



24 февраля 2005 года

Препроводительная записка

ДОПОЛНЕНИЕ К
ПРИЛОЖЕНИЮ 8 "ЛЕТНАЯ ГОДНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"
(Издание девятое)

1. Прилагаемое Дополнение заменяет все предыдущие дополнения к Приложению 8 и включает сведения о различиях, о которых Договаривающиеся государства уведомили до 24 февраля 2005 года в отношении всех поправок, включая поправку 98.
2. Данное Дополнение следует поместить в конце Приложения 8 (издание девятое). Получаемые от Договаривающихся государств сведения о дополнительных различиях и пересмотренные замечания будут периодически издаваться в виде поправок к настоящему Дополнению.

**ВАЖНОЕ ПРИМЕЧАНИЕ,
КАСАЮЩЕЕСЯ ДОПОЛНЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ 8,
ИЗДАНИЕ ДЕВЯТОЕ**

Настоящее дополнение к *девятому изданию* Приложения 8 включает сведения о различиях, о которых уведомили Договаривающиеся государства в отношении всех поправок, включая поправку 98. Сведения о различиях с поправкой 99 будут опубликованы после 20 мая 2006 года. Настоящие различия следует сохранять до выпуска Дополнения к *десятому изданию*.

ДОПОЛНЕНИЕ К ПРИЛОЖЕНИЮ 8 (ИЗДАНИЕ ДЕВЯТОЕ)

"ЛЕТНАЯ ГОДНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"

Различия между национальными правилами и практикой Договаривающихся государств и содержащимися в Приложении 8 соответствующими Международными стандартами, о которых ИКАО уведомила в соответствии со статьей 38 *Конвенции о международной гражданской авиации* и резолюцией Совета от 21 ноября 1950 года.

ФЕВРАЛЬ 2005 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 ПРИЛОЖЕНИЮ 8, ПРИНЯТЫЕ ИЛИ УТВЕРЖДЕННЫЕ СОВЕТОМ
ПОСЛЕ ОПУБЛИКОВАНИЯ ВОСЬМОГО 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 Приложения 8 (издание девятое), или имеют замечания по их применению.

Количество страниц, указанное по каждому государству, и даты публикации этих страниц соответствуют фактическим датам и количеству страниц в настоящем Дополнении.

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Страницы в Дополнении</i>	<i>Дата издания</i>
Австралия	7/9/03	1–2	24/5/05
Антигуа и Барбуда	27/11/02	1	24/5/05
Аргентина	27/1/04	1–2	24/5/05
Армения	6/4/04	1	24/5/05
Багамские Острова	22/11/02	1	24/5/05
Барбадос	12/2/04	1	24/5/05
Беларусь	29/8/03	1	24/5/05
Белиз	26/8/03	1	24/5/05
Бельгия	8/3/04	1–4	24/5/05
Бенин	22/1/04	1	24/5/05
Бразилия	27/6/03	1	24/5/05
Буркина-Фасо	23/6/03	1	24/5/05
Бывшая югославская Республика Македония	22/10/03	1	24/5/05
Венгрия	28/8/03	1	24/5/05
Гаити	6/2/04	1	24/5/05
Гайана	20/6/03	1	24/5/05
Гватемала	11/9/03	1	24/5/05
Германия	4/6/02	1–2	24/5/05
Гондурас	28/5/04	1	24/5/05
Гренада	27/11/02	1	24/5/05
Доминиканская Республика	19/2/03	1	24/5/05
Иордания	25/6/02	1–3	24/5/05
Ирландия	18/6/04	1–4	24/5/05
Испания	9/5/03	1	24/5/05
Италия	31/5/02	1–2	24/5/05
Йемен	13/4/04	1	24/5/05
Канада	27/2/04	1	24/5/05
Катар	8/9/01	1	24/5/05
Кирибати	4/6/02	1	24/5/05
Китай	20/1/04	1	24/5/05
Куба	11/12/01	1	24/5/05
Кувейт	20/9/03	1	24/5/05
Латвия	4/10/02	1	24/5/05
Лесото	24/6/04	1	24/5/05
Литва	24/10/01	1	24/5/05
Люксембург	24/10/03	1	24/5/05
Мальдивы	28/8/01	1	24/5/05
Мальта	11/8/01	1	24/5/05
Монако	20/10/03	1	24/5/05

