



Препроводительная записка

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

Часть III. Международные полеты. Вертолеты

(Издание пятое)

1. Прилагаемое Дополнение заменяет все предыдущие дополнения к части III Приложения 6 и включает различия, о которых Договаривающиеся государства уведомили до 30 сентября 2002 года, в отношении всех поправок, включая поправку 8.
2. Данное Дополнение следует поместить в конце части III Приложения 6 (пятое издание). Получаемые от Договаривающихся государств дополнительные сведения о различиях будут издаваться периодически в качестве поправок к настоящему Дополнению.

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

Часть III. Международные полеты. Вертолеты

(Издание пятое)

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

СЕНТЯБРЬ 2002 ГОДА

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ПЕРЕЧЕНЬ ПОПРАВОК К ДОПОЛНЕНИЮ

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

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

ПОПРАВКИ К ЧАСТИ III ПРИЛОЖЕНИЯ 6, ПРИНЯТЫЕ ИЛИ УТВЕРЖДЕННЫЕ СОВЕТОМ ПОСЛЕ ОПУБЛИКОВАНИЯ ПЯТОГО ИЗДАНИЯ В ИЮЛЕ 2001 ГОДА

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

<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 части III Приложения 6 (пятое издание), со всеми поправками, включая поправку 8, или имеют замечания по их применению.

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

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Страницы в Дополнении</i>	<i>Дата издания</i>
Австралия	16/8/02	6	30/9/02
Аргентина	29/11/01	2	30/9/02
Германия	17/9/01	1	30/9/02
Грузия	16/11/01	2	30/9/02
Дания	24/9/01	2	30/9/02
Индия	25/10/01	1	30/9/02
Новая Зеландия	4/9/01	8	30/9/02
Норвегия	16/10/01	1	30/9/02
Папуа-Новая Гвинея	15/1/02	4	30/9/02
Румыния	15/10/01	1	30/9/02
Словакия	23/11/01	1	30/9/02
Соединенное Королевство	30/10/01	6	30/9/02
Соединенные Штаты Америки	7/9/01	11	30/9/02
Финляндия	28/9/01	2	30/9/02
Франция	15/10/01	6	30/9/02
Чешская Республика	31/7/01	1	30/9/02
Швеция	21/9/01	3	30/9/02
Южная Африка	13/11/01	1	30/9/02

2. Договаривающиеся государства, уведомившие ИКАО об отсутствии различий

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>
Барбадос	1/6/01	Китай (ОАР Гонконг)	28/9/01
Бахрейн	21/7/01	Колумбия	12/2/02
Боливия	30/7/01	Ливан	18/9/01
Бурунди	13/8/01	Нидерланды	29/6/01
Бывшая югославская Республика Македония	29/6/01	Объединенные Арабские Эмираты	19/8/01
Гана	4/10/01	Пакистан	25/9/01
Египет	6/4/01	Португалия	15/10/01
Иордания	13/6/01	Республика Молдова	24/9/01
Китай	28/8/01	Сингапур	21/11/01
		Эритрея	11/5/01

3. Договаривающиеся государства, не представившие информацию

Австрия	Камбоджа	Парагвай
Азербайджан	Камерун	Перу
Албания	Канада	Польша
Алжир	Катар	Республика Корея
Ангола	Кения	Российская Федерация
Андорра	Кипр	Руанда
Антигуа и Барбуда	Кирибати	Сальвадор
Армения	Коморские Острова	Самоа
Афганистан	Конго	Сан-Марино
Багамские Острова	Корейская Народно- Демократическая Республика	Сан-Томе и Принсипи
Бангладеш	Коста-Рика	Саудовская Аравия
Беларусь	Кот-д'Ивуар	Свазиленд
Бельгия	Куба	Сейшельские Острова
Белиз	Кувейт	Сенегал
Бенин	Кыргызстан	Сент-Винсент и Гренадины
Болгария	Лаосская Народно- Демократическая Республика	Сент-Китс и Невис
Босния и Герцеговина	Латвия	Сент-Люсия
Ботсвана	Лесото	Сирийская Арабская Республика
Бразилия	Либерия	Словения
Бруней-Даруссалам	Ливийская Арабская Джамахирия	Соломоновы Острова
Буркина-Фасо	Литва	Сомали
Бутан	Люксембург	Судан
Вануату	Маврикий	Суринам
Венгрия	Мавритания	Сьерра-Леоне
Венесуэла	Мадагаскар	Таджикистан
Вьетнам	Малави	Таиланд
Габон	Малайзия	Того
Гаити	Мали	Тонга
Гайана	Мальдивы	Тринидад и Тобаго
Гамбия	Мальта	Тунис
Гватемала	Марокко	Туркменистан
Гвинея	Маршалловы Острова	Турция
Гвинея-Бисау	Мексика	Уганда
Гондурас	Микронезия (Федеративные Штаты)	Узбекистан
Гренада	Мозамбик	Украина
Греция	Монако	Уругвай
Демократическая Республика Конго	Монголия	Фиджи
Джибути	Мьянма	Филиппины
Доминиканская Республика	Намибия	Хорватия
Замбия	Науру	Центральноафриканская Республика
Зимбабве	Непал	Чад
Израиль	Нигер	Чили
Индонезия	Нигерия	Швейцария
Ирак	Никарагуа	Шри-Ланка
Иран, Исламская Республика	Объединенная Республика Танзания	Эквадор
Ирландия	Оман	Экваториальная Гвинея
Исландия	Острова Кука	Эстония
Испания	Палау	Эфиопия
Италия	Панама	Югославия
Йемен		Ямайка
Казахстан		Япония
Кабо-Верде		

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	Германия	2.2.4	Новая Зеландия Папуа-Новая Гвинея Соединенные Штаты Америки Южная Африка
РАЗДЕЛ I		2.2.5	Дания Новая Зеландия
Общие положения	Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки	2.2.6	Соединенное Королевство Финляндия
Глава 1.		2.2.6.2	Новая Зеландия
Определения	Аргентина	2.2.6.4	Австралия
	Дания	2.2.7	Южная Африка
	Новая Зеландия	2.2.7.1	Папуа-Новая Гвинея
	Словакия		Грузия
	Соединенное Королевство	2.2.7.2	Новая Зеландия
	Финляндия	2.2.7.3	Грузия
		2.2.7.4	Грузия
Глава 2	Чешская Республика		Папуа-Новая Гвинея
		2.2.8.1	Соединенное Королевство
РАЗДЕЛ II		2.2.8.2	Соединенные Штаты Америки Франция
Общие положения	Соединенное Королевство	2.2.9.2	Папуа-Новая Гвинея
		2.2.11	Соединенные Штаты Америки Австралия
Глава 1			Австралия Дания
Общие положения	Соединенные Штаты Америки		Новая Зеландия Норвегия
1.1.3	Папуа-Новая Гвинея		Папуа-Новая Гвинея
1.1.5	Новая Зеландия		Соединенное Королевство
	Соединенные Штаты Америки	2.3.1	Соединенные Штаты Америки
1.1.6	Папуа-Новая Гвинея	2.3.2	Финляндия
	Соединенное Королевство	2.3.3.1	Швеция
	Соединенные Штаты Америки		Новая Зеландия
Глава 2			Соединенные Штаты Америки
		2.3.3.2	Австралия
2.1.2	Соединенное Королевство		Франция
	Южная Африка	2.3.4.1	Австралия
2.1.3	Папуа-Новая Гвинея		Соединенные Штаты Америки
	Соединенные Штаты Америки	2.3.4.2	Соединенные Штаты Америки
	Южная Африка		Австралия
2.2.2.1	Соединенные Штаты Америки		Грузия
2.2.3.2	Новая Зеландия		Новая Зеландия
	Норвегия		Папуа-Новая Гвинея
	Соединенное Королевство		Соединенное Королевство
	Соединенные Штаты Америки		Соединенные Штаты Америки
	Швеция		Швеция
			Южная Африка

2.3.4.3	Австралия Грузия Новая Зеландия Норвегия Папуа-Новая Гвинея Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Южная Африка	2.6	Новая Зеландия Норвегия Соединенные Штаты Америки Южная Африка
2.3.5.4	Папуа-Новая Гвинея	2.6.1	Дания Грузия Соединенное Королевство Финляндия
2.3.6.2	Дания Новая Зеландия Норвегия Соединенные Штаты Америки Финляндия Франция Швеция	2.6.2	Дания Грузия Соединенное Королевство Финляндия Швеция
2.3.6.3	Австралия Папуа-Новая Гвинея	Глава 3	
2.3.6.3.1	Соединенные Штаты Америки	3.1	Норвегия
2.3.6.3.2	Норвегия Соединенные Штаты Америки	3.1.1	Австралия Папуа-Новая Гвинея Соединенные Штаты Америки
2.3.6.3.3	Новая Зеландия Соединенные Штаты Америки		Швеция
2.3.6.4	Соединенные Штаты Америки Франция	3.1.2	Австралия Новая Зеландия Норвегия
2.3.7	Грузия Папуа-Новая Гвинея Соединенные Штаты Америки Франция		Папуа-Новая Гвинея Соединенные Штаты Америки Франция
2.3.8	Соединенные Штаты Америки Швеция	3.1.3	Швеция Австралия Новая Зеландия Папуа-Новая Гвинея Соединенные Штаты Америки
2.3.8.1	Грузия		Швеция
2.3.8.2	Дания Грузия Финляндия Швеция		Южная Африка
2.4.3	Новая Зеландия Папуа-Новая Гвинея	3.1.4	Австралия Грузия Новая Зеландия
2.4.4	Новая Зеландия		Папуа-Новая Гвинея
2.4.4.3	Папуа-Новая Гвинея		Соединенные Штаты Америки
2.4.4.4	Соединенные Штаты Америки		Франция
2.4.5	Швеция		Швеция
2.4.6	Грузия Швеция	3.1.5	Австралия
2.4.7	Дания Папуа-Новая Гвинея Соединенное Королевство Финляндия		Грузия Новая Зеландия Папуа-Новая Гвинея Соединенное Королевство
2.4.9	Австралия Папуа-Новая Гвинея Франция		Соединенные Штаты Америки Франция Швеция
2.5.1	Дания Соединенное Королевство Финляндия	3.2.1	Папуа-Новая Гвинея Соединенные Штаты Америки Южная Африка
2.5.2	Франция	3.2.2	Папуа-Новая Гвинея
2.5.5	Австралия		Южная Африка

3.2.7	Австралия Соединенные Штаты Америки	4.3.1.2	Австралия Папуа-Новая Гвинея
3.2.7.1	Новая Зеландия	4.3.1.3	Австралия
3.2.7.1.1	Папуа-Новая Гвинея		Грузия
3.2.7.1.2	Франция Папуа-Новая Гвинея Швеция	4.3.1.4	Австралия Грузия Соединенное Королевство
3.2.7.1.3	Папуа-Новая Гвинея Франция	4.3.1.4.1	Австралия Соединенное Королевство
3.2.7.2	Новая Зеландия	4.3.1.5	Австралия
3.2.7.2.1	Папуа-Новая Гвинея Франция		Папуа-Новая Гвинея Соединенное Королевство
3.2.7.2.2	Папуа-Новая Гвинея		Франция
3.2.7.3	Новая Зеландия	4.3.1.5.1	Австралия
3.2.7.3.1	Папуа-Новая Гвинея		Папуа-Новая Гвинея
3.2.7.3.2	Папуа-Новая Гвинея Франция Швеция		Соединенное Королевство Франция
3.2.7.3.3	Папуа-Новая Гвинея Франция	4.3.1.5.2	Австралия Соединенное Королевство
3.3.1	Австралия Папуа-Новая Гвинея	4.3.1.6	Франция Австралия
3.3.2	Австралия Дания Новая Зеландия Папуа-Новая Гвинея Финляндия Франция	4.3.1.7	Грузия Папуа-Новая Гвинея Австралия
Глава 4		4.3.1.7.1	Аргентина Соединенное Королевство Франция
4.1.2	Дания Норвегия Финляндия Швеция	4.3.1.7.2	Австралия Аргентина Соединенное Королевство
4.1.3	Соединенные Штаты Америки	4.3.1.7.3	Австралия Аргентина Соединенное Королевство
4.2.2	Австралия Дания Новая Зеландия Соединенные Штаты Америки Финляндия Франция	4.3.1.7.4	Австралия Аргентина Соединенное Королевство
4.2.3	Соединенные Штаты Америки	4.3.1.7.5	Австралия Аргентина Соединенное Королевство
4.2.4	Новая Зеландия Швеция	4.3.2	Австралия Дания Румыния Финляндия
4.2.4.1	Дания Папуа-Новая Гвинея	4.3.3	Франция Норвегия
4.2.4.2	Папуа-Новая Гвинея Соединенное Королевство Швеция	4.3.3.1	Финляндия Австралия Румыния
4.3	Дания Соединенные Штаты Америки	4.3.3.2	Соединенные Штаты Америки Австралия
4.3.1	Дания Финляндия		Грузия Соединенные Штаты Америки
4.3.1.1	Австралия		Франция

4.3.4	Франция Новая Зеландия	4.5.2.4	Грузия Новая Зеландия
4.3.4.1	Австралия Аргентина Соединенное Королевство	4.5.2.5	Соединенные Штаты Америки Грузия Швеция
4.3.5	Грузия Новая Зеландия Норвегия	4.5.2.6	Австралия Грузия Индия
4.3.5.1	Аргентина Австралия Румыния Соединенные Штаты Америки	4.5.2.7	Новая Зеландия Папуа-Новая Гвинея Соединенные Штаты Америки Австралия Грузия
4.3.5.2	Франция Аргентина Австралия Папуа-Новая Гвинея Соединенные Штаты Америки	4.5.2.8	Новая Зеландия Папуа-Новая Гвинея Соединенные Штаты Америки Швеция Австралия
4.3.6	Франция Австралия Грузия Норвегия Соединенные Штаты Америки	4.6	Грузия Новая Зеландия Папуа-Новая Гвинея Соединенные Штаты Америки
4.3.7.2	Франция Австралия Грузия Папуа-Новая Гвинея Соединенное Королевство	4.7	Грузия Новая Зеландия Соединенные Штаты Америки Соединенные Штаты Америки
4.3.7.3	Соединенное Королевство Франция	4.7.1	Грузия Новая Зеландия Франция
4.3.9.1	Финляндия Франция	4.7.2	Австралия Грузия
4.3.9.2	Австралия	4.7.3	Австралия Грузия
4.3.10	Австралия	4.7.4	Грузия
4.4.1	Норвегия	4.7.5	Австралия Соединенное Королевство
4.4.2	Австралия Дания Норвегия Папуа-Новая Гвинея Соединенные Штаты Америки	4.7.6	Австралия Соединенное Королевство Австралия
	Финляндия Франция Швеция	4.7.7	Австралия Грузия Соединенное Королевство
4.5.1	Австралия Грузия Новая Зеландия Норвегия Соединенные Штаты Америки	4.8.1	Грузия Швеция
4.5.2	Австралия	4.8.2	Грузия Швеция
4.5.2.1	Грузия Новая Зеландия Норвегия Соединенные Штаты Америки	4.8.3	Грузия Швеция
4.5.2.2	Грузия Новая Зеландия	4.8.4	Австралия Грузия Швеция
4.5.2.3	Грузия Соединенные Штаты Америки	4.10.1	Дания Румыния Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки
			Финляндия Франция

4.10.2	Новая Зеландия	6.3.1	Новая Зеландия
4.11	Швеция	6.4	Папуа-Новая Гвинея
4.11.1	Соединенные Штаты Америки	6.4.2	Аргентина
4.11.2	Австралия	6.6	Папуа-Новая Гвинея
	Новая Зеландия	6.8.2	Соединенные Штаты Америки
	Папуа-Новая Гвинея		
	Соединенные Штаты Америки		
	Южная Африка	Глава 7	
4.12	Австралия		
	Грузия	7.1.2	Соединенные Штаты Америки
	Новая Зеландия	7.3	Новая Зеландия
	Соединенные Штаты Америки	7.4.1	Австралия
	Франция		Дания
	Швеция		Соединенные Штаты Америки
4.13	Австралия		Финляндия
	Грузия	7.4.2	Австралия
	Новая Зеландия		Новая Зеландия
	Папуа-Новая Гвинея		Папуа-Новая Гвинея
4.14.1	Грузия		Соединенные Штаты Америки
4.14.2	Грузия		Финляндия
	Новая Зеландия	7.4.3.2	Соединенные Штаты Америки
4.15	Австралия	7.4.3.3	Новая Зеландия
	Дания		Соединенные Штаты Америки
	Соединенное Королевство	7.4.3.5	Франция
	Соединенные Штаты Америки	7.4.4	Соединенные Штаты Америки
	Финляндия		Франция
4.16	Австралия		Финляндия
	Дания	7.5	Грузия
	Новая Зеландия		Соединенные Штаты Америки
	Соединенное Королевство		
	Соединенные Штаты Америки		
	Финляндия	Глава 8	
	Франция		
	Южная Африка	Общие положения	Новая Зеландия
Глава 5		8.1	Соединенное Королевство
			Соединенные Штаты Америки
5.1.2	Австралия		Южная Африка
5.2.1	Норвегия	8.2	Грузия
	Соединенные Штаты Америки		Соединенное Королевство
5.2.2	Австралия		Соединенные Штаты Америки
	Папуа-Новая Гвинея	8.3	Соединенное Королевство
5.3	Папуа-Новая Гвинея	8.4	Соединенные Штаты Америки
			Австралия
Глава 6			Соединенное Королевство
			Соединенные Штаты Америки
			Франция
6.1	Соединенные Штаты Америки		
6.2.4	Папуа-Новая Гвинея	Глава 9	
	Соединенное Королевство		
	Швеция		
6.3	Австралия	9.4.1	Соединенные Штаты Америки
	Соединенное Королевство	9.4.2	Новая Зеландия
	Соединенные Штаты Америки		Соединенные Штаты Америки

