требования к предшествующему опыту подтверждаются путем выполнения учебного полета или на утвержденном пилотажном тренажере.

9.4.2 Период предшествующего опыта может быть увеличен до максимум 120 дней при условии выполнения пилотом полетов по авиатрассам под контролем инструктора или инспектора по проверке на соответствие класса/квалификационной отметки типа. Если этот период превышает 120 дней, то требования к предшествующему опыту подтверждаются путем выполнения учебного полета или на утвержденном пилотажном тренажере.

9.4.4 Срок действительности квалификационной проверки пилота, проведенной эксплуатантом, составляет шесть календарных месяцев, к которым прибавляются оставшиеся дни месяца, когда проводилась проверка. Если проверка проводилась в течение последних трех календарных месяцев срока действительности предыдущей квалификационной проверки, то срок действительности продлевается от даты подтверждения на шесть календарных месяцев от даты срока истечения действительности предыдущей квалификационной проверки, проведенной эксплуатантом.

Глава 3

- 3.2.2* Программа анализа полетных данных не требуется для самолетов с поршневыми двигателями.
3.2.3

Глава 4

- 4.3.3.1 Отсутствует требование в отношении того, чтобы сотрудник по обеспечению полетов/диспетчер подписывали рабочий план полета.
- 4.3.6.2 Правила, регулирующие наличие топлива на борту воздушных судов с турбовинтовыми двигателями, аналогичны правилам в п. 4.3.6.3, применяемым в отношении воздушных судов с турбореактивными двигателями.
- 4.3.8.2 В действующих во Франции правилах не предусматривается требования о наличии на борту воздушных судов запаса кислорода, достаточного для всех пассажиров в течение всего этапа полета ниже 15 000 фут.

Глава 5

- 5.3.2 Во Франции не существует нормативного требования.

Глава 6

- 6.1.2 Во Франции не существует конкретного требования о том, чтобы эксплуатант принимал меры к тому, чтобы перечень минимального оборудования (MEL) не оказывал влияния на соответствие самолета нормам летной годности, применяемым в государстве регистрации.
- 6.1.1.5 В действующих во Франции правилах еще не предусматривается требования о регистрации сообщений, передаваемых по линии передачи данных.
6.3.1.5.1
6.3.1.5.2
- 6.3.1.8 Перечень параметров, которые, согласно действующим во Франции правилам, должны регистрироваться, не отвечает в полной мере требованиям Приложения 6.
- 6.3.4.2* Это требование не применяется в отношении самолетов с массой от 5700 до 27 000 кг.
- 6.3.6 Поскольку в действующие во Франции правила еще не включен перечень параметров, которые должны регистрироваться самописцем полетных данных типа IA, то соответственно еще не определены рамки применимости этого требования.
- 6.3.7.2* Во Франции эта рекомендация применяется только в отношении самолетов, на борту которых разрешен провоз более девяти пассажиров.
- 6.3.9.2* Во Франции эта рекомендация применяется только в отношении самолетов, на которые индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые были выданы 1 апреля 1998 года или после этой даты.
- 6.4.2 Во Франции не применяется каких-либо особых требований к самолетам, выполняющим контролируемые полеты по ПВП, кроме требования о соблюдении указаний органов ОВД.

* Рекомендуемая практика.

- 6.9.1 c) В действующих во Франции правилах конкретно не оговаривается тип индикатора высотомера.
- 6.15.6 Действующие во Франции правила применяются только в отношении самолетов, у которых масса свыше 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 9 пассажиров.
- 6.18.3* Не применяется.
- 6.20 Во Франции не действует какое-либо особое требование в отношении использования направленных микрофонов или ларингофонов при выполнении полетов ниже эшелона/абсолютной высоты перехода.
- 6.21.1* Во Франции не действуют какие-либо требования об оборудовании самолетов системой
6.21.2* заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.

Глава 9

- 9.4.1 Во Франции разрешается иметь предыдущий опыт в виде налета на тренажере.

Глава 10

- 10.4* Во Франции не действует особое требование в отношении предыдущего опыта сотрудников по обеспечению полетов/диспетчеров.