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Страницы в Дополнении</i>	<i>Дата издания</i>
Мьянма	22/1/03	1	24/5/05
Намибия	18/2/04	1	24/5/05
Нигерия	9/5/03	1	24/5/05
Никарагуа	14/8/03	1	24/5/05
Новая Зеландия	24/8/04	1–3	24/5/05
Норвегия	8/10/02	1	24/5/05
Оман	29/9/03	1	24/5/05
Острова Кука	28/11/03	1–3	24/5/05
Палау	21/11/03	1	24/5/05
Папуа-Новая Гвинея	15/1/02	1	24/5/05
Парагвай	17/9/01	1	24/5/05
Польша	5/9/03	1	24/5/05
Российская Федерация	12/12/03	1	24/5/05
Румыния	20/11/01	1–2	24/5/05
Самоа	23/4/03	1–2	24/5/05
Сейшельские Острова	9/7/04	1	24/5/05
Сент-Винсент и Гренадины	27/11/02	1	24/5/05
Сент-Китс и Невис	27/11/02	1	24/5/05
Сент-Люсия	27/11/02	1	24/5/05
Соединенное Королевство	2/2/04	1–4	24/5/05
Соединенные Штаты Америки	10/2/04	1–6	24/5/05
Таджикистан	23/10/02	1	24/5/05
Тринидад и Тобаго	24/6/04	1	24/5/05
Тунис	13/10/04	1	24/5/05
Туркменистан	11/10/02	1	24/5/05
Уганда	5/12/01	1	24/5/05
Узбекистан	27/1/03	1	24/5/05
Фиджи	20/11/03	1	24/5/05
Филиппины	20/11/01	2	24/5/05
Финляндия	2/3/04	1–4	24/5/05
Франция	28/6/04	1–2	24/5/05
Хорватия	7/5/02	1–2	24/5/05
Чешская Республика	13/3/03	1	24/5/05
Чили	4/4/03	1	24/5/05
Шри-Ланка	4/11/04	1	24/5/05
Эквадор	9/4/03	1	24/5/05
Эфиопия	27/11/01	1	24/5/05
Южная Африка	13/11/01	1	24/5/05
Ямайка	12/9/01	1	24/5/05
Япония	24/5/02	1–2	24/5/05

2. Договаривающиеся государства, уведомившие ИКАО об отсутствии различий

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>
Бахрейн	21/7/01	Коста-Рика	7/12/01
Болгария	6/9/01	Ливан	1/7/02
Боливия	10/7/01	Малайзия	21/5/02
Бурунди	13/8/01	Объединенная Республика Танзания	8/6/04
Вьетнам	14/1/03	Объединенные Арабские Эмираты	20/3/02
Гана	11/6/01	Пакистан	25/2/04
Греция	26/2/02	Панама	13/4/04
Грузия	16/11/01	Перу	11/9/01
Дания	21/5/03	Республика Корея	13/7/03
Замбия	1/8/01	Сальвадор	9/7/01
Индия	8/11/01	Сингапур	7/9/02
Индонезия	15/4/04	Словакия	23/11/01
Иран (Исламская Республика)	9/7/01	Таиланд	31/8/01
Исландия	11/10/02	Того	1/7/01
Кабо-Верде	15/4/03	Украина	4/9/03
Кипр	4/7/02	Швейцария	10/7/02
Китай		Швеция	12/3/03
Гонконг, Китай	20/1/04	Эритрея	5/11/01
Макао, Китай	2/4/03		
Корейская Народно-Демократическая Республика	20/9/02		

