



15/7/04

Препроводительная записка

ДОПОЛНЕНИЕ

К ПРИЛОЖЕНИЮ 6 "ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"

ЧАСТЬ II. МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ. САМОЛЕТЫ

(Издание шестое)

1. Прилагаемое Дополнение заменяет все предыдущие дополнения к части II Приложения 6 и включает сведения о различиях, о которых Договаривающиеся государства уведомили до 15 июля 2004 года в отношении всех поправок, включая поправку 22.
2. Данное Дополнение следует поместить в конце части II Приложения 6 (издание шестое). 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 II. Международная авиация общего назначения. Самолеты

(Издание шестое)

Различия между национальными правилами и практикой Договаривающихся государств и соответствующими Международными стандартами и Рекомендуемой практикой части II 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 II ПРИЛОЖЕНИЯ 6, ПРИНЯТЫЕ ИЛИ УТВЕРЖДЕННЫЕ СОВЕТОМ ПОСЛЕ ВЫПУСКА ШЕСТОГО ИЗДАНИЯ В ИЮЛЕ 1998 ГОДА

<i>№</i>	<i>Дата принятия или утверждения</i>	<i>Дата начала применения</i>
19	15/3/99	4/11/99
20	15/3/00	2/11/00
21	9/3/01	1/11/01
22	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 II (издание шестое), включая поправку 22, или имеют замечания по их применению.

Номера страниц, указанные для каждого государства, и даты издания этих страниц соответствуют фактическим страницам настоящего Дополнения.

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Страницы в дополнении</i>	<i>Дата издания</i>
Аргентина	17/4/02	2	15/07/04
Беларусь	6/11/02	1	15/07/04
Бельгия	22/5/02	1	15/07/04
Бразилия	6/1/03	2	15/07/04
Германия	15/10/02	1	15/07/04
Италия	31/5/02	1	15/07/04
Китай	23/10/02	1	15/07/04
Малайзия	21/5/02	1	15/07/04
Мьянма	22/1/03	1	15/07/04
Норвегия	6/11/02	1	15/07/04
Острова Кука	13/10/02	3	15/07/04
Панама	7/1/03	1	15/07/04
Республика Корея	30/10/02	1	15/07/04
Самоа	29/5/03	3	15/07/04
Сингапур	21/11/01	1	15/07/04
Соединенное Королевство	8/11/02	3	15/07/04
Соединенные Штаты Америки	6/11/02	6	15/07/04
Уганда	14/6/02	1	15/07/04
Франция	21/10/02	2	15/07/04
Хорватия	28/5/02	1	15/07/04
Чешская Республика	13/3/03	1	15/07/04
Чили	24/6/02	1	15/07/04
Швеция	12/3/03	2	15/07/04
Япония	24/5/02	2	15/07/04

2. Договаривающиеся государства, уведомившие ИКАО об отсутствии различий

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>
Багамские Острова	22/11/02	Китай (ОАР Гонконг)	23/10/02
Барбадос	18/4/02	Кувейт	17/8/02
Бахрейн	2/6/02	Объединенные Арабские Эмираты	21/9/02
Бурунди	18/6/02	Парагвай	20/6/02
Гана	3/6/02	Португалия	28/10/02
Греция	28/10/02	Румыния	28/10/02
Иордания	9/10/02	Словакия	26/8/02
Ирак	22/6/02	Эстония	29/10/02
Ирландия	5/10/03		

3. Договаривающиеся государства, не представившие информации

Австралия	Камбоджа	Пакистан
Австрия	Камерун	Палау
Азербайджан	Канада	Папуа-Новая Гвинея
Албания	Катар	Перу
Алжир	Кения	Польша
Ангола	Кипр	Российская Федерация
Антигуа и Барбуда	Кирибати	Руанда
Армения	Колумбия	Сан-Марино
Афганистан	Коморские Острова	Сан-Томе и Принсипи
Бангладеш	Конго	Саудовская Аравия
Белиз	Корейская Народно- Демократическая Республика	Свазиленд
Бенин	Коста-Рика	Сейшельские Острова
Болгария	Кот-д'Ивуар	Сенегал
Боливия	Куба	Сент-Винсент и Гренадины
Босния и Герцеговина	Кыргызстан	Сент-Китс и Невис
Ботсвана	Лаосская Народно- Демократическая Республика	Сент-Люсия
Бруней-Даруссалам	Латвия	Сирийская Арабская Республика
Буркина-Фасо	Лесото	Словения
Бутан	Либерия	Соломоновы Острова
Бывшая югославская Республика Македония	Ливан	Сомали
Вануату	Ливийская Арабская Джамахирия	Судан
Венгрия	Литва	Суринам
Венесуэла	Люксембург	Сьерра-Леоне
Вьетнам	Маврикий	Таджикистан
Габон	Мавритания	Таиланд
Гаити	Мадагаскар	Того
Гайана	Малави	Тонга
Гамбия	Мали	Тринидад и Тобаго
Гватемала	Мальдивы	Тунис
Гвинея	Мальта	Туркменистан
Гвинея-Биссау	Марокко	Турция
Гондурас	Маршалловы Острова	Узбекистан
Гренада	Мексика	Украина
Грузия	Микронезия (Федеративные Штаты)	Уругвай
Дания	Мозамбик	Фиджи
Джибути	Монако	Филиппины
Доминиканская Республика	Монголия	Финляндия
Египет	Намибия	Центральноафриканская Республика
Замбия	Науру	Чад
Западное Самоа	Непал	Швейцария
Зимбабве	Нигер	Шри-Ланка
Израиль	Нигерия	Эквадор
Индия	Нидерланды	Экваториальная Гвинея
Индонезия	Никарагуа	Эритрея
Иран (Исламская Республика)	Новая Зеландия	Эфиопия
Исландия	Объединенная Республика Танзания	Югославия
Испания	Оман	Южная Африка
Йемен		Ямайка
Кабо-Верде		
Казахстан		

4. Пункты, в отношении которых получены уведомления о различиях

<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>	<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>
Общие положения	Бельгия	4.9	Соединенное Королевство
	Мьянма	4.10	Соединенное Королевство
	Соединенные Штаты Америки	4.11	Швеция
	Хорватия	4.12	Соединенные Штаты Америки
Глава 1. Определения	Аргентина	4.13	Острова Кука
	Острова Кука		Самоа
	Самоа		Острова Кука
	Соединенное Королевство		Самоа
	Соединенные Штаты Америки		Швеция
Глава 3. Общие положения	Италия	4.17	Соединенные Штаты Америки
			Швеция
3.2	Острова Кука	4.18.1	Германия
3.3	Самоа		Острова Кука
3.5	Панама	4.18.2	Самоа
3.5	Германия		Соединенные Штаты Америки
	Острова Кука		Германия
	Самоа		Острова Кука
Глава 4. Общие положения	Соединенные Штаты Америки	Глава 5. Общие положения	Италия
	Япония		
	Италия		
	Соединенные Штаты Америки		
4.1.6.1	Германия	Глава 6. Общие положения	Аргентина
4.3.1	Аргентина		
4.3.2	Соединенные Штаты Америки	6.1.1	Соединенные Штаты Америки
	Швеция		
4.4.2	Соединенные Штаты Америки	6.1.3	Соединенные Штаты Америки
4.5	Бразилия		6.1.3.1.1
	Франция		
4.6.2.1	Франция	6.1.3.1.2	Острова Кука
4.6.2.2	Панама		
4.6.3.1	Соединенные Штаты Америки	6.1.3.1.3	Панама
	Соединенное Королевство		Самоа
	Соединенные Штаты Америки		Соединенное Королевство
4.6.3.2	Франция	6.1.3.1.3	Соединенные Штаты Америки
	Острова Кука		
4.6.3.3	Острова Кука	6.1.3.1.3	Франция
	Самоа		
4.6.4	Соединенные Штаты Америки	6.1.3.1.3	Швеция
4.8	Аргентина		
4.8.1.1	Аргентина	6.1.3.1.3	Япония
			Острова Кука
			Самоа

<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>	<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>
	Соединенные Штаты Америки		Соединенные Штаты Америки
6.1.4	Франция		Франция
	Бразилия		Чешская Республика
6.1.4.1	Швеция	6.8	Япония
	Острова Кука		Острова Кука
	Самоа		Панама
6.1.4.2	Соединенное Королевство	6.9	Самоа
	Япония		Малайзия
	Германия		Соединенные Штаты Америки
	Италия	6.9.1	Швеция
	Острова Кука		Беларусь
	Самоа		Острова Кука
6.2.1	Соединенное Королевство		Самоа
	Япония		Соединенные Штаты Америки
	Соединенные Штаты Америки		Франция
6.2.2	Чешская Республика	6.9.2	Япония
	Швеция		Германия
	Италия		Норвегия
	Соединенные Штаты Америки		Острова Кука
6.3	Франция		Самоа
6.3.1	Япония		Соединенные Штаты Америки
	Уганда		Франция
	Бразилия	6.9.3	Чили
	Италия		Япония
	Острова Кука		Бразилия
	Самоа		Германия
6.3.2.1	Соединенное Королевство		Китай
	Соединенные Штаты Америки		Острова Кука
6.3.3	Япония		Республика Корея
	Италия		Самоа
	Соединенные Штаты Америки		Соединенные Штаты Америки
6.4	Италия	6.9.4	Франция
	Соединенное Королевство		Аргентина
	Соединенные Штаты Америки		Бразилия
	Япония		Германия
	Бразилия		Италия
	Италия		Китай
	Острова Кука		Острова Кука
	Панама		Республика Корея
	Соединенное Королевство		Самоа
	Соединенные Штаты Америки		Соединенные Штаты Америки
6.5	Уганда	6.9.5	Франция
6.5.1	Германия		Германия
6.5.2	Италия		Острова Кука
	Бразилия		Самоа
	Италия		Соединенные Штаты Америки
6.5.3	Швеция	6.9.6	Беларусь
6.6	Италия		Соединенное Королевство
	Аргентина	6.9.7	Бразилия
	Соединенные Штаты Америки		Франция
6.7	Острова Кука	6.10	Панама
	Самоа		Самоа
	Соединенное Королевство	6.10.1	Германия