9.4.3	Соединенные Штаты Америки	2.7.1	Новая Зеландия
9.5	Папуа-Новая Гвинея		Соединенное Королевство
	Соединенные Штаты Америки	2.7.2	Франция
Глава 10			Австралия
			Папуа-Новая Гвинея
			Соединенное Королевство
			Соединенные Штаты Америки
10.1	Грузия		Франция
10.2	Грузия		Швеция
10.3	Грузия	2.7.3	Новая Зеландия
	Франция		Папуа-Новая Гвинея
10.4	Австралия		Соединенные Штаты Америки
	Грузия		Швеция
	Новая Зеландия	2.8.2	Новая Зеландия
			Соединенные Штаты Америки
Глава 11		2.8.3.1	Австралия
			Новая Зеландия
Общие положения	Новая Зеландия	2.8.3.2	Соединенные Штаты Америки
			Австралия
			Новая Зеландия
11.1	Соединенные Штаты Америки	2.8.3.3	Соединенные Штаты Америки
11.2.1	Соединенные Штаты Америки		Австралия
11.3	Соединенные Штаты Америки		Новая Зеландия
			Папуа-Новая Гвинея
РАЗДЕЛ III			Соединенные Штаты Америки
		2.8.4	Франция
			Новая Зеландия
Общие положения	Грузия		Соединенные Штаты Америки
	Новая Зеландия	2.9.1	Франция
			Соединенное Королевство
Глава 1			Соединенные Штаты Америки
			Франция
1.1	Южная Африка	2.9.2	Швеция
1.1.5	Новая Зеландия		Соединенное Королевство
	Соединенные Штаты Америки	2.10	Соединенные Штаты Америки
			Швеция
Глава 2			Соединенное Королевство
		2.11	Соединенные Штаты Америки
2.3.1	Соединенные Штаты Америки	2.12	Новая Зеландия
2.3.2	Соединенные Штаты Америки	2.13	Новая Зеландия
2.4	Соединенные Штаты Америки		Папуа-Новая Гвинея
2.6.1	Австралия	2.14	Соединенные Штаты Америки
2.6.2	Новая Зеландия	2.15.3	Папуа-Новая Гвинея
2.6.2.1	Соединенные Штаты Америки	2.17	Новая Зеландия
2.6.2.2	Соединенное Королевство		Соединенные Штаты Америки
	Соединенные Штаты Америки		Франция
	Швеция		Швеция
2.6.3.1	Франция	2.18	Новая Зеландия
	Новая Зеландия	2.18.1	Соединенные Штаты Америки
	Соединенное Королевство	2.18.2	Австралия
2.6.3.2	Новая Зеландия		Папуа-Новая Гвинея
2.6.4	Новая Зеландия		Соединенные Штаты Америки
	Южная Африка	2.19	Новая Зеландия

	Соединенное Королевство		Соединенные Штаты Америки
	Соединенные Штаты Америки		Швеция
	Франция	4.3.2.1	Новая Зеландия
	Швеция		Соединенное Королевство
Глава 3		4.3.2.2	Соединенные Штаты Америки
		4.3.2.3	Соединенное Королевство
			Новая Зеландия
3.1	Новая Зеландия	4.3.2.4	Соединенное Королевство
	Соединенные Штаты Америки		Соединенное Королевство
3.3	Австралия	4.3.2.5	Соединенные Штаты Америки
	Новая Зеландия		Соединенное Королевство
	Папуа-Новая Гвинея	4.3.2.6	Соединенные Штаты Америки
	Соединенные Штаты Америки		Австралия
	Швеция		Новая Зеландия
3.4	Австралия		Папуа-Новая Гвинея
	Новая Зеландия		Соединенные Штаты Америки
	Папуа-Новая Гвинея		Франция
	Соединенные Штаты Америки		Швеция
	Франция	4.3.2.7	Южная Африка
	Швеция		Австралия
	Южная Африка		Новая Зеландия
Глава 4			Папуа-Новая Гвинея
			Соединенные Штаты Америки
4.1.1	Соединенное Королевство	4.3.2.8	Франция
4.1.3.1	Австралия		Швеция
	Новая Зеландия		Южная Африка
	Соединенное Королевство		Соединенное Королевство
	Соединенные Штаты Америки		Соединенные Штаты Америки
	Франция	4.4	Соединенное Королевство
4.1.3.2	Новая Зеландия		Швеция
	Соединенные Штаты Америки		Южная Африка
	Франция	4.5.1	Соединенное Королевство
4.1.3.3	Австралия		Швеция
	Новая Зеландия	4.5.2	Швеция
	Папуа-Новая Гвинея	4.6	Новая Зеландия
	Соединенные Штаты Америки		Соединенные Штаты Америки
	Франция	4.7.1	Новая Зеландия
4.1.4	Новая Зеландия		Соединенные Штаты Америки
	Соединенное Королевство		Франция
	Швеция		Австралия
4.1.4.1	Папуа-Новая Гвинея	4.7.2	Новая Зеландия
	Соединенное Королевство		Папуа-Новая Гвинея
4.1.4.2	Папуа-Новая Гвинея		Соединенные Штаты Америки
	Соединенное Королевство		Новая Зеландия
4.2.1	Соединенные Штаты Америки	4.8	Папуа-Новая Гвинея
	Франция		Новая Зеландия
4.2.2	Австралия	4.9	Австралия
	Новая Зеландия	4.9.1.1	Швеция
	Папуа-Новая Гвинея		Австралия
	Соединенные Штаты Америки	4.9.1.2	Папуа-Новая Гвинея
	Франция		Швеция
4.3.1	Новая Зеландия	4.9.1.3	Австралия
	Соединенное Королевство		

4.9.1.4	Австралия		Франция
4.9.1.4.1	Австралия Соединенное Королевство	4.9.8.1 4.9.8.2	Франция Австралия
4.9.1.5	Австралия Папуа-Новая Гвинея Соединенное Королевство Франция Швеция	4.9.9 4.10.1 4.10.2	Соединенные Штаты Америки Новая Зеландия Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Австралия
4.9.1.5.1	Австралия Папуа-Новая Гвинея Соединенное Королевство Франция Швеция	4.10.3	Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Австралия Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки
4.9.1.5.2	Австралия Соединенное Королевство Франция	4.10.4 4.10.5	Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Соединенное Королевство
4.9.1.6	Австралия Папуа-Новая Гвинея Южная Африка	4.10.6	Соединенные Штаты Америки Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки
4.9.1.7	Аргентина Австралия Соединенное Королевство Франция	4.10.7 4.10.8 4.11.1	Словакия Соединенные Штаты Америки Соединенные Штаты Америки Австралия Соединенное Королевство
4.9.1.7.1	Аргентина		Франция
4.9.1.7.2	Аргентина		Австралия
4.9.1.7.3	Аргентина	4.11.2	Соединенное Королевство
4.9.1.7.4	Аргентина		Соединенные Штаты Америки
4.9.1.7.5	Аргентина		Франция
4.9.2	Австралия Франция Швеция	4.12	Австралия Новая Зеландия Соединенные Штаты Америки Франция
4.9.3.1	Австралия Соединенные Штаты Америки		
4.9.3.2	Австралия Соединенные Штаты Америки Франция Швеция	Глава 5	
4.9.4.1	Аргентина Австралия Соединенное Королевство Франция	5.1.1 5.1.2 5.1.4	Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Папуа-Новая Гвинея Соединенные Штаты Америки Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки
4.9.5.1	Аргентина Австралия Соединенное Королевство Франция Швеция	5.1.5 5.2 5.2.1 5.2.2	Австралия Соединенные Штаты Америки Соединенные Штаты Америки Австралия
4.9.5.2	Аргентина Австралия Папуа-Новая Гвинея Франция Швеция	5.2.3 Глава 6	Папуа-Новая Гвинея Папуа-Новая Гвинея
4.9.6.2	Южная Африка Австралия Папуа-Новая Гвинея Франция	6.1 6.1.1 6.1.2 6.1.3	Новая Зеландия Соединенное Королевство Новая Зеландия Франция
4.9.6.3	Соединенное Королевство	6.2.1	Соединенное Королевство

6.2.2	Аргентина Новая Зеландия Соединенные Штаты Америки	ДОПОЛНЕНИЕ	
6.2.3	Новая Зеландия	Общие	Новая Зеландия
6.3	Соединенное Королевство	положения	
Глава 7		2	Соединенное Королевство
7.1	Новая Зеландия	5.16	Франция
		14	Франция

РАЗДЕЛ II**Глава 2**

- 2.2.6.2 В Австралии законодательно установлен метод, с помощью которого должна определяться минимальная абсолютная высота полета, однако не требуется включать этот метод в руководство по производству полетов.
- 2.2.9.2 Полетное время, ограничения по служебному полетному времени и время отдыха нормируются. Существует ряд исключений и постоянно действующих исключений. Эти ограничения действуют только в отношении членов летного экипажа.
- 2.2.11 Законодательство Австралии не требует сертификации вертолетов для посадки на воду.
- 2.3.3.1 В Австралии не требуется подготавливать рабочий план полета на каждый полет и не регламентируется содержание плана.
- 2.3.4.2 В действующих в Австралии правилах ничего не говорится о запасных морских вертодромах.
- 2.3.4.3*
- 2.3.6.3 Имеется только общее требование о наличии топлива.
- 2.4.9* От эксплуатантов не требуется устанавливать методы снижения шума. Такие методы предписываются государством.
- 2.5.5 Требования о наличии бортового журнала не существует, однако данные о полетах должны регистрироваться.

Глава 3

- 3.1.1 В Австралии используется иная система классификации вертолетов и не устанавливаются
- 3.1.2 ограничения по маршрутам полета или зонам посадки вертолетов в зависимости от их летно-
- 3.1.3* технических характеристик.
- 3.1.4
- 3.1.5*
- 3.2.7 В Австралии стандарты летно-технических характеристик вертолетов устанавливаются по итогам сертификации воздушных судов.
- 3.3.1 Предоставление таких сведений требуется только для крупных международных аэродромов.
- 3.3.2 Данное положение не выполняется, поскольку в нормативных документах Австралии до сих пор не установлены детальные эксплуатационные ограничения по летно-техническим характеристикам вертолетов.

Глава 4

- 4.2.2 Требования о наличии комплектов первой помощи и огнетушителей в том виде, в каком они установлены, не выполняются.
- 4.3.1.1 В нормативных документах Австралии не указываются типы FDR, а устанавливаются параметры,
- 4.3.1.2 подлежащие регистрации.

*Рекомендуемая практика.

- 4.3.1.3 До сих пор разрешается использование FDR с записью на металлическую фольгу.
- 4.3.1.4* Действующими нормативными документами устанавливается, что аналоговые самописцы не будут разрешаться для установки на воздушные суда, в отношении которых удостоверения о годности к полетам впервые выданы после 1 января 1984 года.
- 4.3.1.4.1 Использование самописцев с записью на фотопленку не разрешается.
- 4.3.1.5 Нормативных требований, вводящих этот Стандарт, не имеется.
- 4.3.1.5.1
- 4.3.1.5.2
- 4.3.1.6* Действующие в Австралии нормативные документы не предусматривают использования комбинированных самописцев.
- 4.3.1.7 В действующих в Австралии нормативных документах не указываются типы FDR. Список параметров, которые требуется регистрировать, не такой подробный, как в Стандартах Приложения.
- 4.3.1.7.1–
- 4.3.1.7.5
- 4.3.2 Действующие в Австралии правила не указывают типы самописцев, но требуют, чтобы FDR могли сохранять информацию, зарегистрированную в течение по крайней мере последних 25 ч работы.
- 4.3.3.1 В действующих нормативных документах не указываются типы. Эксплуатируемые в Австралии вертолеты с газотурбинными двигателями, впервые сертифицированные после 1 июля 1965 года с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, должны оснащаться FDR.
- 4.3.3.2*
- 4.3.4.1
- 4.3.5.1 Действующие в Австралии правила не требуют регистрировать число оборотов несущего винта. На вертолетах с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, в отношении которых удостоверения о годности к полетам были выданы в Австралии после 1 января 1985 года, должны устанавливаться CVR.
- 4.3.5.2
- 4.3.6
- 4.3.7.2* В Австралии на вертолетах с газотурбинными двигателями, которые впервые были сертифицированы после 1 июля 1965 года и имеют максимальную сертифицированную взлетную массу более 5700 кг, должны устанавливаться CVR, которые способны обеспечивать сохранность информации за последние 30 мин записи.
- 4.3.7.3 Действующие в Австралии нормативные документы не требуют, чтобы CVR могли обеспечивать сохранность информации за последние два часа работы.
- 4.3.9.2 Требования о необходимости установления эксплуатантами соответствующей процедуры не существует.
- 4.3.10 В Австралии не существует требования о проверках в целях обеспечения сохранения эксплуатационной пригодности.
- 4.4.2 В нормативных документах Австралии требование об оснащении в соответствии с п. 4.10 не ставится в зависимость от того, является ли полет контролируемым.
- 4.5.1 В Австралии существует требование об оснащении средствами обеспечения плавучести любого вертолета, перевозящего пассажиров и выполняющего полет над водным пространством, на случай, если этот вертолет не сможет продолжать полет в случае отказа силовой установки.

* Рекомендуемая практика.

- 4.5.2 В Австралии существует требование о наличии:
- a) спасательных жилетов на борту всех вертолетов при полетах протяженностью более 50 м. миль;
 - b) спасательных жилетов при полетах протяженностью 50 м. миль или менее с пунктом отправления или назначения на платформах и судах в открытом море, а также на всех вертолетах, которые не способны продолжать полет в случае отказа силовой установки;
 - c) спасательных плотов при всех полетах над водной поверхностью на расстояние, соответствующее 30 мин полета с нормальной крейсерской скоростью;
 - d) пиротехнических сигнальных средств во всех случаях, когда требуется наличие спасательных плотов.
- 4.5.2.6* В Австралии не существует требования о разворачивании плотов с помощью механических средств или средств дистанционного управления.
- 4.5.2.7*
- 4.5.2.8*
- 4.7.2 По действующим в Австралии нормативным документам требуется наличие одного ELT в тех случаях, когда имеется один спасательный плот, и по крайней мере двух ELT, когда имеются два или несколько спасательных плотов. Требование о наличии автоматических ELT не требуется.
- 4.7.3
- 4.7.5
- 4.7.6
- 4.7.7*
- 4.8.4* В Австралии не существует требования о выполнении вертолетами коммерческого воздушного транспорта полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление менее 620 гПа.
- 4.11.2* В нормативных документах Австралии не существует требования о том, что одна из посадочных фар должна быть управляемой.
- 4.12* Требование о наличии метеорологических радиолокаторов распространяется в Австралии только на те вертолеты, которые:
- a) имеют максимальную сертифицированную взлетную массу более 5700 кг;
 - b) имеют газотурбинные двигатели;
 - c) выполняют полеты по ППП;
 - d) управляются летным экипажем в составе двух или более человек.
- 4.13 Наличие на борту документа, удостоверяющего сертификацию по шуму, не требуется.
- 4.15 Это требование применяется только в воздушном пространстве класса С при наличии радиолокационного наведения.
- 4.16 Действующее в Австралии требование не связано с абсолютной высотой перехода.
- Глава 5**
- 5.1.2 Конкретной ссылки на частоту 121,5 МГц не имеется.
- 5.2.2 Действующие в Австралии правила предусматривают установку специального оборудования с учетом маршрута полета.

*Рекомендуемая практика.

Глава 6

- 6.3 Не существует требования об учете аспектов человеческого фактора при разработке программы технического обслуживания.

Глава 7

- 7.4.1 В Австралии не требуется наличие предшествующего опыта работы на том же типе вертолета.
7.4.2

Глава 8

- 8.4* В нормативных документах Австралии не оговариваются подробные требования к подготовке или предшествующему опыту работы для сотрудников по обеспечению полетов.

Глава 10

- 10.4 Полномочный орган не нормирует полетное время, служебное полетное время и время отдыха для бортпроводников.

РАЗДЕЛ III**Глава 2**

- 2.6.1 В Австралии ответственность за принятие решений о начале и продолжении полета возложено на командира воздушного судна.
- 2.7.2 Действующие в Австралии нормативные документы не содержат ссылок на морские запасные вертодромы.
- 2.8.3.1 Единственным требованием является общее требование о наличии топлива.
2.8.3.2
- 2.8.3.3 Установлены общие требования по топливу, не оговаривающие конкретных периодов времени.
- 2.18.2* Не существует требования о поддержании двусторонней связи между воздушным судном и наземным персоналом при заправке топливом с пассажирами на борту.