3. Договаривающиеся государства, не представившие информацию

Афганистан	Камерун	Нидерланды
Австрия	Кения	Португалия
Азербайджан	Колумбия	Республика Молдова
Албания	Коморские Острова	Руанда
Алжир	Конго	Сан-Марино
Ангола	Кот-д'Ивуар	Сан-Томе и Принсипи
Андорра	Кыргызстан	Саудовская Аравия
Бангладеш	Лаосская Народно-Демократическая Республика	Свазиленд
Босния и Герцеговина	Либерия	Сенегал
Ботсвана	Ливийская Арабская Джамахирия	Сербия и Черногория
Бруней-Даруссалам	Маврикий	Сирийская Арабская Республика
Бутан	Мавритания	Словения
Вануату	Мадагаскар	Соломоновы Острова
Венесуэла	Малави	Сомали
Габон	Мали	Судан
Гамбия	Марокко	Суринам
Гвинея	Маршалловы Острова	Сьерра-Леоне
Гвинея-Бисау	Мексика	Тонга
Демократическая Республика Конго	Микронезии (Федеративные Штаты)	Турция
Джибути	Мозамбик	Уругвай
Египет	Монголия	Центральноафриканская Республика
Зимбабве	Науру	Чад
Израиль	Непал	Экваториальная Гвинея
Ирак	Нигер	Эстония
Казахстан		
Камбоджа		

4. Пункты, в отношении которых представлены уведомления о различиях

<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>	<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>
Общие положения	Латвия Острова Кука	2.2.3	Таджикистан
ЧАСТЬ I		Глава 3, рис. 1	Армения
Определения	Аргентина	3.1	Хорватия
	Армения	3.2	Хорватия
	Беларусь	3.2.1	Кувейт
	Бельгия	3.2.2	Белиз
	Ирландия		Бывшая югославская Республика Македония
	Мьянма		Гаити
	Новая Зеландия		Гайана
	Острова Кука		Иордания
	Румыния		Кирибати
	Соединенное Королевство		Намибия
	Соединенные Штаты Америки		Палау
	Узбекистан		Парагвай
	Финляндия		Эквадор
		3.2.3	Эфиопия
ЧАСТЬ II			Барбадос
Глава 1	Белиз		Йемен
	Гватемала		Лесото
	Оман		Люксембург
	Тринидад и Тобаго		Монако
1.1	Буркина-Фасо		Норвегия
	Сейшельские Острова	3.2.4	Палау
1.2	Буркина-Фасо		Сейшельские Острова
	Кувейт	3.3	Тринидад и Тобаго
1.2.1	Сейшельские Острова	3.3.1	Хорватия
1.2.2	Сейшельские Острова		Парагвай
1.2.3	Сейшельские Острова		Чили
1.2.4	Сейшельские Острова	3.3.2	Шри-Ланка
1.3.1	Сейшельские Острова		Бельгия
1.3.2	Таджикистан	3.4	Финляндия
1.3.3	Сейшельские Острова	3.5	Хорватия
1.3.4	Сейшельские Острова		Бывшая югославская Республика Македония
	Соединенные Штаты Америки		Люксембург
1.4.1	Сейшельские Острова		Монако
1.4.2	Сейшельские Острова		Хорватия
		3.6	Хорватия
Глава 2	Белиз	3.6.1	Бельгия
	Буркина-Фасо		Острова Кука
	Гватемала		Новая Зеландия
	Оман		Финляндия
	Тринидад и Тобаго	3.6.2	Багамские Острова
2.1	Хорватия		Люксембург
2.2	Армения		Норвегия
	Тунис		Парагвай
	Хорватия		Тунис