Глава 12

- 12.4 f) Во Франции не существуют особые требования к подготовке членов кабинного экипажа в области возможностей человека.

Глава 13

- 13.6.1* Во Франции не действуют какие-либо требования об оснащении самолетов специальными средствами ослабления воздействия взрыва и придания ему направленного характера.

* Рекомендуемая практика.

**Общие
положения**

Национальные правила соответствуют JAR-OPS 1.

Глава 4

4.7

Не применяется.

- Глава 2** Части чешских правил L61 применяются в отношении эксплуатации самолетов авиаперевозчиками, имеющими разрешение на выполнение авиационных работ.
- Глава 4**
- 4.2.5 Материал, касающийся человеческого фактора, изложен в другой редакции.
- 4.3.6 Проводится различие между воздушными судами с газотурбинными двигателями и воздушными судами с поршневыми двигателями.
- 4.3.8.2 Положение не касается всех пассажиров в герметизированной кабине воздушного судна ниже 15 000 фут.
- 4.7.4* Не применяется.
- Глава 5**
- 5.1.1 В действующих в Чешской Республике национальных правилах обычно используется термин "государство эксплуатанта".
- 5.2.5 Информация содержится в руководстве по производству полетов, а не в руководстве полетами.
- 5.3.2 Не требуется.
- Глава 6**
- 6.3.1.5 Не требуется.
- 6.3.1.5.1
- 6.3.1.6 Не выполняется.
- 6.3.4.2* Не выполняется.
- 6.3.6 FDR типа IA требуется устанавливать только на самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые выданы 1 апреля 1998 года или после этой даты.
- 6.3.12 Отсутствуют конкретные требования в отношении эксплуатационных проверок.
- 6.4.2 Самолеты, выполняющие полеты по ПВП в ночное время, оборудуются как все самолеты, выполняющие полеты по ППП.
- 6.5.2.1 Не требуется.
- 6.5.2.2 Требования изложены иначе.
- 6.7.3 Не выполняются.
- 6.7.4*
- 6.9.1 Требования изложены иначе.

* Рекомендуемая практика.

- 6.15.2 Начало применения 1 октября 2001 года.
- 6.15.3 Начало применения 1 января 2005 года.
- 6.15.4 Применяется к самолетам, которые впервые сертифицированы 1 января 2003 года или после этой даты.
- 6.15.7 Не выполняются.
- 6.18.3*
- 6.21

Глава 8

- 8.2.3 Не выполняются.
- 8.3.2

Глава 9

- 9.4.1 Разрешается также подтверждать предшествующий опыт работы на пилотажном тренажере.
- 9.5 Прочие средства обеспечения соответствия.

Глава 10

- 10.3* Перечислены только общие требования.
- 10.4* Не выполняется.

Глава 11

- 11.4.3* Эксплуатант сохраняет бортовой журнал в течение 3-х месяцев.

Глава 13

- 13.2.1 Отсутствует требование в отношении незаметного уведомления бортпроводниками летного экипажа в случае возникновения подозрительной деятельности.
- 13.2.3 b) Что касается контроля зоны за дверью кабины летного экипажа, то в связи с недостаточной подготовленностью производителей воздушных судов установка необходимых технических средств не может быть завершена вовремя. Эксплуатанты предприняли меры для достижения максимального уровня безопасности с использованием существующих средств, например контроля за укрепленными дверями кабины экипажа, установка панорамных глазков, переговорных устройств и систем оповещения пассажиров.
- 13.5 Требования включены в национальную программу обеспечения безопасности.

* Рекомендуемая практика.

Глава 6

- 6.15.4 Применяются только к самолетам с турбореактивными двигателями пассажироместимостью
- 6.15.5 более 10 человек.
- 6.15.6*

Глава 13

- 13.2.2 Укрепление двери кабины летного экипажа на воздушных судах, осуществляющих междуна-
родные рейсы, будет осуществляться с 9 апреля 2003 года и с 9 апреля 2004 года на воздушных
судах, осуществляющих каботажные перевозки.

* Рекомендуемая практика.