Глава 3

- 3.3 В Австралии используется иная система классификации вертолетов и не существует ограничений в отношении использования вертодромов, приподнятых над поверхностью, и вертопалуб.
3.4*

Глава 4

- 4.1.3.1 Требования об оснащении вертолетов комплектами первой помощи и огнетушителями не установлены.
- 4.1.3.3* Данная рекомендация действует в отношении вертолетов, изготовленных в 1992 году и позднее.
- 4.2.2* В нормативных документах Австралии требование об оснащении в соответствии с п. 4.6 не ставится в зависимость от того, является ли полет контролируемым.

* Рекомендуемая практика.

- 4.3.2.6* В Австралии не требуется разворачивание плотов с помощью механических устройств или средств дистанционного управления.
- 4.3.2.7*
- 4.3.2.8*
- 4.7.2* В нормативных документах Австралии не существует требования о возможности управления посадочной фарой.
- 4.9.1.1 В нормативных документах Австралии не указываются типы FDR, а оговариваются параметры, подлежащие регистрации.
- 4.9.1.2
- 4.9.1.3 До сих пор разрешается использование FDR с записью на фольгу.
- 4.9.1.4* Согласно действующим нормативным документам не разрешается установка аналоговых самописцев на борту воздушных судов, в отношении которых удостоверения о годности к полетам были впервые выданы после 1 января 1984 года.
- 4.9.1.4.1 Использование самописцев с записью на под пленку не разрешается.
- 4.9.1.5 Нормативных положений, вводящих в действие эти Стандарты, не имеется.
- 4.9.1.5.1
- 4.9.1.5.2
- 4.9.1.6* В нормативных документах Австралии возможность использования комбинированных самописцев не предусматривается.
- 4.9.1.7 В нормативных документах Австралии типы FDR не указываются. Список параметров, которые в настоящее время требуется регистрировать, менее детальный, чем в Стандартах Приложения.
- 4.9.2 Действующие в Австралии документы не указывают типов, но требуют, чтобы FDR были способны сохранять информацию, зарегистрированную в течение по крайней мере последних 25 ч работы.
- 4.9.3.1 В Австралии вертолеты с газотурбинными двигателями, впервые сертифицированные после 1 июля 1965 года и имеющие максимальную сертифицированную взлетную массу более 5700 кг, должны быть оборудованы FDR.
- 4.9.3.2*
- 4.9.4.1 В нормативных документах Австралии не указываются типы FDR. Перечень параметров, который в настоящее время требуется регистрировать, менее детальный, чем в Стандартах Приложения.
- 4.9.5.1 В Австралии не требуется регистрировать число оборотов несущего винта. На вертолетах с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, в отношении которых удостоверения о годности к полетам были выданы в Австралии после 1 января 1985 года, должны устанавливаться бортовые речевые самописцы.
- 4.9.5.2*
- 4.9.6.2* Зарегистрированные в Австралии самолеты с газотурбинными двигателями и максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, в отношении которых удостоверения о годности к полетам впервые были выданы после 1 июля 1965 года, должны быть оборудованы CVR, обладающими способностью обеспечивать сохранность информации, записанной в течение по крайней мере последних 30 мин работы.
- 4.9.8.2 Требования о том, чтобы эксплуатанты устанавливали соответствующие процедуры, не существует.

*Рекомендуемая практика.

- 4.10.2 Действующие в Австралии нормативные положения допускают наличие одного ELT(S) в том
4.10.3 случае, если предусмотрен только один спасательный плот.
- 4.11.1 Данное требование применяется только при полетах в воздушном пространстве класса С при
4.11.2* наличии радиолокационного наведения.
- 4.12* Действующее в Австралии требование не связано с абсолютной высотой перехода.

Глава 5

- 5.1.5* Действующее требование не содержит конкретной ссылки на частоту 121,5 МГц.
- 5.2.2 Действующие в Австралии нормативные документы допускают наличие одного комплекта радионавигационного средства, если вертолет выполняет полет за пределами контролируемого воздушного пространства.
-

* Рекомендуемая практика.

РАЗДЕЛ I**Глава 1**

Определения *Абсолютная высота принятия решения (DA) или относительная высота принятия решения (DH)*. Текст не был изменен. Действующие в Аргентине правила содержат это определение в старой редакции.

Заходы на посадку и посадки с использованием схем захода на посадку по приборам. Действующие в Аргентине правила содержат определение заходов на посадку и посадок по приборам в старой редакции.

Полетное время, время полета: вертолеты. Текст не был изменен. Действующие в Аргентине правила содержат определение в старой редакции.

Эксплуатационные минимумы вертодрома. Действующие в Аргентине правила содержат определение эксплуатационных минимумов вертодрома в старой редакции, т. е. без упоминания заходов на посадку и посадок с вертикальным наведением.

РАЗДЕЛ II**Глава 4**

- 4.3.1.7 В Аргентинской Республике не требуется устанавливать FDR типа IVA.
- 4.3.1.7.1 В Аргентинской Республике требуется регистрация только следующих параметров: барометрическая высота, приборная воздушная скорость, истинный курс, нормальное ускорение, боковое ускорение, продольное ускорение и время.
- 4.3.1.7.2 В Аргентинской Республике требуется регистрация только следующих параметров: угловое положение по тангажу и угловое положение по крену.
- 4.3.1.7.3 В Аргентинской Республике требуется регистрировать только число оборотов свободной силовой турбины по каждому двигателю, число оборотов несущего винта и температуру масла в редукторе.
- 4.3.1.7.4 В Аргентинской Республике не требуется регистрировать эти параметры.
- 4.3.1.7.5 В Аргентинской Республике требуется регистрировать только низкое давление в гидравлических системах, сигнализацию, основные органы управления полетом, выбор каждой частоты в навигационном приемнике, режим работы системы автоматического управления полетом и ее состояние "ВКЛ–ВЫКЛ", состояние системы автостабилизации "ВКЛ–ВЫКЛ" и скорость изменения высоты.
- 4.3.4.1 В Аргентинской Республике такие самописцы требуется устанавливать только на вертолетах с газотурбинными двигателями, предназначенных для перевозки 10 или более пассажиров или эквивалентной загрузки.
- 4.3.5.1 Бортовые речевые самописцы требуется устанавливать только на вертолетах с газотурбинными двигателями, предназначенных для перевозки 6 или более пассажиров или эквивалентной загрузки.
- 4.3.5.2

Глава 6

- 6.4.2 В Аргентинской Республике эксплуатант должен хранить регистрируемые данные о техническом обслуживании, указанные в п. 6.4.1, как минимум в течение пяти лет.

РАЗДЕЛ III**Глава 4**

- 4.9.1.7 В Аргентинской Республике не требуется устанавливать FDR типа IVA.
- 4.9.1.7.1 В Аргентинской Республике требуется регистрировать только следующие параметры: барометрическая высота, приборная воздушная скорость, истинный курс, нормальное ускорение, боковое ускорение, продольное ускорение и время.
- 4.9.1.7.2 В Аргентинской Республике требуется регистрировать только следующие параметры: угловое положение по тангажу и угловое положение по крену.
- 4.9.1.7.3 В Аргентинской Республике требуется регистрировать только число оборотов свободной силовой турбины по каждому двигателю, число оборотов несущего винта и температуру масла в редукторе.
- 4.9.1.7.4 В Аргентинской Республике не требуется регистрировать эти параметры.
- 4.9.1.7.5 В Аргентинской Республике требуется регистрировать только низкое давление в гидравлических системах, сигнализацию, основные органы управления полетом, выбор каждой частоты в навигационном приемнике, режим работы системы автоматического управления полетом и ее состояние "ВКЛ–ВЫКЛ", состояние системы автостабилизации "ВКЛ–ВЫКЛ" и скорость изменения высоты.
- 4.9.4.1 В Аргентинской Республике такие самописцы требуется устанавливать только на вертолетах с газотурбинными двигателями, предназначенных для перевозки 10 или более пассажиров или эквивалентной загрузки.
- 4.9.5.1 Бортовые речевые самописцы требуется устанавливать на вертолетах с газотурбинными двигателями, предназначенных для перевозки 6 или более пассажиров или эквивалентной загрузки и эксплуатируемых двумя пилотами. Самописцы полетных данных требуется устанавливать на вертолетах с газотурбинными двигателями, предназначенных для перевозки 10 или более пассажиров или аналогичной загрузки.
- 4.9.5.2*

Глава 6

- 6.2.2 В Аргентинской Республике эксплуатант должен хранить регистрируемые данные о техническом обслуживании, указанные в п. 6.2.1, как минимум в течение пяти лет.

* Рекомендуемая практика.

**Общие
положения**

Германия не примет положения части III Приложения 6 до тех пор, пока не будут разработаны согласованные европейские стандарты, включая Стандарты части III.

РАЗДЕЛ II**Глава 2**

- 2.2.7.1–2.2.7.3 Не выполняются. В государстве нет специальных вертодромов.
- 2.3.4.2 Не выполняются. В государстве нет морских вертодромов.
2.3.4.3*
- 2.3.7* Не выполняется. Не разрешено действующими правилами.
- 2.3.8.1 Не выполняются.
2.3.8.2
- 2.4.6* Не выполняется.
- 2.6.1 Не выполняются. Действующая система не предусматривает использования сотрудников по
2.6.2 обеспечению полетов.

Глава 3

- 3.1.4 Не выполняются. В государстве в настоящее время не имеется вертодромов, приподнятых над
3.1.5* поверхностью.

Глава 4

- 4.3.1.3 Не выполняются. Эксплуатируемые в государстве винтокрылые воздушные суда не оборудованы
4.3.1.4* самописцами полетных данных.
- 4.3.1.6* Не выполняются.
4.3.3.2*
4.3.5
4.3.6
4.3.7.2*
4.5.1
4.5.2.1 – 4.5.2.5
4.5.2.6*
4.5.2.7*
4.5.2.8*
- 4.6 Не выполняется. В государстве нет районов суши, которые обозначены в качестве районов, где особенно трудно осуществлять поиск и спасание.
- 4.7.1 Не выполняются.
4.7.2
4.7.3
4.7.4
4.7.7*

* Рекомендуемая практика.

4.8.1 – 4.8.3 Не выполняются.
4.8.4*
4.12*
4.13
4.14.1
4.14.2

Глава 7

7.5 Не выполняется.

Глава 8

8.2* Не выполняется. Существующая система не предусматривает использования сотрудников по обеспечению полетов.

Глава 10

10.1–10.4 Не выполняются. В государстве нет вертокрылых воздушных судов, требующих использования бортпроводников.

РАЗДЕЛ III

Не выполняются. В государстве нет винтокрылых воздушных судов авиации общего назначения, выполняющих международные полеты.

* Рекомендуемая практика.

РАЗДЕЛ I**Глава 1**

Определения *Заходы на посадку и посадки с использованием схем захода на посадку по приборам. Категория II (КАТ. II).* Полеты по категории II определены как полеты при дальности видимости на ВПП не менее 300 м.

РАЗДЕЛ II**Глава 2**

2.2.5 Конкретного требования об учете аспектов человеческого фактора при разработке и использовании контрольных карт не существует. Ожидаемое соблюдение к 1 апреля 2002 года.

2.2.11 Сертификация для посадки на воду не требуется, однако должны иметься поплавки или аварийные средства обеспечения плавучести.

2.3.3.1 Существует исключение относительно представления рабочего плана полета для полетов по ПВП.

2.3.6.2. b) При полетах по ПВП требуется наличие 10-процентного дополнительного запаса топлива. При полетах по ПВП в нормальных условиях требуется 5-процентный дополнительный запас топлива.

2.3.8.2 Требования в отношении запаса кислорода для вертолетов с герметизированными кабинами не оговорены.

2.4.7 Официального требования о согласовании оперативных указаний во время полета не существует. Ожидаемое соблюдение к 1 апреля 2002 года.

2.5.1 Обязанности командира вертолета в полной мере не отражены в JAR-OPS 3.085. Ожидаемое соблюдение к 1 апреля 2002 года.

2.6.1 Обязанности сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера конкретно не рассматриваются в JAR-OPS 3.205. Ожидаемое соблюдение к 1 апреля 2002 года.

Глава 3

3.3.2 Данное требование конкретно не рассматривается в JAR-OPS 3.205. Ожидаемое соблюдение к 1 апреля 2002 года.

Глава 4

4.1.2 В отношении перечня минимального оборудования, требуемого для вертолетов, показатель КОЛ(Н), установленный для вертолетов, составляет менее 2730 кг.

4.2.2 c) 1) и 2) Неприменимо при перевозке парашютистов для сбрасывания с борта воздушного судна (DCAA BL 5-6, 5.1).

4.2.4.1 Маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа не описывается.

4.3 Положения JAR-OPS 3.715/720 не в полной мере соответствуют тексту Приложения 6. Ожидаемое соблюдение к 1 апреля 2002 года.

- 4.3.1 Положения этого пункта не были введены в действие своевременно из-за отсутствия стандартов и необходимости заблаговременного уведомления ремонтных предприятий и эксплуатантов/ владельцев.
- 4.3.2 Установленная продолжительность для самописцев полетных данных составляет восемь часов.
- 4.4.2 Оборудование, необходимое для выполнения полетов по ППП, требуется только при полетах при ПВП в ночное время.
- 4.10.1 с) Положения JAR-OPS 1.652 с) не требуют наличия высотомеров с барабанно-стрелочным отсчетом. Ожидаемое соблюдение к 1 апреля 2002 года.
- 4.15 Наличие приемоответчика, передающего данные о барометрической высоте, требуется только при полетах по ПВП в воздушном пространстве класса С Дании.
- 4.16 В документе JAR-OPS 3 не имеется официального требования об использовании направленных микрофонов или ларингофонов при полетах ниже эшелона/абсолютной высоты перехода.

Глава 7

- 7.4.1 Наличие предшествующего опыта работы может также обеспечиваться посредством подготовки на пилотажном тренажере, сертифицированном и утвержденном для используемого типа вертолета. Срок, требуемый по положению о предшествующем опыте работы, может быть продлен не более чем до 120 дней в случае выполнения линейных полетов под наблюдением назначенного командира.
-

РАЗДЕЛ II

Глава 4

4.5.2.6* В настоящее время Индия не может обеспечить соблюдение требования о разворачивании 50% спасательных плотов на борту вертолетов с помощью средств дистанционного управления.

* Рекомендуемая практика.

РАЗДЕЛ I**Глава 1**

Определения *Командир воздушного судна.* Применительно к любому воздушному судно означает пилота, отвечающего за безопасное выполнение полета воздушного судна.

Полет воздушного судна авиации общего назначения. В системе гражданской авиации Новой Зеландии общий термин "авиация общего назначения" может включать выполнение коммерческих полетов. В таких случаях по мере необходимости применяется более жесткое положение части II Приложения 6.

Полетное время, время полета: вертолеты. Общее время с момента начала движения воздушного судна на собственной тяге с целью взлета до момента полной остановки по окончании полета.

Член летного экипажа. Член экипажа, назначенный эксплуатантом выполнять на борту воздушного судна в течение полетного времени обязанности пилота или бортиинженера.

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

- a) принято на работу, назначено эксплуатантом воздушного судна или подписало с ним контракт; или
- b) находится на борту с единственной целью выполнять или отдавать указания по управлению воздушным судном и его навигации; или
- c) лицо, выполняющее функцию, для осуществления которой это лицо надлежащим образом уполномочено в письменном виде директором согласно Закону или правилам, принятым во исполнение Закона; или
- d) экзаменатор по летной подготовке.

РАЗДЕЛ II**Глава 1**

1.1.5 Не выполняется.

Глава 2

2.2.3.2 Не выполняются.

2.2.4

2.2.5 CAR 91.221. Эксплуатационное оборудование и информация:

- b) каждый командир воздушного судна, имеющего максимальный сертифицированный взлетный вес свыше 5700 кг или сертифицированного для перевозки 10 пассажиров или более, требует от членов летного экипажа использовать бортовые контрольные карты, охватывающие штатные и аварийные процедуры эксплуатации воздушного судна в соответствии с руководством по летной эксплуатации воздушного судна.

2.2.6 Минимальные абсолютные высоты полета устанавливаются государством.

- 2.2.7.1 Государство предписывает эксплуатационные минимумы.
- 2.2.11 Не выполняется.
- 2.3.1 Стандарт соблюдается, однако требования о сертификации не существует.
- 2.3.4.1 Требуется указывать запасной вертодром, кроме тех случаев, когда:
на вертодроме намеченной посадки используется стандартная схема захода на посадку по приборам и в течение по крайней мере одного часа до и после расчетного времени прибытия на аэродроме намеченной посадки зарегистрированы или прогнозируются метеоусловия, при которых высота нижней границы облаков на аэродроме намеченной посадки по крайней мере на 1000 фут (305 м) выше минимального значения, предписанного для используемой схемы посадки по приборам, при дальности видимости не менее 5 км.
- 2.3.4.2 Не выполняются.
- 2.3.4.3*
- 2.3.6.2 В течение 20 мин или, при полетах продолжительностью менее 20 мин, в течение периода, равного предполагаемому полетному времени.
- 2.3.6.3.3 Не выполняются.
- 2.4.3
- 2.4.4 CAR 91.205. Члены летного экипажа на своих рабочих местах. Положения CAR касаются только этапов взлета и посадки.
- 2.6 Не выполняется.