<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>	<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>
3.6.3	Эфиопия Австралия Антигуа и Барбуда Бывшая югославская Республика Македония Гайана Гренада Мальдивы Монако Новая Зеландия Норвегия Острова Кука Палау Самоа Сейшельские Острова Сент-Винсент и Гренадины Сент-Китс и Невис Сент-Люсия Соединенные Штаты Америки	4.3.3	Папуа-Новая Гвинея Парагвай Российская Федерация Сейшельские Острова Тунис Фиджи Белиз Бывшая югославская Республика Македония Кирибати Люксембург Монако Намибия Палау Папуа-Новая Гвинея Сейшельские Острова Соединенные Штаты Америки Тунис
3.6.4	Эквадор Австралия Новая Зеландия Острова Кука Самоа Сейшельские Острова Филиппины	4.3.4	Антигуа и Барбуда Бельгия Белиз Бывшая югославская Республика Македония Гренада Иордания Куба Кувейт Папуа-Новая Гвинея Парагвай Сейшельские Острова Сент-Винсент и Гренадины Сент-Китс и Невис Сент-Люсия Тунис Уганда Фиджи Финляндия Чили Эквадор Барбадос Белиз Венгрия Кирибати Кувейт Латвия Лесото Мальдивы Нигерия Папуа-Новая Гвинея Парагвай Сейшельские Острова Соединенные Штаты Америки Туркменистан
Глава 4			
4.1	Хорватия		
4.2	Кирибати Хорватия		
4.2.1	Сейшельские Острова		
4.2.2	Сейшельские Острова		
4.3	Доминиканская Республика Гаити Хорватия		
4.3.1	Бельгия Иордания Новая Зеландия Норвегия Острова Кука Папуа-Новая Гвинея Парагвай Самоа Сейшельские Острова Соединенные Штаты Америки Финляндия Чили Эквадор	4.3.5	
4.3.2	Куба Гайана Иордания Оман		

<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>	<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>
4.3.6	Уганда	Глава 1	Буркина-Фасо
	Чили		
	Эквадор		
	Иордания		
	Оман		
	Папуа-Новая Гвинея		
	Сейшельские Острова		
	Тринидад и Тобаго		
	Тунис		
	Фиджи		
4.3.7	Иордания	1.1.3	Мьянма
	Китай	1.1.4	Иордания
	Оман	1.2	Новая Зеландия
	Папуа-Новая Гвинея	1.3	Острова Кука
	Соединенные Штаты Америки	1.4	Соединенные Штаты Америки
	Тринидад и Тобаго	1.5.1	Иордания
	Тунис		Китай
	Уганда		Соединенные Штаты Америки
	Фиджи		Иордания
	Эквадор		Новая Зеландия
4.3.8	Бывшая югославская Республика Македония	Глава 2	Острова Кука
	Папуа-Новая Гвинея	2.2.1.2	Румыния
	Таджикистан	2.2.2.2	Самоа
	Южная Африка	2.2.3	Соединенные Штаты Америки
	Ямайка		
	Иордания		
	Оман		
	Папуа-Новая Гвинея		
	Сейшельские Острова		
	Тринидад и Тобаго		
4.3.9	Тунис	2.3.1	Буркина-Фасо
	Фиджи	2.3.1.3	Мьянма
		2.3.2	Иордания
		2.3.4.1	Иордания
			Аргентина
			Бельгия
			Ирландия
			Куба
			Новая Зеландия
			Острова Кука
ЧАСТЬ III Общие положения	Литва		Самоа
	Нигерия		Соединенное Королевство
	Парагвай		Соединенные Штаты Америки
	Тринидад и Тобаго		Финляндия
	Хорватия		Туркменистан
			Иордания
			Иордания
			Австралия
			Бельгия
			Германия
ЧАСТЬ IIIA Общие положения	Белиз	2.3.4.2	Ирландия
	Бенин	2.3.4.3	Куба
	Гватемала	2.3.5	Румыния
	Гондурас		Самоа
	Новая Зеландия		Соединенное Королевство
	Острова Кука		Финляндия
	Тунис		Франция
			Иордания
			Иордания
			Иордания
		Глава 3	Буркина-Фасо
		3.1.1	Мьянма
			Иордания