Глава 1

- Определения *Анализ полетных данных.* В Швеции такое определение не применяется.
- Заходы на посадку и посадки с использованием схем захода на посадку по приборам. Заход на посадку и посадка по приборам с использованием вертикального наведения.* В Швеции такого определения нет.
- Категория II (КАТ. II).* В Швеции используются значения дальности видимости на ВПП не менее 300 м.
- Командир воздушного судна.* В Швеции применяется другое определение.
- Член экипажа.* В Швеции используется другое определение.

Глава 4

- 4.2.3.2 В JAR-OPS 1 отсутствуют требования. Требования, касающиеся авиатехников, содержатся в действующих в Швеции правилах выдачи свидетельств авиационному персоналу (BCL-C 4.1).
- 4.2.5 В JAR-OPS 1.210 и 1.1040 отсутствуют требования, касающиеся аспектов человеческого фактора.
- 4.3.6.2.1 На 45 мин полета для самолетов с поршневыми двигателями и на 30 мин полета для самолетов с газотурбинными двигателями.
- 4.3.6.2.2
- 4.3.7.2 Не существует официального требования о поддержании двусторонней связи.
- 4.3.8.2 В Швеции это положение соблюдается частично.
- 4.4.2 В Швеции это положение не соблюдается, но в AIP включен соответствующий консультативный материал.
- 4.4.7 Не существует официальных требований.
- 4.5.1 Обязанности командира воздушного судна отличаются.
- 4.6.1 В Швеции не предусматривается таких требований.
- 4.6.2

Глава 5

- 5.1.2 В национальных требованиях эти положения не предусматриваются.
- 5.3.2 В JAR-OPS 1.475 этот вопрос подробно не рассматривается.

Глава 6

- 6.1.2 В Швеции существует требование в отношении утвержденного MEL, однако отсутствует требование в отношении координации, если это необходимо, с государством регистрации.
- 6.1.3 В JAR-OPS 1.1040 и 1.1045 отсутствует требование, касающееся аспектов человеческого фактора.

- 6.3.1.5 В Швеции не существует таких требований.
6.3.1.5.1
6.3.1.5.2
- 6.3.6 В Швеции отсутствует такое требование.
- 6.4.2 В Швеции не применяется концепция контролируемых полетов по ПВП.
- 6.9.1 с) В Швеция не введено требований JAR-OPS 1.652 с), касающихся высотомера с барабанно-стрелочным отсчетом. JAR-OPS 1 начнет соблюдаться с 2004 года, за исключением требования о переоборудовании негерметизированных самолетов.
- 6.15.3 В Швеции это положение начнет соблюдаться с 1 января 2005 года.
- 6.15.5 В Швеции соблюдается это положение, за исключением требования о переоборудовании самолетов, оснащенных системой GPWS до 1 апреля 2002 года.
- 6.15.7 В Швеции соблюдается данное положение, за исключением требования о переоборудовании самолетов, оснащенных системой GPWS до 1 апреля 2002 года.
- 6.20 В Швеции не применяются такие требования о выполнении полетов по ПВП в дневное время.

Глава 9

- 9.4.1 Как командир воздушного судна, так и второй пилот могут подтвердить предшествующий опыт
9.4.2 работы на утвержденном тренажере, имитирующем условия полета.
Срок, установленный для подтверждения предыдущего опыта работы, может быть продлен до 120 дней.
- 9.4.4 Квалификационные проверки действительны, если они проводились в течение последних трех календарных месяцев предыдущего периода действительности проверки.
- 9.6 В Швеции регулируется только служебное полетное время/нормы в отношении самолетов, максимальная взлетная масса которых превышает 5700 кг или которые могут перевозить более 9 пассажиров. Требование относительно полетного времени и служебного полетного времени применяются к эксплуатантам воздушных такси.

Глава 10

- 10.1 В Швеции такие требования не применяются.

Глава 13

- 13.2.2 В Швеции такие требования не применяются.
13.2.3
- 13.3 В Швеции существует требование о контрольном перечне правил обыска самолета, однако отсутствует требование относительно инструктивного материала, касающегося соответствующих действий.

—————

Глава 4

4.3.5.4 Не выполняется.

Глава 9

9.5 Не выполняется.