<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>	<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>
6.10.1.1	Бразилия Италия Острова Кука Самоа	6.10.1.7.1	Швеция Япония Швеция Япония
6.10.1.2	Бразилия Германия Италия Острова Кука Самоа	6.10.1.7.2	Швеция Япония
6.10.1.3	Германия Италия Острова Кука Самоа	6.10.1.7.3	Швеция Япония
6.10.1.4	Германия Италия Острова Кука Самоа	6.10.1.7.4	Швеция Япония
6.10.1.4.1	Соединенное Королевство Швеция Япония	6.10.1.7.5	Швеция Япония
6.10.1.5	Бразилия Германия Италия Острова Кука Самоа Соединенное Королевство Франция Швеция Япония	6.10.2	Бразилия Германия Италия Острова Кука Самоа
6.10.1.5.1	Бразилия Германия Италия Острова Кука Соединенное Королевство Франция Швеция Япония	6.10.3.1	Бразилия Германия Италия Острова Кука Самоа Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Япония
6.10.1.5.2	Бразилия Острова Кука Самоа Соединенное Королевство Франция Швеция Япония	6.10.3.2	Аргентина Бразилия Германия Италия Острова Кука Самоа Соединенные Штаты Америки Франция Япония
6.10.1.6	Бразилия Германия Италия Острова Кука Самоа	6.10.4	Бразилия Италия Острова Кука Самоа Соединенное Королевство Франция Япония
6.10.1.7	Бразилия Соединенное Королевство Франция	6.10.4.1	Германия
		6.10.4.2	Германия
		6.10.5.1	Германия Италия Острова Кука Самоа Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Япония
		6.10.5.2	Германия Италия Острова Кука

<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>	<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>
	Соединенные Штаты Америки		Япония
6.10.6	Япония	6.12.5	Аргентина
	Германия	6.13	Аргентина
	Италия		Панама
6.10.6.1	Самоа	6.13.1	Соединенное Королевство
	Бразилия		Япония
6.10.6.2	Острова Кука	6.13.2	Соединенное Королевство
	Бразилия	6.14	Аргентина
	Острова Кука		Бразилия
	Франция		Германия
6.10.6.3	Япония		Острова Кука
	Бразилия		Самоа
	Острова Кука		Соединенные Штаты Америки
	Соединенное Королевство		Франция
	Швеция		Япония
6.10.7	Япония	Глава 7.	
	Острова Кука	Общие	
	Самоа	положения	Панама
6.10.7.1	Германия	7.1.1	Соединенное Королевство
6.10.7.2	Германия		Соединенные Штаты Америки
6.10.8	Германия	7.1.2	Соединенные Штаты Америки
	Самоа	7.1.4	Соединенное Королевство
	Швеция		Соединенные Штаты Америки
6.10.8.1	Италия	7.2.1	Соединенные Штаты Америки
	Острова Кука	7.2.4	Соединенные Штаты Америки
	Франция		
6.10.8.2	Острова Кука	Глава 8.	
6.10.9	Германия	Общие	
	Италия	положения	Панама
	Острова Кука	8.1	Острова Кука
	Самоа		Самоа
	Соединенные Штаты Америки	8.1.1	Соединенное Королевство
6.10.10	Бразилия	8.1.3	Франция
6.11	Бразилия	8.2.1	Соединенное Королевство
	Германия	8.2.2	Острова Кука
	Франция		Самоа
	Швеция		Соединенные Штаты Америки
6.12	Соединенные Штаты Америки		Швеция
6.12.1	Аргентина	8.2.3	Острова Кука
	Германия		Самоа
	Италия		Швеция
	Соединенное Королевство	8.3	Соединенное Королевство
6.12.2	Япония	Глава 9.	
	Аргентина	Общие	
	Германия	положения	Соединенные Штаты Америки
	Италия	9.1	Италия
6.12.3	Соединенное Королевство		Острова Кука
	Япония	9.2	Самоа
	Германия		Италия
	Италия		Панама
6.12.4	Соединенное Королевство		
	Япония		
	Аргентина		

Глава 1

Определения *Авиационные спецработы.* Согласно национальным правилам авиационные спецработы представляют собой коммерческий полет воздушного судна в любых целях, за исключением авиатранспортных перевозок.

Глава 4

4.3.1 e) Схемы действий пассажиров в аварийной обстановке не требуются.

4.8 В национальных правилах слово "oil" (масло) заменено на слово "lubricant" (смазочное масло).

4.8.1.1 a) Национальные правила требуют наличия количества топлива и масла, необходимого для выполнения полета до планируемого пункта назначения и продолжения полета в течение дополнительных 30% расчетного времени, рассчитанного для этого этапа, однако этот запас не должен быть менее 45 мин.

Глава 6

Использование бортовой системы предупреждения столкновений (БСПС). С 1 января 2005 года зарегистрированные в Аргентине и за рубежом самолеты и вертолеты, имеющие максимальную сертифицированную взлетную массу более 15 000 кг или утвержденную конфигурацию с максимальным количеством кресел более 30, исключая любые кресла пилотов, и выполняющие полеты категории авиации общего назначения, при которых Аргентинская Республика предоставляет обслуживание воздушного движения, должны быть оснащены бортовой системой предупреждения столкновений типа БСПС II или оборудованием, имеющим аналогичные параметры.

С января 2005 года все зарегистрированные в Аргентине и за рубежом самолеты и вертолеты, выполняющие полеты выше относительной высоты 3 000 футов в воздушном пространстве, в котором Аргентинская Республика предоставляет обслуживание воздушного движения, и имеющие:

- a) максимальную сертифицированную взлетную массу более 5 700 кг или
- b) утвержденную конфигурацию с максимальным количеством кресел 10 или более, исключая любые кресла пилотов, должны быть оснащены оборудованием БСПС II или оборудованием, имеющим аналогичные параметры.

С 1 января 2003 года бортовая система предупреждения столкновений (БСПС II или оборудование, имеющее аналогичные параметры) эксплуатируется с соблюдением соответствующих положений тома IV Приложения 10.

6.6 c) Национальные правила предусматривают два точных барометрических высотомера.

6.9.4* Система предупреждения о близости земли не требуется для воздушных судов с поршневыми двигателями.

6.10.3.2* Все самолеты с несколькими газотурбинными двигателями, имеющие максимальную сертифицированную взлетную массу более 5 700 кг или конфигурацию, рассчитанную на 10 пассажиров или более, исключая любые кресла пилотов, должны быть оснащены одним или несколькими утвержденными самописцами полетных данных. Требуемое число считываемых параметров: 11.

* Рекомендуемая практика.

- 6.12.1 С 1 июля 2000 года Аргентина требует один автоматически приводимый в действие аварийный приводной передатчик (ELT), который работает на частотах 406 и 121,5 МГц.
- 6.12.2 С 1 июля 2000 года Аргентина требует один автоматически приводимый в действие ELT, который работает на частотах 406 и 121,5 МГц.
- 6.12.4* Положения данного пункта не применяются в отношении:
- a) коммерческих транспортных воздушных судов, выполняющих учебные полеты в пределах радиуса 50 м. миль от аэропорта вылета;
 - b) воздушных судов, используемых для проведения проектных и летных испытаний;
 - c) воздушных судов в любой период, когда автоматический ELT временно снят для проверки, ремонта, доработки или замены, с соблюдением следующего:
 - 1) документация по воздушному судну должна содержать примечание с указанием даты первоначального снятия, марки, модели, серийного номера и причины снятия автоматического ELT, а в поле зрения пилота размещается бирка с надписью "ELT НЕ УСТАНОВЛЕН". Отсутствие ELT должно указываться во всех планах полетов;
 - 2) полеты, предусматриваемые данным исключением, будут прекращены спустя 90 дней после даты снятия автоматического ELT с воздушного судна.
- 6.12.5 До 1 января 2005 года на всех воздушных судах не требуется установка ELT дистанционного контроля.
- 6.13 С 1 июля 2000 года зарегистрированные в Аргентине и за рубежом воздушные суда, выполняющие полеты категории авиации общего назначения в воздушном пространстве, в котором Аргентинская Республика предоставляет обслуживание воздушного движения, за исключением планеров и воздушных судов, выполняющих по разрешению авиационные спецработы и приписанных к летным школам воздушных судов, когда они используются для летной подготовки, должны быть оснащены бортовым приемоответчиком, передающим данные о барометрической высоте (режим C вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ)).
- 6.14* Не выполняется.