<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>	<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>
3.1.2	Иордания	6.3	Иордания
3.1.3	Иордания		
3.2.1	Иордания	Глава 7	Буркина-Фасо
3.2.2	Иордания		Мьянма
3.3	Иордания	7.1.1	Иордания
3.3.1	Иордания	7.1.2	Иордания
3.3.2	Иордания	7.2.2	Иордания
3.4.1	Иордания	7.2.4	Иордания
3.5	Иордания		
3.6	Иордания	Глава 8	Мьянма
3.7	Иордания	8.1	Иордания
		8.4	Иордания
Глава 4	Буркина-Фасо	8.4.1	Папуа-Новая Гвинея
	Мьянма		Соединенные Штаты Америки
4.1	Бельгия	8.4.2	Соединенные Штаты Америки
	Ирландия		Япония
	Соединенное Королевство		
	Финляндия	Глава 9	Мьянма
4.1.3	Иордания	9.2.4	Бельгия
4.1.4	Иордания		Ирландия
4.1.5	Иордания		Соединенное Королевство
4.1.6	Австралия		Финляндия
	Аргентина	9.2.7	Армения
	Бельгия	9.3.5	Антигуа и Барбуда
	Германия		Армения
	Иордания		Бельгия
	Ирландия		Бразилия
	Российская Федерация		Бывшая югославская
	Румыния		Республика Македония
	Соединенное Королевство		Германия
	Соединенные Штаты Америки		Гренада
	Узбекистан		Ирландия
	Финляндия		Испания
	Франция		Италия
	Чешская Республика		Катар
	Япония		Кирибати
4.1.7	Иордания		Люксембург
4.1.7.1	Иордания		Мальдивы
4.1.7.2	Иордания		Мальта
4.1.7.4	Иордания		Никарагуа
			Польша
Глава 5	Буркина-Фасо		Румыния
	Доминиканская Республика		Самоа
	Мьянма		Сент-Винсент и Гренадины
5.1	Иордания		Сент-Китс и Невис
5.2	Иордания		Сент-Люсия
5.3	Иордания		Соединенное Королевство
			Соединенные Штаты Америки
Глава 6	Буркина-Фасо		Финляндия
	Доминиканская Республика		Франция
	Мьянма		Чешская Республика
6.1	Иордания		Япония
6.2	Иордания	9.6	Иордания

<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>	<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>
9.6.2	Австралия Германия Италия Румыния Самоа		Соединенные Штаты Америки Таджикистан Узбекистан Чешская Республика Япония
Глава 10	Мьянма		
10.1	Кувейт	ЧАСТЬ III	
10.2	Кувейт	Общие положения	Бенин Гватемала Гондурас Острова Кука Новая Зеландия Тунис
10.3	Кувейт		
10.4	Кувейт Таджикистан		
Глава 11	Бельгия		
	Ирландия		
	Финляндия		
11.1	Австралия	A.2.1	Соединенные Штаты Америки
	Армения	A.4	Соединенные Штаты Америки
	Бразилия		
	Германия	V.2.7	Бельгия Ирландия Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Финляндия Франция
	Иордания		
	Испания	V.4.1	Соединенные Штаты Америки
	Италия	V.4.2	Бельгия Ирландия Финляндия Франция
	Никарагуа		
	Румыния		
	Соединенное Королевство		
	Соединенные Штаты Америки		
	Таджикистан	V.4.2.1	Соединенное Королевство
	Узбекистан		
	Чешская Республика		
	Япония		
11.2	Австралия	C.6.1	Соединенные Штаты Америки
	Германия	C.7	Бельгия Ирландия Финляндия
	Иордания		
	Испания		
	Италия		
	Польша		
	Румыния	D.1.1	Бельгия Ирландия Соединенное Королевство
	Соединенное Королевство		
	Соединенные Штаты Америки		
	Таджикистан		
	Узбекистан	D.1.3	Бельгия Ирландия Финляндия
	Чешская Республика		
	Япония		
11.3	Австралия	D.2	Бельгия Ирландия Канада Финляндия Франция Соединенное Королевство
	Бразилия		
	Германия		
	Иордания		
	Испания		
	Италия		
	Польша		
	Румыния	D.5	Соединенные Штаты Америки Соединенные Штаты Америки
	Соединенное Королевство		