Глава 12

12.2 Не выполняются.
12.3

Глава 3

- 3.2.4 В Японии отсутствует требование относительно того, чтобы программа не предусматривала принятия мер в виде наказания и включала надлежащие меры предосторожности в целях защиты источника(ов) таких данных.

Глава 4

- 4.3.6.2.2 Для выполнения полетов по ПВП винтовые самолеты и самолеты с турбореактивными двигателями должны иметь на борту следующий запас топлива:
- a) для выполнения полетов в ночное время в течение 45 мин на крейсерском эшелоне или
 - b) для выполнения полетов в дневное время в течение 30 мин на крейсерском эшелоне.
- 4.3.8.1 a) В Японии отсутствует требование в отношении запаса кислорода для дыхания для 10% пассажиров, когда давление в кабинах будет составлять от 700 до 620 гПа.

Глава 6

- 6.2.4.1 В Японии отсутствует требование в отношении маркировки мест аварийного вскрытия фюзеляжа.
6.2.4.2
- 6.3.1.4.1 В Японии отсутствует требование в отношении прекращения использования FDR с записью на фотопленку.
- 6.3.1.5 В Японии отсутствует требование в отношении записи сообщений цифровой связи.
6.3.1.5.1
6.3.1.5.2
- 6.3.1.8 В Японии отсутствует требование в отношении FDR типа IA.
6.3.1.8.1
6.3.1.8.2
6.3.1.8.3
6.3.1.8.4
6.3.1.8.5
- 6.3.3.3* Отсутствует требование в отношении оснащения FDR самолетов с максимальной взлетной массой 5 700 кг или менее.
- 6.3.6 В Японии отсутствует требование в отношении FDR типа IA.
- 6.3.7.2* Отсутствует требование в отношении оснащения CVR самолетов с максимальной взлетной массой 5 700 кг или менее.
- 6.3.9.2* CVR должен быть способен обеспечивать сохранность информации, записанной в течение по крайней мере последних 30 мин его эксплуатации.
- 6.3.9.3 CVR должен быть способен обеспечивать сохранность информации, записанной в течение по крайней мере последних 30 мин его эксплуатации.

* Рекомендуемая практика.

- 6.4.2 Отсутствует требование в отношении того, чтобы самолеты, выполняющие контролируемые полеты по ПВП, оснащались необходимым оборудованием для выполнения полетов по ППП.
- 6.5.1 c) В Японии отсутствует требование в отношении того, чтобы гидросамолеты оснащались морским якорем (плавающим).
- 6.10 a) Отсутствует требование в отношении того, чтобы самолеты, выполняющие ночные полеты по ПВП, оснащались необходимым оборудованием для выполнения полетов по ППП.
- 6.15.4 В Японии отсутствует требование в отношении того, чтобы самолеты оснащались системой
6.15.5 GPWS, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.
6.15.6*
- 6.15.7 Отсутствует требование в отношении того, чтобы самолеты с поршневыми двигателями оснащались системой GPWS.
- 6.17.2 В Японии отсутствует требование в отношении того, чтобы самолеты оснащались автоматическим
6.17.3 ELT.
6.17.5
6.17.6
6.17.7*
- 6.18.3* В Японии отсутствует подобное требование.
- 6.19 Самолеты должны быть оборудованы приемопередатчиком, передающим данные о барометрической высоте в тех случаях, когда они выполняют полеты в воздушном пространстве, определенном министром земель, инфраструктуры и транспорта.
- 6.20 В Японии отсутствует требование в отношении использования направленных микрофонов или ларингофонов.
- 6.21.1* В Японии отсутствует подобное требование.
6.21.2*

Глава 8

- 8.3.1 В Японии отсутствует требование в отношении разработки и применения программы технического обслуживания, в которой учитываются аспекты человеческого фактора.

Глава 9

- 9.4.1 Взлеты и посадки могут выполняться на утвержденном пилотажном тренажере.
- 9.4.4 Для командира воздушного судна одну из квалификационных проверок можно заменить летной подготовкой в условиях, приближенных к реальным (LOFT). Второму пилоту необходимо пройти один курс подготовки и одну квалификационную проверку.

* Рекомендуемая практика.

Глава 12

12.5 В Японии не определяются нормы служебного полетного времени членов обслуживающего экипажа.