Глава 3

- 3.1.2 Не выполняются.
- 3.1.3*
- 3.1.4
- 3.1.5*
- 3.2.7.1
- 3.2.7.2
- 3.2.7.3
- 3.3.2 Не требуется по действующим правилам.

Глава 4

- 4.2.2 а) Применяется в отношении воздушных судов с сертифицированной вместимостью 10 пассажиров или более.
- 4.2.2 с) Плечевые ремни (в дополнение к поясным ремням) на каждом кресле членов экипажа для воздушных судов, предназначенных для перевозки 10 пассажиров или более, или для полетов на малых высотах, или для летной подготовки.
- 4.2.2 с) 3)* Не выполняются.
- 4.2.4

* Рекомендуемая практика.

- 4.3.4 В тех случаях, когда руководством по летной эксплуатации вертолета предусмотрено наличие
4.3.5 двух или более членов летного экипажа и вертолет сертифицирован для перевозки 10 или более человек, исключая любые требуемые кресла пилотов.
- 4.5.1 Для вертолетов с одним двигателем, выполняющих полеты на расстояние, более чем на 10 м. миль превышающее предельную дальность полета в режиме планирования от берега. Кроме того, лица на борту вертолета должны носить гидрокостюмы.
- 4.5.2.1 CAR 91.525. Полеты над водным пространством: ...b) для воздушных судов с одним двигателем при выполнении полетов на расстоянии более 100 м. миль от суши.
- a) CAR 135.87 а) 2): на расстоянии от суши, более чем на 10 м. миль превышающем предельную дальность полета в режиме планирования.
 - b) CAR 135.87 а) 1): на расстоянии, более чем на 10 м. миль превышающем предельную дальность полета в режиме планирования;
 - c) не выполняется.
- 4.5.2.2 CAR 135.87 а) 2): на расстоянии от суши, более чем на 10 м. миль превышающем предельную дальность полета в режиме планирования.
- 4.5.2.4 Не выполняются.
- 4.5.2.6*
- 4.5.2.7*
- 4.5.2.8*
- 4.6 Наличие средств жизнеобеспечения людей не требуется.
- 4.7.1 CAR 91.525. Полеты над водной поверхностью: а) 3) для воздушных судов с одним двигателем, выполняющих полеты на расстоянии более 100 м. миль от суши.
- 4.10.2 Не выполняются.
- 4.11.2*
- 4.12*
- 4.13
- 4.14.2
- 4.16
- Глава 6**
- 6.3.1 Не включено требование об учете аспектов человеческого фактора.
- Глава 7**
- 7.3 В требованиях нет ссылки на аспекты человеческого фактора.
- 7.4.2 CAR 61.37. Требование о предшествующем опыте работы применимо только к командиру воздушного судна.
- 7.4.3.3 Требуется выполнить одну или несколько посадок на аэродроме, репрезентативном для выполняемых полетов, а не фактические заходы на посадку в каждом вертодроме посадки на маршруте.

* Рекомендуемая практика.

Глава 8	Не выполняется.
Глава 9	
9.4.2*	Не выполняется.
Глава 10	
10.4	Эти вопросы не регулируются нормами гражданской авиации. Нормы устанавливаются отраслевым соглашением.
Глава 11	Не выполняется.

РАЗДЕЛ III

Авиация общего назначения В системе гражданской авиации Новой Зеландии общий термин "авиация общего назначения" может включать коммерческие полеты. В таких случаях применяются более жесткие положения раздела II части III Приложения 6.

Глава 1

1.1.5* Не выполняется.

Глава 2

- 2.6.2 CAR 91.405. Требование в отношении запасного аэродрома при полете по ППП:
- a) каждый командир воздушного судна при полете по ППП предусматривает наличие по крайней мере одного запасного аэродрома, за исключением случаев, когда:
 - 1) на аэродроме намеченной посадки используется стандартная схема захода на посадку по приборам, предписанная согласно части 97; и
 - 2) в течение по крайней мере одного часа до и после расчетного времени прибытия на аэродром намеченной посадки метеосводки или метеопрогнозы или любая их комбинация на момент представления плана полета показывали, что:
 - i) высота нижней границы облаков на аэродроме по крайней мере на 1000 фут (305 м) выше минимального значения, предписанного согласно части 97 для используемой схемы захода на посадку по приборам; и
 - ii) видимость составляет по крайней мере 5 км.
 - b) командир воздушного судна, который должен предусматривать запасной аэродром согласно п. а), не указывает запасной аэродром в плане полета по ППП, за исключением случаев, когда метеопрогнозы на момент представления плана полета указывают, что к расчетному времени прибытия на запасной аэродром высота нижней границы облаков и видимость на этом аэродроме будут соответствовать следующим метеорологическим минимумам или превышать их:

* Рекомендуемая практика.

- 1) если для данного аэродрома установлена схема захода на посадку по приборам с альтернативными минимумами согласно части 97, установленные минимумы по запасному аэродрому для данной схемы захода на посадку по приборам; или
 - 2) если установлена схема захода на посадку по приборам без альтернативных минимумов, указываются следующие минимальные значения:
 - i) при использовании схемы точного захода на посадку высота нижней границы облаков 600 фут (183 м) и видимость 3000 м; и
 - ii) при использовании схемы неточного захода на посадку высота нижней границы облаков 800 фут (244 м) или на 200 фут (61 м) выше MDA, в зависимости от того, какое из значений выше, и видимость 4000 м или на 1500 м больше предписанного минимального значения, в зависимости от того, какое из значений выше; и
 - 3) если не установлена схема захода на посадку по приборам для запасного аэродрома согласно части 97, минимальные значения нижней границы облаков и видимости, предусмотренные в подразделе D для полетов по ПВП при снижении ниже минимальной абсолютной высоты для полета по ППП, предписанной согласно положениям п. 91.423.
- с) Командир воздушного судна, который должен предусматривать запасной аэродром согласно подпункту а), не указывает запасной аэродром в плане полета по ППП, за исключением случаев, когда запасной аэродром оборудован вторичным источником подачи электроэнергии для:
- 1) используемых электронных навигационных средств и
 - 2) ночного освещения аэродрома при ночных полетах.

(До вступления в силу положений части 97 схемы захода на посадку по приборам установлены положениями части 19).

2.6.3.1
2.6.3.2

Не выполняются.

2.6.4

Запрещается выполнять взлет по ПВП на воздушном судне, у которого крылья, стабилизаторы или поверхности управления покрыты снегом, льдом или ледяным налетом.

Командир воздушного судна при полете по ППП пилотирует воздушное судно в известных или прогнозируемых условиях обледенения только в том случае, если это воздушное судно оборудовано противообледенительными устройствами и сертифицировано для выполнения полета в известных условиях обледенения.

2.7.1

CAR 91.405. Требования к запасному аэродрому при полетах по ППП:

- а) за исключением тех случаев, когда для аэродрома намеченной посадки предписана стандартная схема захода на посадку по приборам и в течение по крайней мере одного часа до и одного часа после расчетного времени прибытия на аэродром намеченной посадки метеосводки или метеопрогнозы или любое их сочетание на момент представления плана полета показывают, что:

* Рекомендуемая практика.

- i) высота нижней границы облаков на аэродроме будет по крайней мере на 1000 фут (305 м) выше минимального значения, предписанного согласно части 97 для схемы захода на посадку по приборам, которую предполагается использовать;
- ii) видимость составляет по крайней мере 5 км.

2.7.3* Не выполняется.

2.8.2 CAR 91.305. Требования по запасу топлива для полетов по ПВП:

- b) командир вертолета начинает полет по ПВП только в том случае, если на борту вертолета имеется топливо в количестве, достаточном для полета в прогнозируемых метеоусловиях до первого пункта намеченной посадки на запланированной крейсерской скорости, и:
 - 1) после этого выполнять полет в течение по крайней мере 20 мин; или
 - 2) при полетах продолжительностью менее 20 мин после этого выполнять полет в течение периода, равного предполагаемому полетному времени.

2.8.3.1 CAR 91.403. Требования по топливу для полетов по ППП:

- 1) если запасной аэродром не требуется:
 - выполнять полет в течение 30 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 1500 фут (457 м) над этим аэродромом для самолетов и вертолетов с газотурбинными двигателями.

2.8.3.2 Если запасной аэродром требуется, выполнять полет от аэродрома намеченной посадки до запасного аэродрома, а для вертолетов с газотурбинными двигателями выполнять полет после этого в течение 30 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 1500 фут (457 м) над этим аэродромом.

2.8.3.3 Не выполняются.

2.8.4

2.12*

2.13*

2.17

2.18*

2.19

Глава 3

3.1 c) Не выполняются.

3.3

3.4*

Глава 4

4.1.3.1 a) CAR 91.523. Аварийное оборудование в подпункте а) 1) для воздушных судов вместимостью 10 пассажиров или более.

4.1.3.1 b) CAR 91.523. Аварийное оборудование в подпункте а) 2) для воздушных судов вместимостью 10 пассажиров или более.

* Рекомендуемая практика.

- 4.1.3.1 d) 3) Не выполняются.
d) 4)
e)
- 4.1.3.2* Не выполняется.
- 4.1.3.3* CAR 91.505. Сидения и привязные ремни: а) 4) для воздушных судов вместимостью 10 пассажиров или более и для воздушных судов, выполняющих полеты на малых высотах.
- 4.1.4 Не выполняется.
- 4.2.2* См. комментарий к п. 4.6.
- 4.3.1 Не выполняются.
4.3.2.1 с)
4.3.2.3
4.3.2.6*
4.3.2.7*
4.3.2.8*
- 4.6 Выполняется, за исключением требований подпункта j) в отношении указателя вертикальной скорости набора высоты и снижения.
- 4.7.1 Выполняется, за исключением требования подпункта с) в отношении посадочной фары и подпункта e) в отношении светильников во всех пассажирских салонах.
- 4.7.2* Не выполняются.
4.8
- 4.9 Бортовые самописцы не требуются при выполнении полетов согласно части 91.
- 4.10.1 Не выполняются.
4.12*

Глава 6

- 6.1 CAR 91.603. Общие требования к техническому обслуживанию. Различие заключается в том, что в правилах гражданской авиации Новой Зеландии ответственность возлагается на "эксплуатанта".

В правилах гражданской авиации Новой Зеландии "эксплуатант" воздушного судна определяется как лицо, которое пилотирует или использует воздушное судно или делает возможным или разрешает пилотирование, использование или доставку воздушного судна в любое место, независимо от того, находится ли данное лицо на борту воздушного судна.
- 6.1.2 Выдача авиационных документов (удостоверений о годности к полетам) относится к компетенции директора гражданской авиации.
- 6.2.2 CAR 91.631. Предусмотрено хранение зарегистрированных данных в течение двух лет или шести месяцев.
- 6.2.3 В правилах гражданской авиации Новой Зеландии термин "арендатор", как и термин "владелец", означает эксплуатанта.

* Рекомендуемая практика.

Глава 7

7.1 Не выполняется.

ДОБАВЛЕНИЕ Требования к содержанию руководства по производству полетов не включают всех элементов, приведенных в данном добавлении.

* Рекомендуемая практика.

30/9/02

РАЗДЕЛ II**Глава 2**

- 2.2.3.2 Раскрутку несущего винта разрешается выполнять в то время, когда пилот покидает борт воздушного судна при загрузке, выгрузке и т. д.
- 2.2.11 Сертификация для посадки на воду не требуется, если вертолет надлежащим образом оснащен для аварийной посадки на воду.
- 2.3.4.3* Запасные морские вертодромы могут использоваться в целях повышения полезной загрузки.
- 2.3.6.2 Дополнительный 10-процентный запас топлива не требуется.
- 2.3.6.3.2 Действующие в Норвегии правила не оговаривают высоту полета в зоне ожидания для целей расчета топлива.
- 2.6 Действующие в Норвегии правила не предусматривают функции сотрудника по обеспечению полетов.

Глава 3

- 3.1 Вертолеты с несколькими двигателями не классифицируются в зависимости от летно-технических характеристик.
- 3.1.2 Ограничения п. 3.1.2 применяются только к обычным полетам для перевозки пассажиров.

Глава 4

- 4.1.2 Наличие MEL требуется только для вертолетов с несколькими двигателями.
- 4.3.3 Бортовые речевые самописцы не требуются.
- 4.3.5 Регистрация числа оборотов несущего винта не требуется.
- 4.3.6 Регистрация числа оборотов несущего винта не требуется.
- 4.4.1 Барометрический высотомер не должен быть высокоточным.
- 4.4.2 В Норвегии не требуется иметь на борту оборудование для полетов по ППП при выполнении контролируемых полетов по ПВП.
- 4.5.1 а) Действующие в Норвегии правила не оговаривают конкретные временные рамки.

Глава 5

- 5.2.1 б) В Норвегии не существует требования о полетах вертолетов в соответствии с RNP.

* Рекомендуемая практика.

РАЗДЕЛ II**Глава 1**

1.1.3 Согласно положениям CAR 93 эта ответственность возлагается на орган УВД, а не на командира воздушного судна.

1.1.6 В нормативных документах Папуа-Новой Гвинеи такое требование не предусмотрено.

Глава 2

2.1.3 В нормативных документах Папуа-Новой Гвинеи такое требование не предусмотрено.

2.2.4 Данный вопрос рассматривается в руководстве по производству полетов авиакомпании. Нормативных положений на этот счет не существует.

2.2.7 Нормативные положения Папуа-Новой Гвинеи не разрешают эксплуатанту устанавливать эксплуатационные минимумы вертодрома, которые могут отличаться от установленных ВГА в соответствии с положениями CAR 260.

2.2.7.4* Нормативными положениями Папуа-Новой Гвинеи такое требование не предусмотрено.

2.2.8.2 Срок хранения не установлен.

2.2.11 Некоторые вертолеты должны оснащаться утвержденными средствами поддержания плавучести, однако специальная сертификация для посадки на воду не требуется и не считается необходимой.

2.3.4.2 В нормативных документах Папуа-Новой Гвинеи вопрос о морских вертодромах или запасных морских вертодромах не рассматривается.

2.3.4.3*

2.3.5.4 В нормативных документах Папуа-Новой Гвинеи такое требование не предусмотрено и не считается необходимым, по крайней мере для внутренних полетов.

2.3.6.3 В нормативных документах Папуа-Новой Гвинеи такая возможность не предусматривается; это положение применимо при выполнении полетов большой дальности над водной поверхностью на изолированные острова/вертопалубы.

2.3.7* Действующие в Папуа-Новой Гвинее нормативные положения по данному вопросу (CAO 20.9) конкретно не рассматривают полеты вертолетов. Как предусматривается в п. 2.3.6.3.3, такое требование может быть уместным в тех случаях, когда представляется невозможным или нежелательным выключить двигатель во время стоянки на морской вертопалубе.

2.4.3 Нормативными положениями Папуа–Новой Гвинеи такое требование не предусматривается.

2.4.4.3 Согласно положениям CAR 254 только один пилот должен пристегивать свой поясной привязной ремень.

2.4.7 Данный вопрос в нормативных положениях Папуа-Новой Гвинеи не рассматривается.

2.4.9* В нормативных документах Папуа-Новой Гвинеи такое требование не предусматривается. Предписываемые в AIP методы снижения шума разрабатываются регламентирующим полномочным органом, а не эксплуатантами.

* Рекомендуемая практика.

Глава 3

- 3.1.1 Нормативными положениями Папуа-Новой Гвинеи не устанавливаются детальные летно-технические характеристики для вертолетов, аналогичные своду летно-технических характеристик для самолетов (серия CAO 20.7).
- 3.1.2
- 3.1.3*
- 3.1.4
- 3.1.5*
- 3.2.1
- 3.2.2
- 3.2.7.1.1
- 3.2.7.1.2
- 3.2.7.1.3
- 3.2.7.2.1
- 3.2.7.2.2
- 3.2.7.3.1
- 3.2.7.3.2
- 3.2.7.3.3
- 3.3.1
- 3.3.2

Глава 4

- 4.2.4.1 Нормативными положениями Папуа-Новой Гвинеи такое требование не предусматривается.
- 4.2.4.2 См. комментарий к п. 4.2.4.1 выше.
- 4.3.1.2 Нормативные положения Папуа-Новой Гвинеи не оговаривают конкретный тип FDR.
- 4.3.1.5 Нормативными положениями Папуа-Новой Гвинеи такое требование не предусматривается.
- 4.3.1.5.1
- 4.3.1.6* Нормативными положениями Папуа-Новой Гвинеи такое требование не предусматривается.
- 4.3.5.2 Согласно положениям CAO 20.18 CVR требуется устанавливать только на воздушных судах весом более 5700 кг.
- 4.3.7.2* Положения CAO 20.18 требуют только 30 мин.
- 4.4.2 В нормативных положениях Папуа-Новой Гвинеи эта категория полетов не рассматривается, и поэтому требование об установке оборудования ППП для вертолетов, выполняющих полеты по ПВП, не предусмотрено.
- 4.5.2.6* Нормативными положениями Папуа-Новой Гвинеи такое требование не предусматривается.
- 4.5.2.7*
- 4.5.2.8*
- 4.11.2*
- 4.13 В Папуа–Новой Гвинее не выдаются документы о сертификации вертолетов (или самолетов) по шуму, и поэтому данный Стандарт не применяется в отношении внутренних полетов.