<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>	<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>
E.3.5.5	Соединенные Штаты Америки		Гватемала Гондурас Доминиканская Республика Литва Нигерия Новая Зеландия Острова Кука Тринидад и Тобаго Тунис Хорватия Япония
F.1	Бельгия Ирландия Финляндия		
F.1.1	Соединенное Королевство		
F.1.2	Бельгия Ирландия Финляндия		
F.4.1	Соединенные Штаты Америки		
F.4.2	Канада		
F.5	Соединенные Штаты Америки Бельгия Ирландия Финляндия	Глава 1	Аргентина Мьянма Иордания Иордания Самоа Острова Кука Новая Зеландия Соединенные Штаты Америки Таджикистан
G.2.5	Бельгия Ирландия Соединенное Королевство Финляндия	1.1.2 1.1.4 1.2 1.2.2	
G.7.2	Кувейт	1.3	
G.7.3	Кувейт		
G.7.4	Кувейт	Глава 2	Беларусь Мьянма Румыния Аргентина Новая Зеландия Острова Кука Германия Румыния Австралия Аргентина Новая Зеландия Острова Кука Российская Федерация Соединенные Штаты Америки Япония Австралия Германия Италия Соединенное Королевство Япония Германия Соединенное Королевство Япония Германия Аргентина Бельгия Германия Ирландия Новая Зеландия Острова Кука Соединенное Королевство
I.1	Бельгия Ирландия Соединенное Королевство Финляндия	2.2 2.2.1	
I.6	Бельгия Ирландия Финляндия	2.2.1.2 2.2.2	
Раздел К	Бельгия Ирландия Франция		
K.1	Канада Никарагуа Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Финляндия	2.2.2.1	
K.2	Канада Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Финляндия	2.2.2.2	
K.3	Канада Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Финляндия	2.2.3 2.2.3.1	
ЧАСТЬ IV			
Общие положения	Белиз Бенин		

<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>	<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>
2.2.3.1.1	Соединенные Штаты Америки Финляндия Япония Аргентина Германия Соединенное Королевство Япония	4.1.1 4.1.2 4.1.3 4.1.4 4.1.5 4.1.6	Ирландия Иордания Соединенное Королевство Финляндия Иордания Иордания Иордания Иордания Иордания Австралия Бельгия Германия Ирландия Иордания Новая Зеландия Острова Кука Польша Российская Федерация Румыния Самоа Соединенное Королевство Узбекистан Финляндия Франция Чешская Республика
2.2.3.1.2	Аргентина Германия Соединенное Королевство Япония	4.1.7 4.1.8	Иордания Бельгия Германия Ирландия Иордания Италия Румыния Финляндия Франция
2.2.3.1.3	Аргентина Германия Соединенное Королевство Япония	Глава 5	Иордания Мьянма
2.2.3.1.4	Австралия Аргентина Германия Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Таджикистан Япония Австралия Аргентина Бельгия Германия Ирландия Новая Зеландия Острова Кука Российская Федерация Румыния Соединенное Королевство Узбекистан Финляндия Франция Япония	Глава 6 6.3.2 6.7	Иордания Мьянма Италия Австралия Бельгия Ирландия Польша Самоа Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Финляндия Франция Чешская Республика
2.2.3.2	Австралия Аргентина Бельгия Германия Ирландия Новая Зеландия Острова Кука Российская Федерация Румыния Соединенное Королевство Узбекистан Финляндия Франция Япония	6.8.1	Австралия Соединенное Королевство
2.2.3.3	Аргентина Германия Япония		
2.2.3.3.1	Аргентина Германия Новая Зеландия Острова Кука Соединенное Королевство Япония		
2.2.3.3.2	Австралия		
2.3.1	Иордания		
2.3.1.2	Иордания		
Глава 3	Мьянма		
Глава 4	Мьянма		
4.1	Бельгия		

<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>	<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>
6.8.5	Австралия Бельгия Ирландия Самоа Финляндия		Италия Канада Китай Новая Зеландия Острова Кука Самоа Соединенные Штаты Америки Япония
Глава 7	Мьянма		
7.1	Бельгия Ирландия Соединенное Королевство Финляндия	Глава 8	Мьянма
7.4	Иордания	Глава 9	Мьянма
7.4.2	Австралия Аргентина	9.3.2	Иордания

ЧАСТЬ II**ГЛАВА 3**

- 3.6.3 Австралия не будет выдавать разрешение на выполнение перегоночных полетов, если это
3.6.4 угрожает безопасности аэронавигации.