* Рекомендуемая практика.

Глава 6

- 6.9.1 С 1 января 2001 года все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5 700 кг или на борту которых разрешен провоз более 9 пассажиров, оборудуются системой предупреждения о близости земли, если они выполняют международные полеты.
- 6.9.6 Система предупреждения о близости земли срабатывает, как минимум, в следующих случаях:
- a) чрезмерная скорость сближения с местностью;
 - b) чрезмерная потеря высоты после взлета или ухода на второй круг;
 - c) недостаточный запас высоты над местностью, когда шасси не поставлены на замок выпущенного положения.
-

**Общие
положения**

Бельгия не опубликовала правила для международной авиации общего назначения, аналогичные требованиям части II *"Международная авиация общего назначения. Самолеты"* Приложения 6, за исключением правил полетов таких типов воздушных судов и требований к их техническому обслуживанию.

Глава 4

4.4.2* Не выполняется.

Глава 6

6.1.3.1.1 а) *Примечание.* Данный вопрос изучается. Выполнение, возможно, будет обеспечено после 31 декабря 2003 года применительно к самолетам с максимальной взлетной массой более 5 700 кг.

6.1.3.1.1 е) Согласно бразильским правилам данное требование применяется только к полетам по ППП и ночным полетам по ПВП.

6.1.3.1.2* Не выполняется.

6.1.4 В бразильских правилах не предусматриваются места вскрытия.

Примечание. Бразильские правила предусматривают только внешнюю маркировку аварийных выходов.

6.3.1 Согласно бразильским правилам наличие якорей в настоящее время не требуется.

Примечание. Якоря будут требоваться после 31 марта 2003 года.

6.4 Не выполняется.

Примечание. Предусматривается обеспечить выполнение в ближайшем будущем, насколько это практически возможно.

6.5.2 Эксплуатационные правила в Бразилии не требуют наличия такого устройства, поскольку оно является обязательным согласно правилам сертификации типа.

6.5.3*

6.9.3* Бразильские правила предусматривают, что все самолеты, изготовленные после 31 декабря 2003 года и имеющие разрешение на провоз более 6 пассажиров, оборудуются системой предупреждения о близости земли с функцией оценки рельефа местности в направлении полета, а самолеты, изготовленные до 1 января 2004 года, должны быть оборудованы системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета, до 1 января 2007 года.

6.9.4* Не выполняется.

6.9.7* Бразильские правила предусматривают, что все самолеты, изготовленные после 31 декабря 2003 года и имеющие разрешение на провоз более 6 пассажиров, оборудуются системой предупреждения о близости земли с функцией оценки рельефа местности в направлении полета, а самолеты, изготовленные до 1 января 2004 года, должны быть оборудованы системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета, до 1 января 2007 года.

6.10.1.1 В бразильских правилах используются требования ФАУ и считается, что они являются аналогичными требованиям ИКАО.

6.10.1.2

6.10.1.5 Не выполняются.

6.10.1.5.1

* Рекомендуемая практика.

- 6.10.1.5.2 *Примечание.* Данный вопрос изучается. Выполнение будет обеспечено после 31 декабря 2003 года.
- 6.10.1.6* Не выполняется.
- Примечание.* Предусматривается обеспечить выполнение в ближайшем будущем, насколько это практически возможно.
- 6.10.1.7 Согласно бразильским правилам самописец полетных данных типа IA (FDR) или аналогичного типа не требуется для авиации общего назначения.
- 6.10.2 Согласно бразильским правилам должна обеспечиваться возможность записи данных в течение по крайней мере последних 8 ч работы.
- 6.10.3.1 Согласно бразильским правилам самописец полетных данных типа I или аналогичного типа не требуется для авиации общего назначения.
- 6.10.3.2* Согласно бразильским правилам требуется самописец полетных данных типа II или аналогичного типа, который должен обеспечить запись данных в течение по крайней мере последних 8 мин.
- 6.10.4 Не выполняется.
- Примечание.* Данный вопрос изучается. Выполнение будет обеспечено после 31 декабря 2003 года.
- 6.10.6.1 Согласно бразильским правилам требуется обеспечить возможность записи данных в течение последних 15 мин работы.
- 6.10.6.2* Не выполняется.
- Примечание.* Предусматривается обеспечить выполнение в ближайшем будущем, насколько это практически возможно. Данное правило не является обязательным.
- 6.10.6.3 Не выполняется.
- Примечание.* Данный вопрос изучается. Выполнение не будет обеспечено до 31 декабря 2003 года.
- 6.10.10 Не выполняется.
- Примечание.* Предусматривается обеспечить выполнение в ближайшем будущем, насколько это практически возможно.
- 6.11 Бразильские правила не предусматривают указатель числа Маха.
- Примечание.* Предусматривается обеспечить выполнение в ближайшем будущем.
- 6.14* Не выполняется.
- Примечание.* Предусматривается обеспечить выполнение в ближайшем будущем. Данное требование не является обязательным.

* Рекомендуемая практика.

Глава 3

3.5* Не выполняется.

Глава 4

4.1.6.1 Не выполняются.

4.15.4*

4.18.1*

4.18.2*

Глава 6

6.1.3.1.1 В Германии пока отсутствуют правила, касающиеся наличия на борту соответствующих документов, однако на практике конкретные документы уже обеспечиваются на борту воздушного судна.

6.1.3.1.2* Не выполняется.

6.1.4.2 Не выполняется.

6.5 Данный пункт пока не включен в национальные правила Германии.

6.9.2 Не выполняются.

6.9.3*

6.9.4*

6.9.5

6.10.1 Не выполняются

6.10.1.2

6.10.1.3 Использование самописцев с записью на фольгу не было прекращено 1 января 1995 года.

6.10.1.4* Не выполняются.

6.10.1.5

6.10.1.5.1

6.10.1.6*

6.10.2

6.10.3.1

6.10.3.2*

6.10.4.1

6.10.4.2*

6.10.5.1

6.10.5.2*

6.10.6

6.10.7.1

6.10.7.2

6.10.8

6.10.9

6.11

6.12.1

6.12.2

6.12.3

6.14*

* Рекомендуемая практика.

Глава 3	Не выполняется.
Глава 4	Не выполняется, за исключением п. 4.4.
Глава 5	Не выполняется.
Глава 6	
6.1.3.1.2* 6.1.4.2	Не выполняется.
6.2.2*	Не выполняется. Контролируемые полеты по ПВП не разрешаются в Италии.
6.3.1 6.3.2.1* 6.3.3 6.4 6.5.1 6.5.2 6.5.3* 6.9.4* 6.10.1.1 6.10.1.2 6.10.1.3 6.10.1.4* 6.10.1.5 6.10.1.5.1 6.10.1.6* 6.10.2 6.10.3.1 6.10.3.2* 6.10.4 6.10.5.1 6.10.5.2* 6.10.6 6.10.8.1 6.10.9 6.12.1 6.12.2 6.12.3	Не выполняются.
Глава 9	
9.1 9.2	Эксплуатационные требования отсутствуют.

* Рекомендуемая практика.

Глава 6

6.9.3* Не выполняются.

6.9.4*

Примечание. Сроки выполнения подлежат определению.

* Рекомендуемая практика.

Глава 6

- 6.9 Не выполняется. Самолеты, не оборудованные GPWS с функцией оценки рельефа местности в направлении полета, ограничены провозом менее 10 человек при выполнении международных полетов.
-

**Общие
положения**

Мьянма не опубликовала правила для международной авиации общего назначения, соответствующие требованиям части II Приложения 6, за исключением требований к техническому обслуживанию.

Глава 6

6.9.2 Норвегия не будет требовать модернизировать самолеты, оснащенные GPWS до 1 октября 2001 года.

Глава 1

Определения *Член летного экипажа.* Член экипажа, назначенный эксплуатантом для выполнения обязанностей пилота или бортинженера на борту воздушного судна в ходе полета.

Полетное время, время полета: самолеты. Общее время с момента начала движения воздушного судна с помощью своей силовой установки с целью взлета до момента его остановки по окончании полета.

Полет воздушного судна авиации общего назначения. На Островах Кука общий термин "авиация общего назначения" может включать коммерческие полеты. В этом случае применяются соответствующие более жесткие положения части I Приложения 6.

Командир воздушного судна. Применительно к любому воздушному судну означает пилота, который несет ответственность за выполнение и безопасность полета воздушного судна.