Глава 5

- 5.2.2 Нормативными положениями Папуа-Новой Гвинеи такое требование не предусматривается, хотя в документе CAO 20.8 этот вопрос затрагивается.
- 5.3

* Рекомендуемая практика.

Глава 6

- 6.2.4 Нормативными положениями Папуа-Новой Гвинеи такое требование не предусматривается.
6.4
6.6

Глава 7

- 7.4.2 В нормативных положениях Папуа-Новой Гвинеи такое требование предусматривается только в отношении командира воздушного судна.

Глава 9

- 9.5 В нормативных положениях Папуа-Новой Гвинеи такое требование не предусматривается.

РАЗДЕЛ III**Глава 2**

- 2.7.2 В нормативных положениях Папуа-Новой Гвинеи вопрос о морских вертодромах и морских
2.7.3* запасных вертодромах не рассматривается.
- 2.8.3.3 В нормативных положениях Папуа-Новой Гвинеи такой вариант не предусмотрен; это положение применимо в отношении полетов большой дальности над водной поверхностью на удаленные острова/вертопалубы.
- 2.13* В нормативных положениях Папуа-Новой Гвинеи такое требование не предусматривается.
- 2.15.3 Согласно положениям CAR 254 только один пилот должен пристегивать поясные привязные ремни.
- 2.18.2* В документе CAO 20.9 такое требование не предусмотрено.

Глава 3

- 3.3 В Папуа-Новой Гвинее не существует подробного свода летно-технических характеристик для
3.4* вертолетов.

Глава 4

- 4.1.3.3* Согласно положениям CAR 254 система привязных ремней включает только поясной ремень.
- 4.1.4.1 В нормативных положениях Папуа-Новой Гвинеи такое требование не предусматривается.
4.1.4.2
- 4.2.2* В нормативных положениях Папуа-Новой Гвинеи данная категория полетов не рассматривается, и поэтому вертолеты, выполняющие полеты по ПВП, не должны оснащаться оборудованием для полетов по ППП.
- 4.3.2.6* В нормативных положениях Папуа-Новой Гвинеи такое требование не предусматривается.
4.3.2.7*
4.3.2.8*
4.7.2*

* Рекомендуемая практика.

- 4.8 В Папуа-Новой Гвинее не выдаются документы о сертификации вертолета (или самолета) по шуму, и поэтому данный Стандарт не применяется к внутренним полетам.
- 4.9.1.2 В Папуа-Новой Гвинее не определяется конкретный тип FDR.
- 4.9.1.5 В нормативных положениях Папуа-Новой Гвинеи такое требование не предусматривается.
- 4.9.1.5.1
- 4.9.1.6*
- 4.9.5.2* Согласно положениям CAO 20.8 CVR требуется устанавливать только на борту воздушных судов весом более 5700 кг.
- 4.9.6.2* Согласно положениям CAO 20.18 требуется только 30 мин.

Глава 5

- 5.1.2 В нормативных положениях Папуа-Новой Гвинеи такое требование не предусматривается, хотя в документе CAO 20.8 этот вопрос затрагивается.
- 5.2.2 См. комментарий к п. 5.1.2 выше.
- 5.2.3 В нормативных положениях Папуа-Новой Гвинеи такое требование не предусматривается.
-

* Рекомендуемая практика.

РАЗДЕЛ II

Глава 4

- 4.3.2 Самописцы FDR сохраняют информацию, зарегистрированную в течение пяти часов.
- 4.3.3.1 Самописцы FDR должны устанавливаться на вертолетах, в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам выданы 1 августа 1999 года или после этой даты.
- 4.3.5.1 Самописцы CVR должны устанавливаться на вертолетах, в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам выданы 1 августа 1999 года или после этой даты.
- 4.10.1 f) Для выполнения полетов по ППП или полетов в ночное время требуется только один указатель пространственного положения.
- 4.10.1 k) Установка системы стабилизации для некоторых типов вертолетов не требуется.
-

РАЗДЕЛ I

Глава 1

Определения *Ночь.* Период времени между заходом и восходом солнца.

РАЗДЕЛ III

Глава 4

4.10.7* Все вертолеты, зарегистрированные в Регистре воздушных судов Словацкой Республики и выполняющие полеты за пределы CTR, имеют на борту автоматический ELT.

* Рекомендуемая практика.

РАЗДЕЛ III**Общие положения**

В связи с упоминанием "государства эксплуатанта" (кроме пп. 2.2.6.1 и 2.2.6.2 "Минимальные абсолютные высоты полета") сообщается, что ответственность за самолеты, зарегистрированные в Соединенном Королевстве, несет Соединенное Королевство, за исключением случаев, когда заключено соглашение с другим государством согласно условиям главы 3.

Соединенное Королевство будет продолжать использовать термин "вес", кроме случаев, когда самолет эксплуатируется в соответствии с положениями JAR-OPS, в отношении которого будет применяться термин "масса".

РАЗДЕЛ I**Глава 1**

Определения

Заходы на посадку и посадки с использованием схем захода на посадку по приборам. Положения подраздела E документа JAR-OPS 3 (Вертолеты), являющегося в настоящее время единственным сводом норм, определяющим политику Соединенного Королевства в области эксплуатационных минимумов аэродромов:

- a) устанавливают следующие минимальные значения RVR:
 - 1) на 50 м меньше 550 м, предусмотренных в определении категории I ИКАО;
 - 2) на 50 м меньше 350 м, предусмотренных в определении категории II ИКАО; и
- b) не разрешают выполнение полетов по категориям III A, B или C.

Командир воздушного судна. По действующему в Соединенном Королевстве законодательству "командир воздушного судна" означает лицо, которое в данный момент осуществляет пилотирование воздушного судна и не выполняет указаний любого другого пилота на борту данного воздушного судна.

Полетное время, время полета: вертолеты. Принятое в Соединенном Королевстве определение отличается лишь незначительно; полетное время отсчитывается с того момента, когда вертолет начинает движение за счет собственной тяги, и заканчивается в момент прекращения вращения несущих винтов.

Член обслуживающего экипажа. В Соединенном Королевстве вместо термина "обслуживающий экипаж" по-прежнему используется термин "бортпроводники".

Член экипажа. Принятое в Соединенном Королевстве определение основано на функциях, выполняемых членами экипажа. Принятое в Соединенном Королевстве определение отличается от определения ИКАО и является более точным.

Член летного экипажа. Принятое в Соединенном Королевстве определение основывается на функциях, выполняемых членами летного экипажа. Оно отличается от определения ИКАО и является более точным. По существу оба определения дают один и тот же результат.

РАЗДЕЛ II**Глава 1**

- 1.1.6 В Соединенном Королевстве нет прямого требования о том, что эксплуатанты должны принимать программу предотвращения авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов.

Глава 2

- 2.1.2 В Соединенном Королевстве нет прямого требования к эксплуатантам включать в свои руководства по производству полетов указание о сообщении без излишней задержки информации о любых неполадках в работе средств, которые могут быть замечены.
- 2.2.3.2 В Соединенном Королевстве не требуется, чтобы эксплуатанты оговаривали этот запрет (о раскрутке несущего винта в отсутствие квалифицированного пилота) в руководствах по производству полетов.
- 2.2.5 В Соединенном Королевстве нет прямого требования о том, чтобы эксплуатанты обеспечивали учет аспектов человеческого фактора при разработке и использовании контрольных карт.
- 2.2.7.4* В Соединенном Королевстве разрешается переводить метеорологическую видимость в RVR. Предельных значений видимости не устанавливается: в отсутствие информации об RVR заход на посадку может выполняться в том случае, если в результате перевода получено эквивалентное значение RVR не ниже соответствующего эксплуатационного минимума аэродрома.
- 2.2.11 В Соединенном Королевстве не требуется, чтобы все вертолеты, выполняющие полеты над водной поверхностью, проходили сертификацию для посадки на воду, однако предусматривается поддержание плавучести другими средствами.
- 2.3.4.2 Соединенное Королевство не требует от эксплуатантов включать в свои руководства по производству полетов указание об использовании пригодных запасных морских вертодромов.
- 2.3.4.3* Соединенное Королевство не требует от эксплуатантов включать в свои руководства по производству полетов рекомендацию о наличии запаса топлива вместо полезной загрузки в неблагоприятных погодных условиях, с тем чтобы можно было использовать прибрежный запасной аэродром.
- 2.4.7 В Соединенном Королевстве нет прямого требования к эксплуатантам включать в свои руководства по производству полетов положений об обязанностях и подготовке, связанных с использованием сотрудников по обеспечению полетов/диспетчеров.
- 2.5.1 Принятое в Соединенном Королевстве определение обязанностей пилота, назначенного эксплуатантом командиром воздушного судна, включает практически те же требования, что и определение ИКАО, однако оно изложено иначе и более точно.
- 2.6.1 В Соединенном Королевстве нет прямого требования к эксплуатантам включать в свои руководства по производству полетов положения об обязанностях и подготовке, связанных с использованием сотрудников по обеспечению полетов/диспетчеров.
- 2.6.2

Глава 3

- 3.1.5* Соединенное Королевство не требует от эксплуатантов включать в свои руководства по производству полетов положение о запрете на выполнение полетов вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 3 с вертодромов, приподнятых над поверхностью.

Глава 4

- 4.2.4.2 В Соединенном Королевстве не существует требований о маркировке мест аварийного вскрытия фюзеляжа применительно к вертолетам.
- 4.3.1.4* В Соединенном Королевстве не допускается использование аналоговых самописцев полетных данных, в которых применяется ЧМ, на новых или бывших в эксплуатации воздушных судах, которые зарегистрированы в Соединенном Королевстве после 1 июля 1981 года.
- 4.3.1.4.1 В Соединенном Королевстве не запрещается использование такого оборудования.
- 4.3.1.5 В Соединенном Королевстве не введено требование о соблюдении этих Стандартов (которые начинают применяться с 1 января 2005 года) о записи цифровых сообщений.
- 4.3.1.5.1 В Соединенном Королевстве не введено требование о соблюдении этих Стандартов (которые начинают применяться с 1 января 2005 года) о записи цифровых сообщений.
- 4.3.1.5.2 В Соединенном Королевстве не введено требование о соблюдении этих Стандартов (которые начинают применяться с 1 января 2005 года) о записи цифровых сообщений.
- 4.3.1.7 Не все перечисленные параметры включены в требования ВГА Соединенного Королевства.
- 4.3.1.7.1
- 4.3.1.7.2
- 4.3.1.7.3
- 4.3.1.7.4
- 4.3.1.7.5
- 4.3.4.1
- 4.3.7.2* В Соединенном Королевстве в настоящее время требуется обеспечивать сохранность информации, записанной в последние 30 мин эксплуатации.
- 4.3.7.3
- 4.7.5 В Соединенном Королевстве не требуется наличие автоматических аварийных приводных передатчиков на борту гражданских транспортных вертолетов, выполняющих полеты над специально обозначенными районами суши.
- 4.7.6
- 4.7.7* В Соединенном Королевстве не требуется наличие автоматических аварийных приводных передатчиков на борту всех гражданских транспортных вертолетов.
- 4.10.1 i) В Соединенном Королевстве не требуется, чтобы гражданские транспортные вертолеты с максимальным общим весом не более 5700 кг были оснащены указателем температуры наружного воздуха.
- 4.15 В Соединенном Королевстве не требуется, чтобы все гражданские транспортные вертолеты были оборудованы приемопередатчиком, передающим данные о барометрической высоте.
- 4.16 В Соединенном Королевстве предписано использование ручных микрофонов при полетах ниже эшелона полета 150 в контролируемом воздушном пространстве.

Глава 6

- 6.2.4 В Соединенном Королевстве не требуется, чтобы эксплуатанты учитывали аспекты человеческого фактора при подготовке и применении руководства по техническому обслуживанию.
- 6.3 В Соединенном Королевстве не требуется, чтобы организации по техническому обслуживанию обеспечивали подготовку персонала по техническому обслуживанию по теоретическим и практическим аспектам, связанным с возможностями человека.

* Рекомендуемая практика.

Глава 8

- 8.1 В Соединенном Королевстве нет прямого требования о том, чтобы эксплуатанты включали в свои руководства по производству полетов положения об обязанностях и подготовке, связанных с использованием сотрудников по обеспечению полетов/диспетчеров.
- 8.2*
- 8.3*
- 8.4*

РАЗДЕЛ III**Глава 2**

- 2.6.2.2 Командир воздушного судна до начала полета должен убедиться в том, что полет может быть безопасно выполнен, учитывая при этом метеорологическую информацию и прогнозы и любые альтернативные действия в случае, если полет не может быть завершен согласно плану.
- 2.6.3.1 Требование о прекращении полета в пункт назначения не является обязательным.
- 2.7.1 Требование об указании в плане полета по ППП запасного аэродрома не является обязательным.
- 2.7.2 Критерии указания морских запасных вертодромов не включены в действующие в Соединенном Королевстве нормативные материалы.
- 2.9.1 Требование о запасе кислорода не является обязательными.
- 2.9.2
- 2.10
- 2.19 Требование о том, что вертолеты, выполняющие полеты над водной поверхностью согласно п. 4.3.1, должны быть сертифицированы для посадки на воду, не является обязательным.

Глава 4

- 4.1.1 Не подлежат утверждению: карты и коды; комплекты первой помощи; хронометры; электрические фонари; свистки; якоря; сигнальные ракеты; средства пришвартования, постановки на якорь и маневрирования на воде; весла; продукты питания и вода; плиты, кухонные принадлежности, лопаты для снега, пилы для резки льда, спальные мешки, теплая одежда, а также мегафоны.
- 2.1.3.1 a), b) и c) 1) Требование о наличии комплектов первой помощи, огнетушителей и кресел не является обязательным для всех типов полета.
- 4.1.4.1 Методы маркировки мест аварийного вскрытия могут различаться.
- 4.1.4.2
- 4.3.1 Требование о наличии средств обеспечения плавучести на вертолетах, выполняющих полеты над водным пространством (на удалении более 10 мин/за пределами расстояния безопасной вынужденной посадки), не является обязательным.

- 4.3.2.1 В Соединенном Королевстве практикуется предоставление инструктивного материала. Принятые в Соединенном Королевстве рекомендации относительно спасательных жилетов и спасательных плотов обеспечивают более высокий уровень безопасности.
- 4.3.2.2 В Соединенном Королевстве существует инструктивный материал о наличии и использовании спасательных жилетов и плотов.
- 4.3.2.3
- 4.3.2.4
- 4.3.2.5
- 4.4 Наличие сигнальных устройств и аварийно-спасательного оборудования не является обязательным для районов, где будет особенно трудно осуществить поиск и спасание.
- 4.5.1 Требование о наличии запаса кислорода не является обязательным.
- 4.9.1.4.1 Использование самописцев полетных данных с записью на фотопленку после 1 января 2003 года не запрещено.
- 4.9.1.5 Требование о записи, корреляции и продолжительности записи сообщений по линии передачи данных не является обязательным для новых вертолетов после 1 января 2005 года.
- 4.9.1.5.1 Требование о записи, корреляции и продолжительности записи сообщений по линии передачи данных не является обязательным для всех вертолетов с 1 января 2007 года.
- 4.9.1.5.2 Требование о регистрации содержания и времени передачи сообщений по линии передачи данных не является обязательным.
- 4.9.1.7 Действующие в Соединенном Королевстве нормативные материалы не определяют параметров для бортовых самописцев типа IVA.
- 4.9.4.1 Требование об установке самописцев полетных данных типа IVA на новых вертолетах весом свыше 3180 кг после 1 января 2005 года не является обязательным.
- 4.9.5.1 Требование об установке бортовых речевых самописцев на вертолетах с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 7000 кг не является обязательным для всех категорий удостоверений о годности к полетам.
- 4.9.6.3 Требование об установке на новых вертолетах после 1 января 2003 года бортовых речевых самописцев, позволяющих обеспечивать сохранность информации в течение последних двух часов работы, не является обязательным.
- 4.10.1 Требование о наличии ELT до 1 января 2005 года при выполнении полетов над водной поверхностью (согласно п. 4.3.1) не является обязательным.
- 4.10.2 Требование о наличии автоматического ELT/ELT для спасательного плота при полетах над водной поверхностью (согласно п. 4.3.1) не является обязательным для новых вертолетов с 1 января 2002 года.
- 4.10.3 Требование о наличии автоматического ELT/ELT для спасательного плота при выполнении полетов над водной поверхностью (согласно п. 4.3.1) не является обязательным для всех вертолетов с 1 января 2005 года.
- 4.10.4 Требование о наличии ELT для полетов над специально обозначенными районами суши (согласно п. 4.4) до 1 января 2005 года не является обязательным.

- 4.10.5 Требование о наличии автоматических ELT при полетах над специально обозначенными районами суши (согласно п. 4.4) не является обязательным для новых вертолетов после 1 января 2002 года.
- 4.10.6 Требование о наличии автоматических ELT при полетах над специально обозначенными районами суши (согласно п. 4.4) не является обязательным для всех вертолетов с 1 января 2005 года.
- 4.11.1 Частично соблюдается. В Соединенном Королевстве требуется наличие приемоответчика, передающего данные о барометрической высоте, при полетах в специально обозначенных районах воздушного пространства.
- 4.11.2* Рекомендация о том, что все вертолеты должны быть оборудованы приемоответчиками, передающими данные о барометрической высоте, не введена.