Примечание. Австралия сохраняет за собой право отказать в выдаче разрешения при таких обстоятельствах.

ЧАСТЬ IIIA**ГЛАВА 2**

- 2.3.4.1 Стандарты, касающиеся проверки на сваливание, не требуют демонстрации с одним
неработающим двигателем, поэтому для этой конфигурации предупреждение о близости
сваливания не демонстрируется.

ГЛАВА 4

- 4.1.6 g) Стандарты, касающиеся проектирования систем пожаротушения в грузовых отсеках и
огнегасящих веществ, непосредственно к взрывным и зажигательным устройствам не
относятся.

- 4.1.6 h) и i) Стандарты на проектирование, предусматривающие защиту кабины от разгерметизации или
попадания дыма, токсичных газов или паров в пассажирскую кабину и кабину летного
экипажа, непосредственно к взрывным или зажигательным устройствам не относятся.

ГЛАВА 9

- 9.6.2 Австралийские требования, касающиеся маркировки и пояснительных надписей для оказания
помощи наземному персоналу, носят ограниченный характер и не охватывают такие наземные
операции, как буксировка.

ГЛАВА 11

- 11.1 В Австралийском законодательстве отсутствует положение об учете при проектировании
самолетов требования, касающегося наименее опасного места размещения бомбы.
- 11.2 В Австралийском законодательстве отсутствует положение, касающееся технических
11.3 требований к проектированию, учитывающих аспекты безопасности.

ЧАСТЬ IV**ГЛАВА 2**

- 2.2.2 Австралийские требования к проектированию вертолетов не основаны на эксплуатационных
летно-технических характеристиках вертолетов классов I, II и III. Вертолеты с максимальным
весом более 3180 кг относятся к категориям A или B в зависимости от веса, пассажиро-
местимости, вспомогательных систем и летно-технических характеристик.

- 2.2.2.1 b) Для вертолетов с максимальным весом 3180 кг или менее отсутствуют конкретные требования в отношении минимальных летно-технических характеристик на всех этапах взлета или набора высоты.
- 2.2.3.1.4 Для вертолетов с максимальным весом 3180 кг или менее отсутствуют требования в отношении установления взлетной дистанции.
- 2.2.3.2 b) Летно-технические характеристики при полете по маршруту основаны на характеристиках набора высоты при всех работающих двигателях и при одном неработающем двигателе. Случай, когда две критические силовые установки не работают, не рассматривается. Сопоставимые требования для вертолетов весом менее 3180 кг отсутствуют.
- 2.2.3.3.2 Для вертолетов с максимальным весом 3180 кг или менее отсутствуют требования в отношении установления взлетной дистанции.

ГЛАВА 4

- 4.1.6. e) В австралийских требованиях конкретно не определяются критерии противопожарной защиты/предупреждения пожара в отношении материалов интерьера салона, используемых при значительном обновлении салона. Противопожарная защита зависит от основы первоначальной сертификации.

ГЛАВА 6

- 6.7 Для вертолетов с максимальным весом 3180 кг или менее требование о возможности повторного запуска двигателя должно соблюдаться лишь для сертификации категории А.
- 6.8.1 Отсутствуют требования в отношении независимости силовых установок на вертолетах с максимальным весом 3180 кг или менее.
- 6.8.5 Отсутствуют требования в отношении систем тушения пожара на вертолетах с поршневыми двигателями и максимальным взлетным весом 3180 кг или менее.