Глава 3

3.2 Командир воздушного судна:

- a) несет ответственность за безопасную эксплуатацию воздушного судна в полете, безопасность и здоровье всех пассажиров и членов экипажа, а также безопасность перевозимого груза;
- b) обладает окончательными полномочиями на управление воздушным судном, находящимся под его контролем, и соблюдение дисциплины всеми лицами на борту;
- c) в соответствии с подразделами 3) и 7) раздела 23 (Обязанности командира воздушного судна и эксплуатанта в аварийной обстановке) Закона о гражданской авиации несет ответственность за соблюдение всех соответствующих требований этого закона, а также нормативных положений и правил, разработанных согласно этому закону.

3.5* Не выполняется.

Глава 4

4.6.3.1 Не выполняется.

4.6.3.2 *Выполнение полета ниже DA, DH или MDA.* В тех случаях, когда применяется DA, DH или MDA,
4.6.3.3 командир воздушного судна не выполняет полет на любом аэродроме ниже MDA или не продолжает следовать по схеме захода на посадку по приборам ниже DA или DH, установленной в п. b), если:

- a) воздушное судно не находится в таком положении, из которого может быть выполнено снижение для посадки на намеченную ВПП с нормальной скоростью снижения, используя обычные маневры, которые позволят осуществить приземление в пределах зоны приземления на ВПП планируемой посадки;
- b) видимость в полете не менее видимости, предусмотренной в части 19 для используемой схемы захода на посадку по приборам.

* Рекомендуемая практика.

- с) *Посадка.* Командир воздушного судна не выполняет посадку воздушного судна в том случае, когда видимость в полете менее видимости, предусмотренной в части 19 для используемой схемы захода на посадку по приборам.
- д) *Схема ухода на второй круг.* Каждый командир воздушного судна немедленно выполняет процедуру ухода на второй круг, предусмотренную в части 19, если:
- 1) требования пункта с) не выполняются в любом из следующих случаев:
 - i) когда воздушное судно выполняет полет ниже MDA, или
 - ii) по прибытии в точку ухода на второй круг, включая DA или DH, когда DA или DH установлена и требуется ее использование, и в любой момент времени после этого до приземления, или
 - 2) при выполнении полета по кругу на MDA или выше пилот четко не видит идентифицируемую часть аэродрома, если только идентифицируемую часть аэродрома нельзя видеть в результате обычного маневрирования воздушного судна при заходе на посадку.

4.12* Не выполняются.
 4.13*
 4.18.1*
 4.18.2*

Глава 6

6.1.3.1.1 d) Не выполняются.
 3, d) 4 и e)
 6.1.3.1.2*
 6.1.3.1.3* Для воздушных судов с количеством пассажирских кресел 10 или более и для воздушных судов, выполняющих полеты на малых высотах.
 6.1.4.1 Не выполняются.
 6.1.4.2
 6.3.1 Требования к установке оборудования, подающего звуковые сигналы, и якоря отсутствуют. Каждое воздушное судно массой более 5 700 кг оснащается одним морским якорем.
 6.4 Требование в отношении средств жизнеобеспечения отсутствует.
 6.7 Требования в отношении посадочной фары и светильников во всех пассажирских кабинах отсутствуют.
 6.8 Не выполняются.
 6.9.1
 6.9.2
 6.9.3*
 6.9.4*
 6.9.5
 6.10.1.1

* Рекомендуемая практика.

- 6.10.1.2 Не выполняются.
6.10.1.3
6.10.1.4*
6.10.1.5
6.10.1.5.1
6.10.1.5.2
6.10.1.6*
6.10.2
6.10.3.1
6.10.3.2*
6.10.4
6.10.5.1
6.10.5.2*
6.10.6.1
6.10.6.2*
6.10.6.3
6.10.7
6.10.8.1
6.10.8.2
6.10.9
6.14*

Глава 8

- 8.1 Согласно Правилам гражданской авиации Островов Кука "владелец" является "эксплуатантом". Министерство транспорта определяет "эксплуатанта" воздушного судна как лицо, пилотирующее или использующее воздушное судно или дающее распоряжение или разрешение на полет воздушного судна, его использование или нахождение в любом месте независимо от того, находится ли данное лицо на этом воздушном судне.
- 8.2.2 В соответствии с CAR 91.631 зарегистрированные данные хранятся в течение 5 лет или 1 года соответственно.
- 8.2.3 Согласно Правилам гражданской авиации Островов Кука "арендатором", как и "владельцем", является эксплуатант.

Глава 9

- 9.1 Не выполняется.
-

* Рекомендуемая практика.

Глава 3

- 3.3 Доклады, касающиеся нарушений правил в аварийных ситуациях, должны представляться в течение 5 дней.

Глава 4

- 4.5 Заполненные формы подготовки к полету должны сохраняться в течение 1 года.
- 4.6.3.3 Соответствующие параметры установлены для заходов на посадку по категории II и категории III.

Глава 6

- 6.1.3.1.1 На борту должны находиться документы, касающиеся разрешения на выполнение полета.
- 6.4 Все воздушное пространство Панама располагается над специально обозначенным районом суши, и все воздушные суда должны оснащаться аварийным приводным передатчиком.
- 6.8 Панама разрешает полеты воздушных судов, которые не отвечают требованиям к уровню шума главы 2 или 3, если они зарегистрированы до 1 января 2003 года. Воздушные суда, зарегистрированные после этой даты, должны соответствовать требованиям к уровню шума главы 3.
- 6.10 Эти рекомендации являются обязательными, и требования, установленные для самолетов с газотурбинными двигателями, распространены на турбовинтовые самолеты.
- 6.13 Самолеты, используемые для коммерческих пассажирских перевозок, требуется оснащать устройством сигнализации о разгерметизации.

Глава 7

Панама требует использовать оборудование двусторонней связи на всех воздушных судах и при выполнении всех полетов в ее воздушном пространстве.

Глава 8

Следующие специальные требования к летной годности являются обязательными для воздушных судов, выполняющих полеты в воздушном пространстве Панама:

- a) каждые 24 мес должна проводиться проверка системы статического давления, высотомера и системы автоматического предоставления данных о давлении и абсолютной высоте;
- b) каждые 24 мес должна проводиться проверка приемоответчика;
- c) в пассажирской кабине и кабине экипажа должны использоваться материалы, которые являются по крайней мере огнестойкими, и каждый контейнер для сбора салфеток, бумаги и мусора должен быть изготовлен из огнестойкого материала, который обеспечивает локализацию возможных возгораний.

Глава 9

- 9.2 Летный экипаж из двух пилотов является обязательным для воздушных судов, которым разрешено выполнять полеты по ППП и перевозить более 10 пассажиров.

Глава 6

6.9.3* Не выполняется.

Примечание. Корея не имеет самолетов авиации общего назначения с газотурбинными двигателями, максимальная взлетная масса которых составляет 5 700 кг или менее и на борту которых разрешен провоз более 5, но не более 9 пассажиров.

6.9.4* Не регламентируется.

Примечание. Корея не имеет самолетов авиации общего назначения с поршневыми двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5 700 кг или на борту которых разрешен провоз более 9 пассажиров.

* Рекомендуемая практика.

Глава 1

Определения *Член летного экипажа.* Член экипажа, назначенный эксплуатантом для выполнения обязанностей пилота или бортинженера на борту воздушного судна в ходе полета.

Полетное время, время полета: самолеты. Общее время с момента начала движения воздушного судна с помощью своей силовой установки с целью взлета до момента его остановки по окончании полета.

Полет воздушного судна авиации общего назначения. В системе гражданской авиации Самоа общий термин "авиация общего назначения" может включать коммерческие полеты. В этом случае применяются соответствующие более жесткие положения части I Приложения 6.

Командир воздушного судна. Применительно к любому воздушному судну означает пилота, ответственного за выполнение и безопасность полета воздушного судна

Глава 3

3.2 Командир воздушного судна:

- a) несет ответственность за безопасную эксплуатацию воздушного судна в полете, безопасность и здоровье всех пассажиров и членов экипажа, а также за безопасность перевозимого груза;
- b) обладает окончательными полномочиями на управление воздушным судном, находящимся под его контролем, и соблюдение дисциплины всеми лицами на борту;
- c) в соответствии с разделом 13A (*Обязанности командира воздушного судна и эксплуатанта в аварийной обстановке*) Закона о гражданской авиации несет ответственность за соблюдение всех соответствующих требований этого закона, а также нормативных положений и правил, разработанных согласно этому закону.

3.5* Не выполняется.

Глава 4

4.6.3.1 Не выполняется.