Глава 5

- 5.1.1 В Соединенном Королевстве требуется наличие связного радиоборудования при выполнении полетов по ППП в контролируемых и обозначенных районах воздушного пространства.
- 5.1.4 Требование о наличии связного радиоборудования, обеспечивающего связь на установленных частотах, не является обязательным при полетах над водным пространством (4.3) и над специально обозначенными районами суши (4.4).

Глава 6

- 6.1.1 Ответственность за техническое обслуживание несет эксплуатант.
- 6.2.1
- 6.3

ДОБАВЛЕНИЕ

2. В Соединенном Королевстве не существует прямого требования о том, чтобы эксплуатанты принимали программу предотвращения авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов.
-

РАЗДЕЛ I**Общие положения**

В Соединенных Штатах Америки любые положения Приложений 2, 6, 10 или 11 или любого другого Приложения не рассматриваются в качестве Стандарта или Рекомендуемой практики применительно к государственным воздушным судам. Согласно подпункту а) статьи 3 Конвенции о международной гражданской авиации Конвенция и Приложения к ней не распространяются на государственные воздушные суда. В той мере, в какой любые положения Приложений 2, 6, 10 или 11 затрагивают эксплуатацию государственных воздушных судов или управления ими, Соединенные Штаты Америки рассматривают такие положения как специальные рекомендации Совета, которые носят сугубо консультативный характер и не требуют представления уведомлений о различии согласно статье 38 Конвенции.

РАЗДЕЛ II**Глава 1****Общие положения**

Примечание. В Соединенных Штатах Америки нет авиаперевозчиков, специализирующихся на вертолетных перевозках, однако выполняются коммерческие и целевые перевозки.

- 1.1.5 От командира воздушного судна не требуется иметь на борту всю необходимую информацию, касающуюся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет пролетать вертолет.
- 1.1.6 Соединенные Штаты Америки не требуют от эксплуатанта принимать и выполнять программу предотвращения авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов, хотя положения о сертификации авиаперевозчиков и коммерческих эксплуатантов требуют наличие достаточного количества персонала для обеспечения в максимальной степени безопасности полетов.

Глава 2

- 2.1.3 В Соединенных Штатах Америки нет требования о том, чтобы вертодромы постоянно поддерживались в состоянии пригодности для обеспечения полетов в течение опубликованных часов работы.
- 2.2.2.1 Требование о наличии руководства по производству полетов не распространяется на некоторых эксплуатантов, выполняющих местные и целевые перевозки.
- 2.2.3.2 В Соединенных Штатах Америки разрешается выполнять раскрутку несущего винта вертолета в отсутствие квалифицированного пилота при проведении отдельных наземных операций.
- 2.2.4 Эксплуатантам вертолетов не запрещается имитировать аварийную обстановку или нештатные ситуации при перевозке пассажиров или груза.
- 2.2.8.1 От эксплуатантов вертолетов не требуется вести учет заправки топливом и маслом в подтверждение соблюдения требований п. 2.3.6.
- 2.2.8.2 От эксплуатантов вертолетов не требуется сохранять документы учета заправки топливом и маслом в течение трех месяцев, но есть требование о сохранении загрузочной ведомости в течение 30 дней.

- 2.2.11 В Соединенных Штатах Америки вертолеты, выполняющие полет над водной поверхностью при перевозке пассажиров, не должны проходить сертификацию для посадки на воду. Требуется только, чтобы вертолет был оснащен средствами обеспечения плавучести.
- 2.3.2 В Соединенных Штатах Америки формы предполетной подготовки требуется сохранять в течение 30 дней, а не трех месяцев. В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы руководство по производству полетов описывало содержание и порядок использования рабочего плана полета, но существует требование об установлении процедур определения местонахождения каждого рейса.
- 2.3.3.2
- 2.3.4.1 b) В Соединенных Штатах Америки не требуется определять точку возврата (PNR).
- 2.3.4.2
- 2.3.4.3* В Соединенных Штатах Америки нет положения об использовании прибрежного запасного вертодрома вместо запасного морского вертодрома.
- 2.3.6.2 b) Запас топлива для полетов вертолетов по ПВП должен обеспечить полет в течение 20 мин на обычной крейсерской скорости после достижения первого пункта намеченной посадки.
- 2.3.6.3.1 В Соединенных Штатах Америки при выполнении полетов вертолетов по ППП не требуется выдерживать определенную высоту над вертодромом пункта назначения.
- 2.3.6.3.2 Запас топлива при полетах вертолетов по ППП должен обеспечить полет в течение 30 мин на обычной крейсерской скорости после достижения запасного вертодрома.
- 2.3.6.3.3 В Соединенных Штатах Америки не существует положений на случай отсутствия пригодного запасного вертодрома. Если этого требуют метеорологические условия в пункте назначения, необходимо указать запасной вертодром и предусмотреть запас топлива, обеспечивающий полет в течение 30 мин.
- 2.3.6.4 d) и e) В руководстве по производству полетов не предписывается порядок действий при разгерметизации и в других аварийных ситуациях.
- 2.3.7* В Соединенных Штатах Америки не запрещается заправка топливом с пассажирами на борту при работающем двигателем.
- 2.3.8 В Соединенных Штатах Америки не требуется обязательное наличие кислорода для пассажиров при полете на абсолютных высотах более 13 000 фут (620 гПа). Наличие кислорода для всех пассажиров требуется только при полетах выше 15 000 фут (4572 м).
- 2.4.4.4 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы все лица, занимающие кресла, оборудованные комбинированной системой привязных ремней и плечевых ремней, пристегивались во время взлета и посадки и при этом сохраняли должным образом исполнять свои обязанности. Действующие в Соединенных Штатах Америки правила не содержат положения, позволяющего членам летного экипажа отстегивать плечевые ремни, если они мешают им исполнять свои обязанности.
- 2.6 Сотрудники по обеспечению полетов при полетах вертолетов не используются.

Глава 3

- 3.1.1 В Соединенных Штатах Америки не существует классификации или ограничений полетов
3.1.2 вертолетов в зависимости от класса или категории летно-технических характеристик (см.
3.1.3* определение "*Классов летно-технических характеристик*" в разделе I части III Приложения 6).
3.1.4
3.1.5*
3.2.1
3.2.7
- 3.2.7 а), с) и d) В Соединенных Штатах Америки не существует ограничений по весу вертолета, указанных в подпунктах а), с) и d) п. 3.2.7.

Глава 4

- 4.1.3 От эксплуатантов вертолетов не требуется предоставлять эксплуатационному персоналу и летному экипажу руководство по эксплуатации воздушного судна.
- 4.2.2 а) Наличие комплектов первой помощи на борту вертолета не требуется.
- 4.2.2 б) В Соединенных Штатах Америки нет положения о том, что огнетушители при пользовании не должны создавать опасного загрязнения воздуха внутри вертолета.
- 4.2.2. с) 3) В Соединенных Штатах Америки нет положения о том, что привязная система должна включать устройство, препятствующее вмешательству пилота в управление в случае утраты им трудоспособности.
- 4.2.3 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы на борту вертолета имелось руководство по производству полетов, однако необходимо иметь на борту вертолета действующее руководство по летной эксплуатации.
- 4.3 На борту многодвигательных газотурбинных вертолетов, предназначенных для перевозки 20 или более пассажиров, не требуется иметь один или несколько бортовых самописцев. Многодвигательные газотурбинные вертолеты, зарегистрированные в Соединенных Штатах Америки после 1 октября 1991 года и предназначенные для перевозки от 10 до 19 пассажиров, должны иметь один или несколько бортовых самописцев.
- 4.3.3.1 Самописцы полетных данных не требуются для всех воздушных судов, соответствующих этому
4.3.3.2* весовому критерию. Самописцы полетных данных, указанные в п. 4.3.3.1, должны устанавливаться только на вертолетах, предназначенных для перевозки от 10 до 19 человек, которые зарегистрированы в Соединенных Штатах Америки после 11 октября 1991 года.
- 4.3.5.1 В Соединенных Штатах Америки датой начала применения правила о FDR/CVR является
4.3.5.2 11 октября 1991 года, причем определяющим критерием является не вес, а количество пилотов и/или пассажирских кресел. В Соединенных Штатах Америки не требуется регистрировать число оборотов несущего винта на CVR в отсутствие FDR.
- 4.3.6 В Соединенных Штатах Америки требуется наличие бортовых речевых самописцев на всех многодвигательных газотурбинных винтокрылых воздушных судах, предназначенных для перевозки 20 или более пассажиров, и на всех многодвигательных газотурбинных винтокрылых воздушных судах с шестью или более пассажирскими креслами, для эксплуатации которых согласно установленным в ходе сертификации правилам требуются два пилота.

* Рекомендуемая практика.

- 4.4.2 В Соединенных Штатах Америки нет требования о том, что вертолеты, выполняющие полеты по ПВП, при осуществлении контролируемых полетов должны быть оборудованы в соответствии с требованиями, предусмотренными для вертолетов, выполняющих полеты по правилам полетов по приборам.
- 4.5.1 Вертолеты, выполняющие полеты над водной поверхностью при перевозке пассажиров, не должны сертифицироваться для посадки на воду, но должны оснащаться средствами обеспечения плавучести.
- 4.5.2.1 b) и c) Спасательные плоты и пиротехнические сигнальные устройства требуются только при выполнении полетов над водной поверхностью большой протяженности, то есть применительно к вертолетам полетов над водной поверхностью на расстояние по горизонтали более 50 м. миль от ближайшей береговой линии и более 50 м. миль от сооружений морского вертодрома.
- 4.5.2.3 В Соединенных Штатах Америки не существует классификации или ограничений полетов вертолетов в зависимости от класса или категории летно-технических характеристик (см. определение "*Классов летно-технических характеристик*" в разделе I части III Приложения 6).
- 4.5.2.4
- 4.5.2.6* В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы по крайней мере 50% спасательных плотов разворачивались с помощью средств дистанционного управления.
- 4.5.2.7* В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы плоты, которые не разворачиваются с помощью средств дистанционного управления, были оборудованы механическими устройствами для развертывания.
- 4.5.2.8* В Соединенных Штатах Америки нет требования о том, чтобы вертолеты, для которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые были выданы до 1 января 1991 года, были приведены в соответствие с положениями пп. 4.5.2.6 и 4.5.2.7 не позднее 31 декабря 1992 года.
- 4.6 Вертолеты, выполняющие полеты над районами суши, которые обозначены в качестве районов, где особенно трудно осуществлять поиск и спасание, не требуется оснащать сигнальными устройствами или аварийно-спасательным оборудованием. В Соединенных Штатах Америки не существует практики обозначения районов в качестве районов, где особенно трудно осуществлять поиск и спасание, и поэтому такого дополнительного оборудования не требуется.
- 4.7 Вертолеты не требуется оснащать аварийными приводными передатчиками.
- 4.10.1 В Соединенных Штатах Америки нет требования о том, чтобы все вертолеты, выполняющие полеты по правилам полетов по приборам, оснащались двумя точными барометрическими высотомерами.
- 4.11.1 c) При выполнении полетов по найму в ночное время требуется наличие только одной посадочной фары.
- 4.11.2* Вертолеты не требуется оснащать управляемой посадочной фарой.
- 4.12* Оборудовать бортовыми метеорологическими радиолокаторами все вертолеты, предназначенные для перевозки пассажиров, не требуется. В Соединенных Штатах Америки требуется устанавливать оборудование для обнаружения грозы только на вертолетах с десятью или более посадочными местами.

4.15 Установка на вертолетах приемопередатчиков, передающих данные о барометрической высоте, не требуется в тех случаях, когда это разрешено органом управления воздушным движением или когда этого не требует классификация воздушного пространства.

4.16 В Соединенных Штатах Америки нет требования о том, чтобы члены летного экипажа, находящиеся в кабине экипажа для выполнения служебных обязанностей, при полетах ниже эшелона/абсолютной высоты перехода вели связь с использованием направленных микрофонов или ларингофонов.

Глава 5

5.2.1 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы вертолет был оснащен навигационным оборудованием в соответствии с типами RNP для выполнения полетов в воздушном пространстве Соединенных Штатов Америки. Тем не менее Соединенные Штаты Америки предоставляют информацию и эксплуатационные требования для полетов по PPP в тех случаях, когда эксплуатанты и воздушные суда Соединенных Штатов Америки выполняют полеты в воздушном пространстве Европы, предназначенном для базовой зональной навигации (RNP-5 и 10).

Глава 6

6.1 В Соединенных Штатах Америки все вертолеты, используемые в коммерческом воздушном транспорте, сертифицируются для местных или целевых перевозок. Техническое обслуживание зарегистрированных в Соединенных Штатах Америки вертолетов, выполняющих местные и целевые перевозки, может осуществляться утвержденной организацией по техническому обслуживанию, сертифицированным механиком или лицом, работающим под наблюдением сертифицированного механика.

6.3 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы программа эксплуатанта по подготовке персонала технического обслуживания предусматривала обучение теоретическим и практическим аспектам, связанным с возможностями человека.

6.8.2 В Соединенных Штатах Америки требуется, чтобы данные о проделанной работе сохранялись до повторного выполнения такой работы или выполнения другой аналогичной работы, либо в течение одного года после выполнения работы.

Глава 7

7.1.2 От членов летного экипажа не требуется наличие специального свидетельства на право эксплуатации радиооборудования.

7.4.1 Действующими в Соединенных Штатах Америки требованиями о предшествующем опыте работы не оговаривается, что необходимо иметь опыт работы на том же типе вертолета, который предполагается использовать.

7.4.3.2 От пилотов вертолетов не требуется продемонстрировать эксплуатанту достаточные знания по конкретным областям, перечисленным в п. 7.4.3.2.

7.4.3.3 В Соединенных Штатах Америки нет требования о том, что командир вертолета, предназначенного для нерегулярных коммерческих перевозок, должен практически выполнить заход на посадку на каждый вертодром посадки по маршруту в присутствии пилота, подготовленного для выполнения посадки на данном вертодроме.

7.4.4 В Соединенных Штатах Америки нет требования о том, чтобы второй пилот дважды в течение одного года продемонстрировал свою подготовленность пилоту-инспектору эксплуатанта или представителю государства эксплуатанта.

7.5 По принятой в Соединенных Штатах Америки практике наличие запасного комплекта корректирующих линз требуется только в том случае, если недостаточная острота зрения одного из членов летного экипажа подтверждается соответствующим ограничением в документе медицинского освидетельствования.

Глава 8

8.1 ФАУ не требует от эксплуатантов вертолетов использовать имеющих свидетельства сотрудников по обеспечению полетов/диспетчеров для обеспечения полетов вертолетов.

8.2* В ФАУ нет конкретных требований к подготовке сотрудников по обеспечению полетов/диспетчеров, используемых эксплуатантом вертолетов.

8.3* В ФАУ нет конкретных требований относительно ознакомления со всеми эксплуатационными особенностями сотрудников по обеспечению полетов/диспетчеров, используемых эксплуатантом вертолетов.

8.4* В ФАУ нет требований о допуске к работе сотрудников по обеспечению полетов/диспетчеров, которые не исполняли таких обязанностей в течение 12 месяцев.

Глава 9

9.4.1* Загрузочная ведомость (принятый в Соединенных Штатах Америки эквивалент бортовому журналу) не содержит следующих позиций: время вылета и прибытия, характер полета, инциденты и подпись ответственного лица.

9.4.2* Записи в загрузочной ведомости (принятый в Соединенных Штатах Америки эквивалент бортовому журналу) не требуется производить чернилами или нестираемым карандашом.

9.4.3* В Соединенных Штатах Америки требуется, чтобы загрузочная ведомость (принятый в Соединенных Штатах Америки эквивалент бортовому журналу) сохранялась в течение 30 дней, а не шести месяцев.

9.5 В Соединенных Штатах Америки от эксплуатантов не требуется наличие списка аварийно-спасательного оборудования, находящегося на борту любого из их вертолетов, занятых в международной авионавигации.

Глава 11

11.1 Не требуется иметь на борту воздушного судна контрольный перечень правил, которыми следует руководствоваться при поисках предполагаемого взрывного устройства. В Соединенных Штатах Америки члены экипажа должны уметь обращаться с взрывчатыми веществами, которые могут находиться на борту воздушного судна, но это не обязательно включает обучение порядку поиска взрывчатых веществ.

11.2.1 В Соединенных Штатах Америки нет требования о том, чтобы эксплуатант устанавливал и выполнял программу подготовки, позволяющую членам экипажа предпринимать наиболее правильные действия, направленные на сведение к минимуму последствий актов незаконного вмешательства.

- 11.3 От командира воздушного судна не требуется незамедлительно направлять донесения об акте незаконного вмешательства назначенному местному полномочному органу.

РАЗДЕЛ III

Глава 1

- 1.1.5* От командира воздушного судна не требуется иметь на борту необходимую информацию о поисково-спасательных службах.