4.6.3.2 CAR 91.413 c) – выполнение полета ниже DA, DH или MDA. В тех случаях, когда применяется
4.6.3.3 DA, DH или MDA, командир воздушного судна не выполняет полет на любом аэродроме ниже MDA или не продолжает следовать схеме захода на посадку по приборам ниже DA или DH, установленной в пункте b), если:

- a) воздушное судно не находится в таком положении, из которого может быть выполнено снижение для посадки на намеченную ВПП с нормальной скоростью снижения, используя обычные маневры, которые позволят осуществить приземление в пределах зоны приземления на ВПП планируемой посадки;
- b) видимость в полете не менее видимости, предусмотренной в части 7 для используемой схемы захода на посадку по приборам;
- c) за исключением схемы точного захода на посадку по категории II или категории III, предписанной в части 97 для данного аэродрома, в которой изложены требования в отношении необходимых визуальных ориентиров, по крайней мере один из перечисленных ниже визуальных ориентиров для намеченной ВПП не является отчетливо видимым и распознаваемым для пилота:

- 1) система огней приближения, или
 - 2) маркировка порога ВПП, или
 - 3) огни порога ВПП, или
 - 4) огни обозначения конца ВПП, или
 - 5) визуальный индикатор глиссады, или
 - 6) зона приземления или маркировка зоны приземления, или
 - 7) огни зоны приземления, или
 - 8) ВПП или маркировка ВПП, или
 - 9) огни ВПП.
- d) *Посадка.* Командир воздушного судна не выполняет посадку воздушного судна в том случае, когда видимость в полете меньше видимости, предусмотренной в части 97 для используемой схемы захода на посадку по приборам.
- e) *Схема ухода на второй круг.* Каждый командир воздушного судна немедленно выполняет процедуру ухода на второй круг, предусмотренную в части 97, если:
- 1) требования пункта с) не выполняются в любом из следующих случаев:
 - i) когда воздушное судно выполняет полет ниже MDA, или
 - ii) по прибытии в точку ухода на второй круг, включая DA или DH, когда DA или DH установлена и требуется ее использование, и в любой момент времени после этого до приземления, или
 - 2) при выполнении полета по кругу на MDA или выше пилот четко не видит идентифицируемую часть аэродрома, если только идентифицируемую часть аэродрома нельзя видеть в результате обычного маневрирования воздушного судна при заходе на посадку.

4.12* Не выполняются.

4.13*

4.18.1*

4.18.2*

Глава 6

6.1.3.1.1 d) 3),
4 и e) Не выполняются.

6.1.3.1.2* Не выполняется.

6.1.3.1.3* Для воздушных судов с количеством пассажирских кресел 10 или более и для воздушных судов, выполняющих полеты на малых высотах.

* Рекомендуемая практика.

- 6.1.4.1 Не выполняются.
6.1.4.2
- 6.3.1 За исключением оборудования, подающего звуковые сигналы, и якоря. Каждое воздушное судно массой более 5700 кг оборудуется одним морским якорем.
- 6.7 За исключением посадочной фары и светильников во всех пассажирских кабинах.
- 6.8 Не выполняются.
6.9.1
6.9.2
6.9.3*
6.9.4*
6.9.5
6.10
6.10.1.1
6.10.1.2
6.10.1.3
6.10.1.4*
6.10.1.5
6.10.1.6*
6.10.2
6.10.3.1
6.10.3.2*
6.10.4
6.10.5.1
6.10.5.2*
6.10.6.
6.10.7
6.10.8
6.10.9
6.14*

Глава 8

- 8.1 Согласно Правилам гражданской авиации Самоа (CAR) "владелец" является "эксплуатантом". По отношению к воздушному судну в CAR "эксплуатант" определяется как лицо, пилотирующее или использующее воздушное судно, или дающее распоряжение или разрешение на полет воздушного судна, его использование или нахождение в любом месте независимо от того, находится ли данное лицо с этим воздушным судном.
- 8.2.2 В соответствии с CAR 91.631 зарегистрированные данные хранятся в течение 2 лет или 6 мес.
- 8.2.3 Согласно Правилам гражданской авиации Самоа "арендатором", как и "владельцем", является эксплуатант.

Глава 9

- 9.1 Не выполняется.

* Рекомендуемая практика.

Глава 6

- 6.1.1 В Сингапуре требуется, чтобы воздушные суда авиации общего назначения регистрировались в категории общественного транспорта.
-

Глава 1

Определения *Командир воздушного судна.* Согласно законодательству Соединенного Королевства по отношению к воздушному судну "командир воздушного судна" является лицом, которое в конкретный момент времени управляет воздушным судном, не находясь при этом под руководством какого-либо другого пилота на борту воздушного судна.

Глава 4

4.6.2.2 До начала полета командир воздушного судна должен убедиться в возможности безопасного выполнения полета с учетом метеорологических сводок и прогнозов и любых альтернативных мер на тот случай, когда полет нельзя завершить, как планировалось.

4.6.3.1 Применение требования о прекращении выполнения полета в направлении пункта назначения не носит обязательного характера.

4.7 Выполнение требования об указании запасного аэродрома в плане полета, выполняемого по правилам полетов по приборам, не носит обязательного характера.

4.9 Выполнение требований, касающихся кислорода, не носит обязательного характера.

4.10 Выполнение требований, касающихся кислорода, не носит обязательного характера.

Глава 6

6.1.1 Перечисленное ниже не требует утверждения: карты, схемы и коды, оборудование оказания первой помощи, хронометры, осветительные приборы, свистки, морские якоря, сигнальные ракеты, оборудование для швартовки, постановки на якорь и маневрирования на воде, весла, продукты питания и вода, печки, посуда для приготовления пищи, лопаты для уборки снега, пилы для резки льда, спальные мешки, костюмы для работы в арктических условиях, мегафоны.

6.1.3.1.1 a), b) и c) 1) Требования, касающиеся комплекта первой помощи, переносных огнетушителей и кресел для всех типов полетов, не носят обязательного характера.

6.1.4.1 Метод маркировки зон вскрытия может отличаться.

6.1.4.2 Метод маркировки зон вскрытия может отличаться.

6.3.1 Требования относительно специального оборудования гидросамолетов не носят обязательного характера.

6.3.3 В Соединенном Королевстве используется инструктивный материал. Рекомендации Соединенного Королевства относительно спасательных жилетов и плотов обеспечивают более высокий уровень безопасности.

6.4 Требования относительно сигнальных устройств и аварийно-спасательного оборудования для районов, где осуществлять поиск и спасание будет особенно трудно, не носят обязательного характера.

6.7 c), e) и f) Требования относительно посадочных фар, светильников в пассажирских кабинах и электрических фонарей на рабочем месте каждого члена экипажа не носят обязательного характера.

6.9.6 Параметры TAWS класса B не определены в регламентирующих материалах ВГА.

- 6.10.1.4.1 С 1 января 2003 года не будет запрещено использование самописцев полетных данных с записью на фотопленку.
- 6.10.1.5 Требования, касающиеся записи, корреляции и продолжительности связи по линии передачи данных, не носят обязательного характера для новых самолетов, удостоверение о годности к полетам которых выдано после 1 января 2005 года.
- 6.10.1.5.1 Требования, касающиеся записи, корреляции и продолжительности связи по линии передачи данных для новых самолетов с 1 января 2007 года, не носят обязательного характера.
- 6.10.1.5.2 Требования, касающиеся записи, содержания и времени передачи сообщений по линии передачи данных, не носят обязательного характера.
- 6.10.1.7 Параметры для самописцев полетных данных типа IA в нормативном материале Соединенного Королевства не указаны.
- 6.10.3.1 Самописцы полетных данных типа I не являются обязательными для всех категорий сертификатов летной годности самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг.
- 6.10.4 Требование об установке с 1 января 2005 года на новых самолетах весом более 5700 кг самописцев полетных данных типа IA не носит обязательного характера.
- 6.10.5.1 Бортовые речевые самописцы не являются обязательными для всех категорий сертификатов летной годности самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг.
- 6.10.6.3 Требование об установке с 1 января 2003 года бортовых речевых самописцев на самолетах весом более 5700 кг, сохраняющих информацию за последние 2 ч полета, не носит обязательного характера.
- 6.12.1 Требования, касающиеся ELT и применяемые до 1 января 2005 года, для полетов большой протяженности над водным пространством и над специально обозначенными районами суши, упомянутыми в п. 6.4, не носят обязательного характера.
- 6.12.2 Требования, касающиеся установки с 1 января 2002 года автоматических ELT на новых самолетах, выполняющих полеты большой протяженности над водным пространством и специально обозначенными районами суши, упомянутыми в п. 6.4, не носят обязательного характера.
- 6.12.3 Требования об установке с 1 января 2005 года автоматических ELT на всех самолетах, выполняющих полеты большой протяженности над водным пространством и специально обозначенными районами суши, упомянутыми в п. 6.4, не носят обязательного характера.
- 6.13.1 Частично выполняется. В Соединенном Королевстве действует требование об установке на борту воздушных судов приемопередатчиков, передающих данные о барометрической высоте, при выполнении полетов в специально обозначенном воздушном пространстве.
- 6.13.2* Не выполняется.

Глава 7

- 7.1.1 В Соединенном Королевстве действует требование об установке радиосвязного оборудования на воздушных судах, выполняющих полеты по ППП в контролируемом воздушном пространстве, о котором передается уведомление. Планеры исключены.

* Рекомендуемая практика.

- 7.1.4 Требования, касающиеся радиосвязного оборудования, способного вести связь на предписанных частотах, не носят обязательного характера для полетов большой протяженности над водным пространством и обозначенными районами суши, упомянутыми в п. 6.4.

Глава 8

- 8.1.1 Ответственность за техническое обслуживание несет эксплуатант.
8.2.1
8.3
-

Общие положения Соединенные Штаты Америки не применяют каких-либо положений Приложений 2, 6, 10 или 11 или любого другого Приложения в качестве Стандартов или Рекомендуемой практики к государственному воздушным судам. В соответствии со статьей 3 а) *Конвенции о международной гражданской авиации* Конвенция и Приложения к ней не применяются к государственным воздушным судам. В той мере, в какой любые положения Приложений 2, 6, 10 или 11 касаются эксплуатации или управления государственными воздушными судами, Соединенные Штаты Америки считают, что такие положения являются особой рекомендацией Совета, носят консультативный характер и в отношении таких положений не требуется представлять информацию о различиях в соответствии со статьей 38 Конвенции.

Глава 1

Определения *Примечание.* В Соединенных Штатах Америки расстояния выражаются в футах и милях, а не в метрах. Значительное количество североамериканских эксплуатантов и воздушных судов не оборудованы дисплеями с метрическими единицами.

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

Категория I (кат. I). Для выполнения полетов по категории I в Соединенных Штатах требуется, чтобы относительная высота принятия решения (DH) составляла не менее 200 фут (60 м), а видимость составляла не менее 0,5 мили (800 м) или дальность видимости на ВПП составляла 2400 фут (732 м) (RVR 1800 фут (548 м) с действующими огнями зоны приземления и осевой линии ВПП).

Категория II (кат. II). В Соединенных Штатах Америки требуется, чтобы категория II обеспечивала заходы на посадку с минимумами, составляющими от менее 200 фут (60 м) для относительной высоты принятия решения/менее 2400 фут (732 м) для дальности видимости на ВПП до 100 фут (30 м) для высоты принятия решения/1200 фут (365 м) для дальности видимости на ВПП.

Категория III (КАТ. III). Критерии Соединенных Штатов Америки аналогичны критериям, принятым в части II Приложения 6. Однако дальность видимости на ВПП выражается в футах при значениях менее 700 фут (200 м), но не менее 150 фут (50 м).

Минимальная абсолютная высота снижения (MDA) или минимальная относительная высота снижения (MDH). В Соединенных Штатах Америки не используется термин MDH (или относительная высота над аэродромом) для описания абсолютной высоты или относительной высоты при неточном заходе на посадку или заходе на посадку по кругу, ниже которых снижение должно выполняться без требуемых визуальных ориентиров.

Глава 3

3.5* Не требуется, чтобы командир воздушного судна имел на борту самолета информацию, касающуюся поисково-спасательных служб.

Глава 4

Общие положения Помимо требований главы 4 части II Приложения 6, касающихся подготовки полета, в Соединенных Штатах Америки действует требование, согласно которому на зарегистрированных в Соединенных Штатах Америки крупных воздушных судах или воздушных судах с несколькими газотурбинными двигателями авиации общего назначения, перевозящих пассажиров, при движении воздушного судна по поверхности, взлете и посадке должно обеспечиваться адекватное крепление и хранение продуктов питания, напитков и оборудования для обслуживания пассажиров.

* Рекомендуемая практика.

- 4.3.1 За исключением крупных самолетов и самолетов с несколькими газотурбинными двигателями, в Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы командир воздушного судна принимал меры к тому, чтобы члены экипажа и пассажиры были ознакомлены с расположением и использованием аварийных выходов, спасательных жилетов, кислородного оборудования или другого аварийного оборудования, предназначенного для индивидуального пользования.
- 4.3.2 За исключением крупных самолетов и самолетов с несколькими газотурбинными двигателями, в Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы командир воздушного судна принимал меры к тому, чтобы все лица на борту были ознакомлены с расположением и общим порядком использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного использования.
- 4.6.2.1 В Соединенных Штатах Америки не требуется информация о запасном аэродроме пункта назначения в тех случаях, когда согласно прогнозу погодные условия на аэродроме предполагаемой посадки обеспечивают высоту облачности не менее 2000 футов (600 м) и видимость не менее 3 мили (4,8 км). Кроме того, согласно стандартным минимумам для запасных аэродромов в случае точных заходов на посадку высота облачности составляет 600 футов (185 м) и видимость – 2 мили (3,2 км), а в случае неточных заходов на посадку высота облачности – 800 футов (243 м) и видимость 2 мили (3,2 км).
- 4.6.2.2 b) Согласно действующим в Соединенных Штатах Америки правилам период прогнозирования для аэродрома пункта назначения составляет от 1 ч до и 1 ч после расчетного времени прибытия. Кроме того, минимумы высоты облачности/видимости на аэродроме предполагаемой посадки составляют 2000 футов (600 м) и 3 мили (4,8 км); в тех случаях, когда по крайней мере выполняются эти минимумы, запасной аэродром не требуется.
- 4.6.4 В дополнение к Стандарту, предписанному в п. 4.6.4 части II Приложения 6, в Соединенных Штатах Америки запрещается выполнение пилотом взлета на зарегистрированных в Соединенных Штатах Америки крупных самолетах или самолетах с несколькими газотурбинными двигателями авиации общего назначения при наличии инея, снега или льда, прилипшего к основным системам, компонентам и поверхностям воздушного судна.
- 4.11 Не требуется, чтобы в аварийной обстановке командир воздушного судна принимал меры к тому, чтобы все лица на борту были проинструктированы в отношении аварийных процедур.
- 4.17 В Соединенных Штатах Америки конкретно не определяются полномочия, квалификация или компетенция лиц, которым разрешено выполнять руление на самолетах на площади маневрирования аэродрома.
- 4.18.1* В Соединенных Штатах Америки отсутствуют какие-либо положения, касающиеся заправки
4.18.2* воздушных судов с пассажирами на борту.

Глава 6

Общие положения Помимо предписанных в главе 6 части II Приложения 6 Стандартов, касающихся бортовых приборов и оборудования, в Соединенных Штатах Америки действует требование, согласно которому все эксплуатируемые и зарегистрированные в Соединенных Штатах Америки турбореактивные самолеты должны быть оснащены системой или устройством оповещения об абсолютной высоте. В Соединенных Штатах Америки действует также требование о том, что все транспортные самолеты, используемые для выполнения коммерческих воздушных перевозок в Соединенных Штатах Америки, и все зарегистрированные в Соединенных Штатах Америки транспортные самолеты, используемые при выполнении коммерческих воздушных перевозок за пределами Соединенных Штатов Америки, должны быть оснащены звуковыми устройствами предупреждения о скорости.

* Рекомендуемая практика.

- 6.1.3 В Соединенных Штатах Америки действует требование, согласно которому все зарегистрированные в Соединенных Штатах Америки крупные воздушные суда и воздушные суда с несколькими газотурбинными двигателями авиации общего назначения имеют перечисленное ниже аварийное оборудование в дополнение к оборудованию, указанному в п. 6.1.3 части II Приложения 6: 2 огнетушителя в пассажирской кабине воздушного судна пассажироместимостью 30 или более пассажиров; аварийный топор для самолетов пассажироместимостью более 19 пассажиров; портативный мегафон для самолетов пассажироместимостью более 60, но менее 100 человек и два мегафона для самолетов пассажироместимостью более 100 человек.
- 6.1.3.1.1 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы все самолеты были оснащены: комплектом первой помощи или переносными огнетушителями; креслом или спальным местом для каждого лица; уточненными и удобными для пользования аэронавигационными картами или запасными электрическими предохранителями при выполнении дневных полетов по ПВП.
- 6.1.3.1.2* В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы на борту всех самолетов при выполнении полетов находились коды сигналов "земля – воздух" для целей поиска и спасания.
- 6.1.3.1.3* В Соединенных Штатах Америки действует требование, согласно которому все самолеты, изготовленные после 12 декабря 1986 года, должны быть оснащены плечевыми ремнями на кресле каждого члена экипажа в дополнение к поясным ремням. На небольших гражданских самолетах, изготовленных после 18 июля 1978 года, плечевые ремни и поясные ремни требуются только на передних креслах.
- 6.2.1 b) Для выполнения полетов по ПВП не требуется наличия точного хронометра.
- 6.2.2* В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы самолеты, выполняющие контролируемые полеты по ПВП, были оснащены в соответствии с требованиями, предусмотренными для воздушных судов, выполняющих полеты по правилам полетов по приборам.
- 6.3.1 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы все гидросамолеты, выполняющие любые полеты, были оснащены одним спасательным жилетом или равноценным плавсредством для каждого находящегося на борту человека, оборудованием, подающим звуковые сигналы, предписанные Международными правилами для предупреждения столкновения судов на море, и якорем или морским якорем (плавучими).
- 6.3.2.1* На одномоторных самолетах, выполняющих полеты над водным пространством на расстоянии от берега, превышающем предельную дальность полета в режиме планирования, не требуется иметь спасательные жилеты или равноценные индивидуальные плавсредства, если полет не выполняется по найму; при выполнении полета по найму требуется наличие этого оборудования и пиротехнических средств.
- 6.3.3 a) Спасательные жилеты или утвержденные плавсредства для каждого находящегося на борту лица при выполнении полета над водным пространством на расстоянии 50 м. миль (93 км) от ближайшего берега требуются только на крупных самолетах и самолетах с несколькими газотурбинными двигателями.
- 6.3.3.b) Спасательными плотами и пиротехническими сигнальными устройствами должны оборудоваться лишь крупные самолеты и самолеты с несколькими газотурбинными двигателями, выполняющие полеты над водным пространством на расстоянии более 30 мин полета или 100 м. миль (185 км) от ближайшего берега.