Глава 2

- 2.3.1 От командира вертолета не требуется принимать меры к тому, чтобы члены экипажа и пассажиры были ознакомлены посредством устного инструктажа или с помощью других средств с местами размещения и правилами использования аварийных выходов, спасательных жилетов, кислородного оборудования или другого аварийно-спасательного оборудования индивидуального пользования.
- 2.3.2 От командира вертолета не требуется принимать меры к тому, чтобы все лица на борту знали о размещении и общем порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.
- 2.4 е) Командиру вертолета не вменяется в обязанность до начала полета удостовериться в том, что любой имеющийся на борту груз надежно закреплен.
- 2.6.2.1 Запасной вертодром не требуется, если согласно прогнозу в вертодроме намеченной посадки высота нижней границы облаков составляет по крайней мере 2000 фут (6096 м) и видимость по крайней мере 3 мили (5 км). В Соединенных Штатах Америки установлены следующие стандартные минимумы для запасного вертодрома: высота нижней границы облаков 600 фут (183 м) и видимость 2 мили (3 км) для точных заходов на посадку и высота нижней границы облаков 800 фут (244 м) и видимость 2 мили (3 км) для неточных заходов на посадку.
- 2.6.2.2 В Соединенных Штатах Америки допускается следующее: метеорологические условия на расчетное время прибытия и в течение одного часа до и после расчетного времени прибытия, а не двух часов.
- 2.6.2.2 а) В Соединенных Штатах Америки разрешается выполнять заход на посадку при высоте нижней границы облаков на 200 фут (61 м) выше минимума, предусмотренного для захода на посадку, а не 400 фут (122 м).
- 2.7.2 В Соединенных Штатах Америки нет положения относительно характеристик вертолета с одним неработающим двигателем.
- 2.73* В Соединенных Штатах Америки нет положения о том, что морские запасные вертолеты не должны использоваться, если на борту можно иметь запас топлива, достаточный для выполнения полета на прибрежный запасной вертодром.
- 2.8.2 b) Запас топлива для полетов по ПВП обеспечивает 20 мин полета на обычной крейсерской скорости.

* Рекомендуемая практика.

- 2.8.3.1 a) В Соединенных Штатах Америки нет требования о выдерживании конкретной высоты при полете над запасным вертодромом.
- 2.8.3.2 b)
- 2.8.3.3 В Соединенных Штатах Америки не разрешается выполнение полета по ПВП в отсутствие пригодного запасного вертодрома. Если этого требуют метеорологические условия в пункте назначения, необходимо указать запасной вертодром и иметь запас топлива на 30 мин полета.
- 2.8.4 d) В Соединенных Штатах Америки не требуется при расчете необходимого количества топлива и масла учитывать порядок действий при разгерметизации, где это применимо, или при отказе одного двигателя при полете по маршруту.
- 2.9.1 Запас кислорода для членов экипажа требуется при полете на высотах от 12 500 фут (3810 м) до 14 000 фут (4267 м). Для пассажиров такое требование действует с высоты 15 000 фут (4572 м).
- 2.9.2 В Соединенных Штатах Америки нет требования о том, что полет вертолета с герметизированными кабинами должен выполняться при наличии запаса кислорода для дыхания, достаточного для всех членов экипажа и части пассажиров, в зависимости от условий выполняемого полета, на случай разгерметизации в течение любого периода, когда атмосферное давление в любой занимаемой ими кабине будет составлять менее 700 гПа.
- 2.10 В Соединенных Штатах Америки требование об использовании кислорода для дыхания членами летного экипажа применяется только при полетах на высоте более 14 000 фут (4267 м).
- 2.11 В аварийной обстановке от командира вертолета не требуется обеспечить ознакомление всех находящихся на борту лиц с порядком действий в аварийной обстановке.
- 2.14 b) От командира вертолета не требуется обеспечивать, чтобы полет не продолжался дальше ближайшего пригодного вертодрома в том случае, если способность членов летного экипажа исполнять свои обязанности значительно снижена в связи с ухудшением работоспособности вследствие усталости, заболевания и кислородной недостаточности.
- 2.17 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы раскрутка несущего винта вертолета с подачей мощности выполнялась только квалифицированным пилотом.
- 2.18.1* В Соединенных Штатах Америки нет положений относительно заправки вертолета топливом с пассажирами на борту, а также при посадке или высадке пассажиров.
- 2.19 В Соединенных Штатах Америки нет требования о том, чтобы все вертолеты, выполняющие полеты над водной поверхностью, были сертифицированы для посадки на воду.

Глава 3

- 3.1 В Соединенных Штатах Америки нет ограничений, эквивалентных эксплуатационным ограничениям по массе/шуму.
- 3.3 В Соединенных Штатах Америки полеты вертолетов не классифицируются и не ограничиваются по классу или категории летно-технических характеристик (см. определение "*Классов летно-технических характеристик*" в разделе I части III Приложения 6).
- 3.4*

Глава 4

- 4.1.3.1 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы вертолеты были оснащены:
- a) комплектом первой помощи или переносными огнетушителями;

- b) креслом или спальным местом для каждого лица;
 - c) уточненными и удобными для пользования аэронавигационными картами; или
 - d) запасными электрическими предохранителями при дневных полетах по ПВП.
- 4.1.3.2* В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы на борту вертолетов имелись коды сигналов "земля – воздух" для целей поиска и спасания.
- 4.1.3.3* В Соединенных Штатах Америки требование о наличии привязных ремней и плечевых ремней на каждом сидении распространяется только на вертолеты, изготовленные после 16 сентября 1992 года.
- 4.2.1 b) При выполнении полетов по ПВП не требуется наличие точного хронометра.
- 4.2.2* В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы вертолеты при выполнении контролируемых полетов по ПВП были оборудованы в соответствии с требованиями для вертолетов, выполняющих полеты по правилам полетов по приборам.
- 4.3.1 В Соединенных Штатах Америки нет положений о том, что вертолеты должны быть оснащены постоянно действующими или быстро разворачиваемыми плавсредствами для обеспечения безопасной посадки на воду при выполнении полета над водным пространством.
- 4.3.2.1 В Соединенных Штатах Америки полеты вертолетов не классифицируются и не ограничиваются по классу или категории летно-технических характеристик (см. определение "*Классов летно-технических характеристик*" в разделе I части III Приложения 6).
- 4.3.2.4
- 4.3.2.1 b) Вертолеты, выполняющие полеты над водным пространством, не требуется оснащать спасательными плотами.
- 4.3.2.5 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы каждый спасательный жилет и равноценное индивидуальное плавсредство, когда они имеются на борту в соответствии с положениями п. 4.3, оснащались средствами электрического освещения в целях облегчения обнаружения людей.
- 4.3.2.6* Вертолеты, выполняющие полеты над водной поверхностью, не требуется оснащать спасательными плотами.
- 4.3.2.7*
- 4.3.2.8*
- 4.4 Вертолеты, выполняющие полеты над районами суши, которые обозначены в качестве районов, где будет особенно трудно осуществить поиск и спасание, не требуется оснащать сигнальными устройствами или аварийно-спасательным оборудованием. В Соединенных Штатах Америки нет практики обозначения районов, где будет особенно трудно осуществить поиск и спасание, и поэтому такое дополнительное оборудование не требуется.
- 4.6 f) Вертолеты, когда они выполняют полеты по правилам полетов по приборам или когда невозможно выдерживать желаемое пространственное положение без использования одного или нескольких пилотажных приборов, требуется оснащать только одним указателем пространственного положения (авиагоризонтом).
- 4.7.1 c) Посадочные фары требуются только при выполнении ночных полетов по найму.
- 4.7.1 f) Электрические фонари при выполнении ночных полетов не требуются.

* Рекомендуемая практика.

- 4.7.2* При выполнении ночных полетов не требуются посадочные фары, управляемые по крайней мере в вертикальной плоскости.
- 4.9.3.1 В Соединенных Штатах Америки требования в отношении самописцев полетных данных
4.9.3.2* определяются не весом воздушного судна, а количеством пассажиров и конфигурацией двигателей.
- 4.9.9 В Соединенных Штатах Америки нет конкретного правила о необходимости проведения в процессе эксплуатации проверок и оценок записей самописцев полетных данных и бортовых речевых самописцев для обеспечения сохранения эксплуатационной пригодности самописцев. Однако в Соединенных Штатах Америки требуется выполнять эту функцию технического обслуживания в рамках операций по поддержанию летной годности.
- 4.10.1 В Соединенных Штатах Америки не требуется оборудовать вертолеты аварийными приводными
4.10.2 передатчиками.
4.10.3
4.10.4
4.10.5
4.10.6
4.10.7*
4.10.8
- 4.11.2* В зависимости от параметров воздушного пространства в Соединенных Штатах Америки на воздушные суда авиации общего назначения не распространяется требование о наличии приемоответчиков.
- 4.12* В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы члены летного экипажа, находящиеся в кабине экипажа для исполнения служебных обязанностей, вели связь с использованием направленных микрофонов или ларингофонов при полетах ниже эшелона/абсолютной высоты перехода.

Глава 5

- 5.1.1 Вертолеты не требуется оснащать связным радиооборудованием при выполнении ночных полетов, кроме случаев контролируемого полета.
- 5.1.2 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы связное радиооборудование, указанное в п. 5.1.1, функционировало независимо от другого или других блоков в такой степени, чтобы отказ одного из них не привел к отказу любого другого блока.
- 5.1.4 Вертолеты, которые должны выполнять полеты большой протяженности над водной поверхностью или полеты над недостаточно оборудованными участками суши, не требуется оснащать связным радиооборудованием, за исключением случаев выполнения контролируемых полетов.
- 5.2 В Соединенных Штатах Америки не оговаривается минимальное навигационное оборудование для полетов по ПВП.
- 5.2.1 c) В Соединенных Штатах Америки нет положения о том, чтобы визуальные наземные ориентиры, используемые при полете по ПВП, находились на расстоянии не менее 60 м. миль (110 км) друг от друга.

Глава 6

- 6.2.2 В Соединенных Штатах Америки требуется, чтобы данные о проведенной работе сохранялись до ее повторного выполнения или проведения другой аналогичной работы, либо в течение одного года после выполнения этой работы.
-

РАЗДЕЛ I**Глава 1**

Определения *Заходы на посадку и посадки с использованием схем захода на посадку по приборам. Полеты по категории II (КАТ. II).* Полеты по категории II определяются как полеты при дальности видимости на ВПП не менее 300 м.

РАЗДЕЛ II**Глава 2**

2.2.5 JAR-OPS 3.210 и 3.1040 не предусматривают конкретных требований об учете аспектов человеческого фактора.

2.2.11 Не существует требования о сертификации для посадки на воду в отношении всех вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 3, категория В, если не более 10 мин каждого полета проходит над водной поверхностью за пределами дистанции безопасной вынужденной посадки, однако необходимо иметь поплавки или аварийное оборудование обеспечения плавучести.

2.3.3.1 Составления рабочего плана полета на каждый намечаемый полет (полет по ПВП максимальной протяженностью 100 км) не требуется.

2.3.6.2 b) Вместо 10-процентного запаса топлива при полетах по ПВП требуется 5-процентный дополнительный запас топлива при полетах в нормальных условиях.

2.3.8.2 В документе JAR-OPS 3 нет положений о вертолетах с герметизированными кабинами.

2.4.7 В документе JAR-OPS 3 нет официальных требований о согласовании оперативных указаний во время полета. Ожидаемое соблюдение к 1 апреля 2002 года.

2.5.1 Обязанности командира вертолета в полной мере не отражены в JAR-OPS 3.085 и JAR-OPS 3.210 d). Ожидаемое соблюдение к 1 апреля 2002 года.

2.6.1 Эти положения в полной мере не отражены в JAR-OPS 3.205. Ожидаемое соблюдение к 1 апреля
2.6.2 2002 года.

Глава 3

3.3.2 Данное положение не отражено в JAR-OPS 3.225. Ожидаемое соблюдение к 1 апреля 2002 года.

Глава 4

4.1.2 Для вертолетов с одним двигателем, выполняющих полеты по ПВП, MEL не является обязательным, однако все оборудование должно быть установлено и находиться в рабочем состоянии.

4.2.2 c) 1) и 2) Данное положение неприменимо при перевозке парашютистов для сбрасывания с борта воздушного судна, предназначенного для перевозки не более 10 пассажиров.

4.3.1 и 4.3.3 Положения JAR-OPS 3.715/3.720 не в полной мере соответствуют тексту Приложения 6. Ожидаемое соблюдение к 1 апреля 2002 года.

- 4.3.2 Вместо FDR, которые обеспечивают сохранение информации, зарегистрированной в течение десяти часов, требуются FDR с периодом регистрации восемь часов.
- 4.3.9.1 CVR может быть выключен в течение полетного времени после происшествия или инцидента, если командир вертолета считает, что зарегистрированные данные, которые необходимо сохранить для расследования авиационного происшествия или инцидента, в противном случае будут автоматически стерты.
- 4.4.2 Оборудование для полетов по ППП требуется только при выполнении ночных полетов по ПВП.
- 4.10.1 с) Положения JAR-OPS 3.652 с) не требуют наличия высотомеров с барабанно-стрелочным отсчетом. Ожидаемое соблюдение к 1 апреля 2002 года.
- 4.15 Согласно JAR-OPS 3.865 приемоответчики, передающие данные о барометрической высоте, требуются только при полетах по ПВП, если такое требование применимо в районе или на маршруте полета. Ожидаемое соблюдение к 1 апреля 2002 года.
- 4.16 Положения JAR-OPS 3.650/3.652 не содержат требования об использовании направленных микрофонов или ларингофонов при полетах ниже эшелона/абсолютной высоты перехода.

Глава 7

- 7.4.1 Наличие предшествующего опыта работы может также обеспечиваться посредством подготовки на пилотажном тренажере, сертифицированном и утвержденном для используемого типа вертолета. Срок, требуемый по положению о предшествующем опыте работы, может быть продлен не более чем до 120 дней в случае выполнения линейных полетов под наблюдением назначенного командира.
- 7.4.2
- 7.4.4 Срок действия проводимой эксплуатантом квалификационной проверки составляет шесть календарных месяцев, начиная с первого дня месяца, следующего за месяцем выдачи свидетельства. Если оно выдано в течение последних трех календарных месяцев действия свидетельства о предыдущей квалификационной проверке, период действия продлевается до шести календарных месяцев после даты истечения срока действия свидетельства о предыдущей квалификационной проверке, проведенной эксплуатантом.
-

РАЗДЕЛ II**Глава 2**

- 2.2.8.1 Во Франции не требуется вести учет заправки топливом.
- 2.3.3.1 Действующие во Франции правила не содержат конкретного требования о подписании рабочего плана полета.
- 2.3.6.2 Для полетов по ПВП в нормальных условиях во Франции требуется наличие 5-процентного дополнительного запаса, а не 10-процентного.
- 2.3.6.4 По действующим во Франции правилам возможность разгерметизации не учитывается при расчете требуемого количества топлива. Французские эксплуатанты не используют вертолетов с герметизированной кабиной.
- 2.3.7* Во Франции не запрещается производить заправку вертолета топливом при вращающихся несущих винтах, однако требуется, чтобы правила на этот счет были включены в руководство по производству полетов.
- 2.4.9* Во Франции не существует требования о том, чтобы устанавливаемые эксплуатантом эксплуатационные методы снижения шума для какого-либо типа вертолета были одинаковыми для всех вертодромов.
- 2.5.2 До вступления в силу подраздела N документа JAR-OPS 3 не существует специального требования о том, что командир вертолета должен обеспечивать соблюдение контрольных карт, хотя это является стандартной практикой.

Глава 3

- 3.1.3 Во Франции допускается несколько исключений:
- выполнение полета над водной поверхностью в неблагоприятной обстановке на протяжении не более 10 мин в течение одного полета; и
 - выполнение полета в неблагоприятной обстановке за пределами густонаселенных районов (для вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 2 с максимальной загрузкой 9 пассажиров и для вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 3 с максимальной загрузкой 6 пассажиров) при определенных условиях.
- 3.1.4 До 31 декабря 2009 года во Франции разрешены полеты вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 2 с вертодромов, приподнятых над поверхностью, в густонаселенных районах при наличии площадок для безопасного выполнения вынужденной посадки.
- 3.1.5* До 31 декабря 2009 года во Франции разрешено выполнение полетов с приподнятых над поверхностью вертодромов с ограничениями по времени отказа силовой установки при взлете или посадке.
- 3.2.7.1.2 До 31 декабря 2004 года эксплуатанты во Франции могут получить специальное разрешение на выполнение аварийных рейсов с медицинскими целями с участками взлета и посадки в неблагоприятной среде (без возможности вынужденной посадки).
- 3.2.7.1.3 Во Франции не существует специальных требований относительно способности пролететь все препятствия вдоль траектории полета.

- 3.2.7.2.1 Во Франции не предусматривается возможность отказа двух силовых установок. Французские эксплуатанты не используют вертолеты, имеющие более двух силовых установок.
- 3.2.7.3.2 До 31 декабря 2004 года эксплуатанты во Франции могут получить специальное разрешение на выполнение аварийных полетов с медицинскими целями с участками взлета и посадки в неблагоприятной среде (без возможности выполнить вынужденную посадку).
- 3.2.7.3.3 Во Франции не существует специальных требований в отношении пролета препятствий вдоль траектории захода на посадку.
- 3.3.2 Во Франции не существует нормативных требований относительно учета точности картографических данных.