* Рекомендуемая практика.

- 6.4 Не требуется, чтобы самолеты при выполнении полетов над районами суши, которые были обозначены соответствующим государством в качестве районов, где будет особенно трудно осуществлять поиск и спасание, оснащались сигнальными устройствами или аварийно-спасательным оборудованием. Соединенные Штаты Америки не обозначают районы, в которых будет особенно трудно осуществлять поиск и спасание, и поэтому такое дополнительное оборудование не требуется.
- 6.6 d), h), i) и j) В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы все самолеты при выполнении полетов по правилам полетов по приборам или в тех случаях, когда невозможно выдерживать их желаемое пространственное положение без использования одного или нескольких пилотажных приборов, оборудовались:
- a) системой указания воздушной скорости, оборудованной устройством, которое предотвращает ее выход из строя вследствие конденсации или обледенения;
 - b) устройством, указывающим, в достаточной ли степени обеспечивается электропитание гироскопических приборов;
 - c) указателем температуры наружного воздуха или
 - d) указателем вертикальной скорости набора высоты и снижения.
- 6.7 a) и c) – f) Не требуется, чтобы самолеты, выполняющие ночные полеты по правилам визуальных полетов, оснащались:
- a) указателем поворота и скольжения;
 - b) указателем пространственного положения (авиагоризонтом);
 - c) указателем курса (гироскопом);
 - d) устройством, указывающим, в достаточной ли степени обеспечивается электропитание гироскопических приборов;
 - e) точным барометрическим высотомером;
 - f) указателем температуры наружного воздуха;
 - g) хронометром с секундной стрелкой;
 - h) системой указания воздушной скорости, оборудованной устройством, которое предотвращает ее выход из строя вследствие конденсации или обледенения;
 - i) указателем скорости набора высоты и снижения;
 - j) посадочной фарой;
 - k) подсветом для всех пилотажных приборов и оборудования;
 - l) светильниками во всех пассажирских кабинах; и

* Рекомендуемая практика.

m) карманным (электрическим) фонарем на рабочем месте каждого члена экипажа.

6.9 Согласно положениям п. 91.223 CFR14 установка GPWS требуется в настоящее время на новых изделиях, однако допускаются исключения для изделий, выпущенных до марта 2002 года. Согласно этому правилу установка GPWS на всех изделиях должна быть завершена до марта 2005 года, намного раньше соответствующей даты, предложенной ИКАО. В правилах указывается, что на воздушных судах пассажироместимостью 6 человек и более должно быть установлено, как минимум, оборудование TAWS класса В.

Примечание. Согласно правилам ФАУ требуется обеспечить соответствие всех воздушных судов до 29 марта 2005 года, на два года раньше предложенной ИКАО даты (январь 2007 года). Правило ФАУ является более жестким в том отношении, что должно быть обеспечено соответствие всех воздушных судов пассажироместимостью 6 человек и более (независимо от веса) и спецификации TAWS должны отвечать формальному минимальному стандарту в соответствии с Регламентом технических стандартов (TSO)-C151.

6.9.1–6.9.5 Не требуется устанавливать системы предупреждения о близости земли на воздушных судах авиации общего назначения, включая самолеты с газотурбинными двигателями с взлетным весом более 5700 кг или пассажироместимостью более 9 пассажиров.

6.10.3.1 В Соединенных Штатах Америки требования, касающиеся самописцев полетных данных,
6.10.3.2* основаны не на весе воздушного судна, а на количестве пассажиров и конфигурации двигателей.

6.10.5.1 В Соединенных Штатах Америки требования, касающиеся бортовых речевых самописцев,
6.10.5.2* основаны не на весе воздушного судна, а на количестве пассажиров и конфигурации двигателей.

6.10.9 В Соединенных Штатах Америки отсутствует конкретное правило, предусматривающее выполнение проверок в эксплуатации и оценок записи бортовых самописцев данных и бортовых речевых самописцев в целях обеспечения сохранения эксплуатационной пригодности самописцев. Однако в Соединенных Штатах Америки действует требование, согласно которому выполнение этой функции по техническому обслуживанию предусматривается указаниями по сохранению летной годности.

6.12 Необходимо, чтобы все зарегистрированные в Соединенных Штатах Америки самолеты были оснащены ELT, отвечающими требованиям стандартов на проектирование установок TSO-C91 и требованиям к использованию батарей, однако в Соединенных Штатах Америки не требуется наличие аварийного приводного передатчика на:

- a) воздушных судах с газотурбинными двигателями;
- b) воздушных судах, на которых регулярные авиаперевозчики выполняют регулярные полеты;
- c) воздушных судах, выполняющих тренировочные полеты в радиусе 50 м. миль (93 км) от аэродрома, на котором начинаются такие местные полеты;
- d) воздушных судах, выполняющих полеты, связанные с проектированием и испытаниями;
- e) новых воздушных судах, выполняющих полеты, связанные с их изготовлением, подготовкой или поставкой;
- f) воздушных судах сельскохозяйственной авиации;
- g) на воздушных судах, используемых в целях проведения научных исследований и разработок;

* Рекомендуемая практика.

- h) воздушных судах, используемых для подтверждения соответствия правилам, подготовки экипажей, демонстрации, проведения "воздушных гонок" или исследований рынка или
- i) воздушных судах, оснащенных для перевозки не более одного человека.

Требование Соединенных Штатов Америки об установке ELT не разграничивает полеты большой протяженности над водным пространством или полеты над специально обозначенными районами суши.

- 6.14* В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы члены экипажа, которым необходимо находиться в кабине экипажа для исполнения своих служебных обязанностей, при полетах ниже эшелона/абсолютной высоты перехода вели связь с использованием направленных микрофонов или ларингофонов.

Глава 7

- 7.1.1 За исключением выполнения контролируемых полетов, не требуется, чтобы самолеты, выполняющие полеты ночью, имели на борту связное оборудование, способное обеспечивать ведение двусторонней связи. Требования Соединенных Штатов Америки в отношении радиосвязного оборудования основаны на типе воздушного пространства, в котором выполняется полет, а не на времени дня.
- 7.1.2 В тех случаях, когда требуется более одного блока радиосвязного оборудования, в Соединенных Штатах Америки отсутствует положение, согласно которому каждый блок должен быть независимым от другого блока.
- 7.1.4 За исключением выполнения контролируемых полетов, не требуется, чтобы самолеты, выполняющие полеты большой протяженности над водным пространством или полеты над недостаточно развитыми участками суши, имели на борту радиосвязное оборудование, способное обеспечивать ведение двусторонней связи.
- 7.2.1 В Соединенных Штатах Америки отсутствуют положения, касающиеся требуемых бортовых навигационных приборов, позволяющих выполнять полет в соответствии с планом полета, предписанными типами RNP и предоставляемыми службами воздушного движения. В Соединенных Штатах Америки конкретно не указывается минимальное расстояние между наземными ориентирами, используемыми воздушными судами, выполняющими полеты по правилам визуальных полетов.
- 7.2.4 Не требуется, чтобы самолеты имели на борту навигационное оборудование, которое в случае отказа одного из элементов оборудования на любом этапе полета позволяет самолету продолжать полет в соответствии с положениями пп. 7.2.1 – 7.2.3 части II Приложения 6.

Глава 8

- 8.2.2 В Соединенных Штатах Америки не требуется хранение зарегистрированных данных после снятия с эксплуатации соответствующего агрегата.

Глава 9

Не требуется, чтобы командир воздушного судна следил за тем, чтобы свидетельства каждого члена летного экипажа были выданы или им была придана сила государством регистрации, чтобы в них были проставлены соответствующие квалификационные отметки и они были действительными на данный момент, и чтобы удостоверился в том, что члены летного экипажа сохраняют уровень своей профессиональной подготовки.

* Рекомендуемая практика.

Глава 6

6.3 Не выполняются.
6.4

Глава 4

- 4.4.2* Во Франции отсутствуют какие-либо конкретные требования, касающиеся градиента набора высоты, помимо тех требований, которые изложены в руководстве по летной эксплуатации.
- 4.6.2.2 Во Франции отсутствует требование относительно наличия схемы захода на посадку по приборам для отдельных аэродромов без запасного аэродрома.
- 4.6.3.1 Во Франции отсутствует конкретное требование, касающееся продолжения полета в зависимости от метеорологических условий на аэродроме пункта назначения или запасном аэродроме.