Глава 4

- 4.2.2 Во Франции не требуются запасные предохранители.
- 4.3.1.5 В нормативные документы Франции еще не включены положения о записи сообщений, передаваемых по линии передачи данных.
- 4.3.1.5.1
- 4.3.1.5.2
- 4.3.1.7 Перечень параметров, которые требуется регистрировать по действующим во Франции правилам, не полностью совпадает с требованиями Приложения 6.
- 4.3.2 Во Франции действует требование о продолжительности записи пять часов для вертолетов, сертифицированных до 1 августа 1999 года, и восемь часов для вертолетов, сертифицированных после этой даты.
- 4.3.3.2* Во Франции требуется наличие самописцев полетных данных на следующих категориях вертолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 7000 кг:
- вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 2730 кг, сертифицированные 1 августа 1999 года или позднее; и
 - вертолеты, предназначенные для перевозки более 9 пассажиров и сертифицированные в период с 1 января 1989 года по 31 июля 1999 года.
- 4.3.4 Франция еще не включила это требование в свои нормативные документы.
- 4.3.5.1 Во Франции не требуется оснащать бортовыми речевыми самописцами вертолеты с массой свыше 7000 кг, предназначенные для перевозки менее 10 пассажиров и сертифицированные до 1 августа 1999 года.
- 4.3.5.2 Во Франции бортовые речевые самописцы требуется устанавливать только на вертолетах с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 3180 кг и до 7000 кг включительно, если они сертифицированы 1 августа 1999 года или позднее.
- 4.3.6 Во Франции не требуется устанавливать бортовые речевые самописцы на вертолетах с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 7000 кг или предназначенных для перевозки менее 10 пассажиров, если эти вертолеты сертифицированы до 1 августа 1999 года.
- 4.3.7.3 Во Франции требуется обеспечивать сохранность только одного часа записи для бортовых речевых самописцев.

* Рекомендуемая практика.

- 4.3.9.1 Во Франции не существует специальных требований в отношении выключения бортовых самописцев.
- 4.4.2 Во Франции не существует специальных требований в отношении полетов по ПВП, которые выполняются как контролируемые полеты, кроме требований по обслуживанию воздушного движения.
- 4.7.1 Во Франции не существует требования о наличии аварийного приводного передатчика (ELT) на борту спасательного плота.
- 4.10.1 Действующие во Франции нормативные положения не содержат конкретных требований относительно формата высотомеров.
- 4.10.1 f) Во Франции требуется наличие только двух указателей пространственного положения в случае выполнения полета одним пилотом по правилам полетов по приборам.
- 4.12* Во Франции метеорологические радиолокаторы должны устанавливаться только на вертолетах, предназначенных для перевозки более 9 пассажиров.
- 4.16 Во Франции нет специальных требований относительно использования направленных микрофонов или ларингофонов при полетах ниже эшелона/абсолютной высоты перехода.

Глава 7

- 7.4.3.5 До вступления в силу положений подраздела N документа JAR-OPS 3 во Франции не существует специальных требований относительно аттестации по маршруту.
- 7.4.4 До вступления в силу положений подраздела N документа JAR-OPS 3 во Франции действует требование о ежегодном проведении квалификационных проверок (на линии и на тренажере).

Глава 8

- 8.4* Во Франции не существует специальных требований в отношении недавнего опыта работы сотрудников по обеспечению полетов.

Глава 10

- 10.3 До вступления в силу правил Европейского сообщества во Франции не существует специальных требований относительно подготовки членов обслуживающего экипажа по вопросам, касающимся возможностей человека.

Раздел III

Глава 2

- 2.6.3.1 Во Франции не существует специальных требований относительно продолжения полета в зависимости от метеорологических условий на вертодроме предполагаемой посадки или запасном вертодроме.
- 2.7.1 b) 2) и 3) Во Франции при определении необходимости запасного аэродрома не требуется устанавливать предписанную схему захода на посадку по приборам, а также определять точку возврата (PNR) при полете на вертодром в открытом море.
- 2.7.2 Во Франции не существует ограничений по использованию морских запасных вертодромов.

- 2.8.3.3 Для легких вертолетов (с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 2730 кг и максимальной вместимостью 5 пассажиров) во Франции не требуется наличие двухчасового запаса топлива при полете на изолированный вертодром.
- 2.8.4 Для легких вертолетов (с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 2730 кг и максимальной вместимостью 5 пассажиров) действующие во Франции нормативные документы не определяют параметров, которые должны учитываться при расчете потребностей в топливе. Для тяжелых вертолетов возможность разгерметизации не учитывается (во Франции не эксплуатируются вертолеты с герметизированной кабиной).
- 2.9.1 Во Франции наличие кислорода на борту требуется только:
- для членов экипажа при полете выше эшелона 125 (3800 м) и
 - для других лиц на борту при полете выше эшелона 145 (4400 м).
- 2.10 Во Франции требуется, чтобы только один пилот пользовался кислородом для дыхания.
- 2.17 Во Франции не существует требования о том, чтобы раскрутка несущего винта с подачей мощности выполнялась только квалифицированным пилотом.
- 2.19 Согласно действующим во Франции требованиям любой тяжелый вертолет (с максимальной сертифицированной взлетной массой более 2730 кг или максимальной вместимостью 6 или более пассажиров) должен проходить сертификацию для посадки на воду или быть оснащен аварийными средствами поддержания плавучести:
- для вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 1, если вертолет выполняет полет на удалении от берега, соответствующем более 10 мин полетного времени; и
 - для вертолетов с летно-техническими характеристиками классов 2 или 3, если вертолет находится от берега на расстоянии, превышающем дистанцию безопасной вынужденной посадки.

Глава 3

- 3.4* Во Франции легким вертолетам с летно-техническими характеристиками класса 3 (с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 2730 кг и максимальной вместимостью 5 пассажиров) не запрещается взлетать с вертодромов, приподнятых над поверхностью, или вертопалуб.

Глава 4

- 4.1.3.1 a), b) и e) Во Франции не существует требования о наличии на борту легких вертолетов (с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 2730 кг и максимальной вместимостью 5 пассажиров) комплектов первой помощи или огнетушителей, за исключением случаев, когда выполняются полеты над водной поверхностью или специально обозначенными районами суши. Предохранители требуются только для ночных полетов.
- 4.1.3.2* Во Франции наличие кодов сигналов "земля – воздух" для целей поиска и спасания требуется только при выполнении полетов над специально обозначенными районами суши.

* Рекомендуемая практика.

- 4.1.3.3* Во Франции не требуется наличие системы привязных ремней на вертолетах более старых моделей.
- 4.2.1 b) Во Франции для легких вертолетов (с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 2730 кг и максимальной вместимостью 5 пассажиров), выполняющих полеты по ПВП, не требуется наличия точного хронометра.
- 4.2.2* Во Франции не существует специальных требований относительно контролируемых полетов по ПВП, помимо требований обслуживания воздушного движения.
- 4.3.2.6* Во Франции не существует требования о разворачивании спасательных плотов с помощью
4.3.2.7* средств дистанционного управления или механических устройств.
4.3.2.8*
- 4.7.1 Во Франции не существует требования о том, что вертолеты, выполняющие ночные полеты по ПВП, должны быть оснащены точным хронометром, термометром, контролируемым пилотом противообледенительным оборудованием или освещением пассажирского салона.
- 4.9.1.5 В действующие во Франции правила еще не включены требования относительно сообщений,
4.9.1.5.1 передаваемых по линии передачи данных.
4.9.1.5.2
- 4.9.1.7 Список параметров, которые необходимо регистрировать по правилам Франции, не полностью совпадает с требованиями Приложения 6.
- 4.9.2 Во Франции требуется сохранять записи длительностью пять часов для вертолетов, сертифицированных до 1 августа 1999 года, и восемь часов для вертолетов, сертифицированных позднее.
- 4.9.3.2* Во Франции требуется устанавливать самописцы полетных данных на следующих категориях вертолетов с максимальной взлетной массой менее 7000 кг:
- вертолеты с максимальной взлетной массой свыше 2730 кг, сертифицированные 1 августа 1999 года или позднее; и
 - вертолеты вместимостью более 9 пассажиров, сертифицированные после 1 января 1989 года.
- 4.9.4.1 Во Франции требуется сохранять записи длительностью пять часов для вертолетов, сертифицированных до 1 августа 1999 года, и восемь часов для вертолетов, сертифицированных позднее.
- 4.9.5.1 Во Франции не требуется устанавливать бортовые речевые самописцы на вертолетах с массой более 7000 кг, вместимостью менее 10 пассажиров и сертифицированных до 1 августа 1999 года.
- 4.9.5.2* Во Франции не требуется устанавливать бортовые речевые самописцы на вертолетах с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 3180 кг и до 7000 кг включительно, за исключением вертолетов, сертифицированных 1 августа 1999 года или позднее.
- 4.9.6.2* Во Франции требуется длительность записи только один час для бортовых речевых самописцев.
4.9.6.3
- 4.9.8.1 Во Франции не существует специального требования об отключении бортовых самописцев.

- 4.11.1 При полетах по ПВП во Франции не требуется постоянное наличие приемоответчика, кроме случаев, когда этого требуют диспетчерские службы.
- 4.11.2*
- 4.12* Во Франции не существует специального требования об использовании направленных микрофонов или ларингофонов при полетах ниже эшелона/абсолютной высоты перехода.

Глава 6

6.1.3 Действующие во Франции правила допускают подписание свидетельства о техническом обслуживании лицом, не лицензированным для этого в соответствии с Приложением 1, а также проведение технического обслуживания за рамками утвержденной системы в следующих случаях:

- оперативное техническое обслуживание и
- техническое обслуживание легких воздушных судов с сертификатом ограниченного действия, не соответствующим Приложению 8.

В таких случаях срок действия удостоверения о годности к полетам ограничивается шестью месяцами.

ДОБАВЛЕНИЕ

5.16 До вступления в силу положений подраздела N документа JAR-OPS 3 действующие во Франции правила, касающиеся содержания руководства по производству полетов, не содержат конкретных положений относительно:

- ознакомления с маршрутом и пунктом назначения и
- подготовки членов обслуживающего экипажа по вопросам человеческого фактора.

* Рекомендуемая практика.

РАЗДЕЛ I

Глава 2

Стандарты и Рекомендуемая практика, содержащиеся в части III Приложения 6, применимы ко всем вертолетам, занятым в коммерческих воздушных перевозках или в полетах авиации общего назначения, и частично к вертолетам, занятым в авиационных спецработах.

РАЗДЕЛ II**Глава 2**

- 2.2.3.2 Раскрутку несущих винтов разрешается осуществлять в то время, когда пилот покидает вертолет в связи с выполнением погрузки и выгрузки.
- 2.2.11 Не выполняется. Наличие аварийных систем обеспечения плавучести требуется только при выполнении полетов вертолетов над водной поверхностью. Будет выполняться после сертификации вертолетов и оборудования для посадки на воду.
- 2.3.4.2 Такие полеты в территориальных водах Швеции не выполняются. В 2002 году будет обеспечено соответствие требованиям JAR-OPS 3.
- 2.3.6.2 Дополнительный запас топлива в процентах не оговаривается. Резервный запас на 20 мин. В 2002 году будет обеспечено соответствие требованиям JAR-OPS 3.
- 2.3.8 Обычно полеты вертолетов выполняются на высоте менее 10 000 фут (3048 м). В 2002 году будет обеспечено соответствие требованиям JAR-OPS 3.
- 2.3.8.2 Вертолеты с герметизированными кабинами не используются.
- 2.4.5 Обычно полеты вертолетов выполняются на высоте менее 10 000 фут (3048 м). В 2002 году будет обеспечено соответствие требованиям JAR-OPS 3.
- 2.4.6* Процедуры аварийного снижения не предусмотрены.
- 2.6.1 Не применяются.
- 2.6.2

Глава 3

- 3.1.1 Швеция не использует принятую ИКАО классификацию летно-технических характеристик. В
- 3.1.2 Швеции эксплуатируются вертолеты с одним двигателем и с несколькими двигателями. Полеты
- 3.1.3* выполняются в соответствии с руководством по летной эксплуатации вертолета (НФМ).
- 3.1.4
- 3.1.5*
- 3.2.7.1.2 Этап взлета. Время нахождения в воздухе. Будет действовать до 31 декабря 2009 года.
- 3.2.7.3.2 Этап захода на посадку. Время нахождения в воздухе. Будет действовать до 31 декабря 2009 года.

Глава 4

- 4.1.2 Только для вертолетов с несколькими двигателями. В 2002 году будет обеспечено соответствие требованиям JAR-OPS 3.
- 4.2.4 В 2002 году будет обеспечено соответствие требованиям JAR-OPS 3.
- 4.2.4.2 В 2002 году будет обеспечено соответствие требованиям JAR-OPS 3.

* Рекомендуемая практика.

- 4.4.2 В Швеции не требуется. В 2002 году будет обеспечено соответствие требованиям JAR-OPS 3 в отношении ночных полетов по ПВП.
- 4.5.2.5 Не требуется. В 2002 году будет обеспечено соответствие требованиям JAR-OPS 3.
- 4.5.2.7* В Швеции не требуется.
- 4.8.1–4.8.4* В Швеции полеты вертолетов обычно выполняются на высоте менее 10 000 футов (3048 м). В 2002 году будет обеспечено соответствие требованиям JAR-OPS 3.
- 4.11 При выполнении ночных полетов по ПВП в Швеции требуется наличие только одного высотомера. В 2002 году будет обеспечено соответствие требованиям JAR-OPS 3.
- 4.12* Требуется для вертолетов, предназначенных для перевозки более девяти человек.

Глава 6

- 6.2.4 В 2002 году будет обеспечено соответствие требованиям JAR-OPS 3.

РАЗДЕЛ III

Глава 2

- 2.6.2.2 В Швеции не разрешено.
- 2.7.2 Практика указания морского запасного вертодрома не используется.
- 2.7.3*
- 2.9.1 Полеты вертолетов обычно выполняются на высоте менее 10 000 футов (3048 м).
- 2.9.2 Вертолеты с герметизированной кабиной не используются.
- 2.10 Полеты вертолетов обычно выполняются на высоте менее 10 000 футов (3048 м).
- 2.17 Раскрутка несущих винтов разрешается в то время, когда пилот покидает вертолет в связи с выполнением погрузки и разгрузки. Различия будут существовать до 2004 года.
- 2.19 Только аварийные системы обеспечения плавучести. Будет выполняться при наличии сертифицированных вертолетов и оборудования.

Глава 3

- 3.3 В Швеции эксплуатируются однодвигательные и многодвигательные вертолеты в соответствии с процедурами руководства по летной эксплуатации вертолета (НФМ). Градация летно-технических характеристик по классам 1–3 в нормативных документах Швеции не используется. Различия будут существовать до введения требований JAR-OPS/General в 2004 году.
- 3.4*

Глава 4

- 4.1.4 Не требуется. Положение сохранится до введения требований JAR-OPS/General в 2004 году.

* Рекомендуемая практика.

- 4.3.1 В Швеции при выполнении пассажирских перевозок нормируются показатели температуры и времени (5–15 мин). Положение сохранится до введения требований JAR-OPS/General в 2004 году.
- 4.3.2.6* Не требуется. В 2004 году будет обеспечено соответствие требованиям JAR-OPS/General.
4.3.2.7*
4.3.2.8*
- 4.5.1 Не требуется. Положение сохранится до введения требований JAR-OPS/General в 2004 году.
4.5.2*
- 4.9.1.1 Самописцы FDR не требуются. Будет обеспечено соответствие не позднее 1 января 2005 года.
4.9.1.2
- 4.9.1.5 Будет обеспечено соответствие не позднее 1 января 2005 года.
4.9.1.5.1
- 4.9.2 Не требуется. Будет обеспечено соответствие не позднее 1 января 2005 года.
- 4.9.3.2* Не требуется. Будет обеспечено соответствие не позднее 1 января 2005 года.
- 4.9.5.1 Свыше 7000 кг и от 2700 кг до 7000 кг включительно. Будет обеспечено соответствие не позднее
4.9.5.2* 1 января 2005 года.
-

* Рекомендуемая практика.

РАЗДЕЛ II**Глава 2**

- 2.1.2 Не выполняются.
2.1.3
- 2.2.4 Согласно статье 91.07.26 нормативного документа о гражданской авиации эксплуатант должен принимать меры к тому, чтобы в тех случаях, когда осуществляется перевозка пассажиров, не имитировалась аварийная обстановка или нештатные ситуации.
- 2.2.6.4* Не выполняются.
2.3.4.2
2.3.4.3*
2.6

Глава 3

- 3.1.3* Не выполняются.
3.2.1
3.2.2

Глава 4

- 4.11.2* Не выполняются.
4.16

Глава 8

- 8.1 Не выполняется.

РАЗДЕЛ III**Глава 1**

- 1.1 Не выполняется.

Глава 2

- 2.6.4 Не выполняется.

Глава 3

- 3.4* Не выполняется.

Глава 4

- 4.3.2.6* Не выполняются.
4.3.2.7*
4.3.2.8*
4.9.1.6*
4.9.5.2*

* Рекомендуемая практика.