Глава 6

- 6.1.3.1.1 Во Франции требуется, чтобы легкие самолеты (с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 5700 кг и максимальной пассажироместимостью 9 человек) имели на борту комплекты первой помощи только при выполнении полетов над водным пространством или установленными районами, и не требуется наличие огнетушителя. Наличие на борту предохранителей требуется только при выполнении ночных полетов.
- 6.1.3.1.2* Во Франции наличие на борту кодов сигналов "земля – воздух" для целей поиска и спасания требуется лишь при выполнении полетов над определенными участками суши.
- 6.1.3.1.3* Во Франции не требуется оснащать старые самолеты (изготовленные до 1983 года) системой привязных ремней.
- 6.2.2* Во Франции отсутствуют какие-либо особые требования в отношении контролируемых полетов по ПВП помимо обеспечения соответствия требованиям УВД.
- 6.7 Во Франции не требуется, чтобы самолеты, выполняющие полеты по ПВП ночью, оснащались хронометром, термометром, противообледенительной системой приемника воздушного давления и светильниками в пассажирской кабине
- 6.9.1 Французские правила, касающиеся авиации общего назначения, распространяются только на
6.9.2 самолеты, имеющие массу более 15 000 кг или пассажироместимость более 30 человек.
6.9.3*
6.9.4*
6.9.7
- 6.10.1.5 Французскими правилами пока не предусматриваются требования относительно регистрации связи
6.10.1.5.1 по линии передачи данных.
6.10.1.5.2
- 6.10.1.7 Перечень параметров, предусмотренный французскими правилами, не в полной мере соответствует требованиям Приложения 6.
- 6.10.3.2* Во Франции требования об оснащении самописцами типа II относятся к самолетам с максимальной взлетной массой 14 000 кг или более, которые выполнили первый полет 1 января 1989 года или после этой даты. В отношении самолетов с максимальной взлетной массой 14 000 кг или более, которые выполнили первый полет до 1 января 1989 года, требуется регистрировать только траекторию полета.

* Рекомендуемая практика.

- 6.10.4 Перечень параметров для самописцев типа IA пока не включен во французские правила. Вследствие этого сфера применения самописцев типа IA пока не определена.
- 6.10.6.2* Во Франции бортовыми речевыми самописцами требуется оснащать самолеты весом более 5700 кг только в том случае, если они сертифицированы 1 апреля 1998 года или после этой даты.
- 6.10.8.1 Не выполняется.
- 6.11 Во Франции указатель числа Маха требуется устанавливать только на тяжелых самолетах (с максимальным сертифицированным взлетным весом более 5700 кг или пассажироместимостью более 9 человек).
- 6.14* Не выполняется.

Глава 8

8.1.3 Во Франции свидетельство о техническом обслуживании разрешается подписывать лицу, не аттестованному в соответствии с Приложением I для выполнения операций по техническому обслуживанию за пределами утвержденной организации, в следующих случаях:

- a) простое техническое обслуживание и
- b) техническое обслуживание легких воздушных судов, которым выдан ограниченный сертификат, не отвечающий требованиям Приложения 8.

В этих случаях сертификат летной годности является действительным только в течение 6 мес и возобновление осуществляется непосредственно французскими полномочными органами.

* Рекомендуемая практика.

**Общие
положения**

Национальные правила не завершены. Решения по конкретным случаям применения принимаются на основании SARPS ИКАО.

Глава 6

- 6.2.1 b) Не применяется к самолетам, которые выполняют полеты над территорией Чешской Республики и сертификаты летной годности которых были впервые выданы до 31 декабря 1997 года.
- 6.7 a) При ночных полетах по ПВП не требуются следующие приборы:
- a) указатель температуры наружного воздуха, устанавливаемый в кабине летного экипажа; или
 - b) указатель поворота и скольжения, указатель пространственного положения (авиагоризонт), указатель курса (гироскоп) или их сочетания или комплексные командные пилотажные системы.
-

Глава 6

6.9.2 Применяется только в отношении турбореактивных воздушных судов с количеством пассажирских кресел более 10.

Глава 1

- Определения *Эксплуатационные минимумы аэродрома.* Точно не определены, но частично охватываются другими определениями.
- Абсолютная высота принятия решения (DA) или относительная высота принятия решения (DH).* Этим определением охватываются только точные заходы на посадку.
- Заходы на посадку и посадки с использованием схем захода на посадку по приборам.* Точно не определены, однако частично охватываются другими определениями.
- Заходы на посадку и посадки с вертикальным наведением.* Не определены.
- Программа технического обслуживания.* Точно не определена, однако частично охватывается другими определениями.

Глава 4

- 4.3.1 Карточка инструктажа не включена в обязательные средства проведения инструктажа пассажиров.
- 4.10 Шведскими правилами предусматривается лишь наличие на борту кислорода и оборудования для дыхания, а не их обязательное использование.
- 4.14 Командир воздушного судна не несет полной ответственности за годность по состоянию здоровья членов летного экипажа.
- 4.17 Не выполняется.

Глава 6

- 6.1.3.1.1 b) Частично выполняется.
- 6.1.3.1.1 d) 3 и 4) Не выполняется.
- 6.1.4 Не выполняется
- 6.2.1 b) и c) Для полетов по ПВП не требуется установка точного барометрического высотомера и хронометра.
- 6.5.2 Не выполняется.
- 6.9 Шведскими правилами предписывается установка GPWS на воздушных судах с максимальной взлетной массой более 15 000 кг или пассажироместимостью более 30 человек и не требуется функция оценки рельефа местности в направлении полета.
- 6.10.1.3 По-прежнему разрешается использование бортовых самописцев с записью на фольгу.
- 6.10.1.4.1 Не выполняются.
- 6.10.1.5
- 6.10.1.5.1
- 6.10.1.5.2
- 6.10.1.7 Частично выполняются.
- 6.10.1.7.5

6.10.6.3 Не выполняются.
6.10.8

6.11 Не выполняется.

Глава 8

8.2.2 Отсутствует требование о хранении данных в течение 90 дней после окончательного снятия с эксплуатации.

8.2.3 Не выполняется.

Глава 3

3.5* Не выполняется.

Глава 6

6.1.3.1.1 d) 3) и 4) Не требуется обеспечивать наличие на самолетах руководств, содержащих правила и визуальные сигналы, используемые перехватываемым или перехватывающим воздушным судном.

6.1.3.1.2* Не выполняется.

6.1.4.1 В Японии отсутствует требование к маркировке мест аварийного вскрытия фюзеляжа.
6.1.4.2

6.2.2* Самолеты, выполняющие контролируемые полеты по ПВП, не требуется оснащать всем оборудованием, которое необходимо для полетов по ППП.

6.3.1 c) и d) Не выполняется. В Японии отсутствует требование к установке на самолетах якоря или морского (плавучего) якоря.

6.3.3 b) Многодвигательные самолеты должны иметь на борту спасательные плоты при полетах над водным пространством на расстоянии более 720 км. Это расстояние изменяется на 370 км с 17 января 2003 года.

6.7 a) Самолеты, выполняющие полеты по ПВП ночью, не требуется оснащать всем оборудованием, которое необходимо для полетов по ППП.

6.9.1 Не выполняются. GPWS требуется устанавливать на самолетах, используемых для
6.9.2 авиатранспортных перевозок.

6.10.1.4.1 Не выполняется. В Японии отсутствует требование к прекращению использования FDR с записью на фото пленку.

6.10.1.5 Не выполняются. В Японии отсутствует требование к регистрации цифровых сообщений.
6.10.1.5.1
6.10.1.5.2

6.10.1.7 Не выполняются. В Японии отсутствует требование в отношении FDR типа IA.

6.10.1.7.1
6.10.1.7.2
6.10.1.7.3
6.10.1.7.4
6.10.1.7.5

6.10.3.1 Самолеты, помимо используемых для авиатранспортных перевозок, должны оснащаться FDR с 11 июля 2002 года.

6.10.3.2* Не выполняется. Самолеты с максимальной взлетной массой 27 000 кг или менее, которые не используются для авиатранспортных перевозок, не требуется оснащать FDR.

6.10.4 Не выполняется. В Японии отсутствует требование в отношении FDR типа 1A.

6.10.5.1 Самолеты, за исключением используемых для авиатранспортных перевозок, должны оснащаться CVR с 11 июля 2002 года.

* Рекомендуемая практика.

- 6.10.5.2* Самолеты, имеющие максимальную взлетную массу 27 000 кг или менее и не используемые для авиатранспортных перевозок, не требуется оснащать CVR.
- 6.10.6.2* CVR должен сохранять информацию, записанную в течение последних 30 мин его работы.
- 6.10.6.3 CVR должен сохранять информацию, записанную в течение последних 30 мин его работы.
- 6.12.1 Многодвигательные самолеты требуется оснащать ELT при полетах над водным пространством на расстоянии более 720 км. 17 января 2003 года это расстояние будет изменено на 370 км, и с 17 января 2003 года самолеты должны оснащаться ELT при выполнении полетов над обозначенными районами суши.
- 6.12.2 Не выполняются. В Японии отсутствует требование в отношении оснащения самолетов автоматическим ELT.
- 6.12.3
- 6.12.4*
- 6.13.1 Самолеты требуется оснащать приемоответчиком, передающим данные о барометрической высоте, при выполнении полетов в воздушном пространстве, обозначенном министром землепользования, инфраструктуры и транспорта.
- 6.14* Не выполняется. В Японии отсутствует требование к использованию направленных микрофонов или ларингофонов.
-

* Рекомендуемая практика.