ГЛАВА 7

- 7.4.2. b) В Австралийском законодательстве отсутствуют требования, касающиеся учета влияния аэронавигационных огней и огней предотвращения столкновения вертолета на внешних наблюдателей.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

3.6.3 В Антигуа и Барбуде выдается сертификат летной годности частным воздушным судам.

ГЛАВА 4

4.3.4 Обязательная информация о сохранении летной годности, подготовленная Антигуа и Барбудой, не передается государству разработчика.

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 9

9.3.5 Антигуа и Барбуда не требуют от своих эксплуатантов получения информации, касающейся наименее опасного места размещения бомбы.

ЧАСТЬ I

Определения *Техническое обслуживание.* В Аргентине выполнение модификации не рассматривается в качестве задачи по техническому обслуживанию.

Вертолеты с летно-техническими характеристиками классов 1, 2 и 3. Тяжелые вертолеты (весом более 2730 кг) относятся к категории А или В в зависимости от их веса, пассажироместности, вспомогательных систем и летно-технических характеристик. В отношении всех других вертолетов (весом 2700 кг или менее) классификация не разработана.

ЧАСТЬ IIIA**ГЛАВА 2**

2.2.3 Для сухопутных самолетов в Аргентине посадочная дистанция должна определяться только на уровне ВПП. Для гидросамолетов в Аргентине посадочная дистанция должна определяться только для спокойной воды.

ГЛАВА 4

4.1.6 g), h) и i) В Аргентине последствия, вызванные применением взрывных или зажигательных устройств, не рассматриваются в качестве проектных требований.

ЧАСТЬ IV

ГЛАВА 1 В Аргентине не допускается изменение ограничений по весу и центру тяжести в зависимости от высоты или этапа полета (взлет, полет по маршруту, посадка).

ГЛАВА 2

2.2.1 Согласно информации о различиях, представленной в отношении определений классов
2.2.2 вертолетов в части I, классификация в Аргентине основана на их весе, пассажироместности, вспомогательных системах и летно-технических характеристиках.

2.2.3.1 В отношении вертолетов категории В в данные о летно-технических характеристиках
2.2.3.1.1 необходимо включать лишь информацию о взлетной дистанции, а для вертолетов категории А
2.2.3.1.2 необходимо представлять данные о взлетной дистанции, траектории и дистанции прерванного
2.2.3.1.3 взлета. Сопоставимые требования в отношении вертолетов весом менее 2730 кг отсутствуют.
2.2.3.1.4

2.2.3.2 Характеристики полета по маршруту основаны лишь на характеристиках набора высоты, как при работе всех двигателей, так и при одном неработающем двигателе (применительно к категориям А и В). Сопоставимые требования к вертолетам весом менее 2730 кг отсутствуют.

2.2.3.3 Конкретно указывать точку принятия решения на посадке (LDP) необходимо только для
2.2.3.3.1 вертолетов категории А.

ГЛАВА 7

7.4.2

Минимально приемлемые интенсивности устанавливаются для аэронавигационных огней и огней предотвращения столкновений. Это означает, что уменьшать интенсивность этих огней ниже предписанных пределов нельзя.

ЧАСТЬ I

Определения Классификация вертолетов основана на летно-технических характеристиках и других факторах.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 2

2.2 Не выполняется.

ГЛАВА 3

Рис. 1 В сертификате летной годности не содержится информация, касающаяся соответствующих норм летной годности.

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 9

9.2.7 Не выполняется.

9.3.5 Не выполняется.

ГЛАВА 11

11.1 Не выполняется.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

3.6.2

Используется процедурная практика. Отсутствуют требования относительно уведомления государств регистрации в случае повреждения воздушного судна, зарегистрированного за рубежом. Однако багамская инспекция летных стандартов на повседневной основе взаимодействует с другими государствами регистрации в отношении летной годности их воздушных судов, находящихся на Багамских Островах или выполняющих полеты над их территорией.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

3.2.3 Не выполняется.

ГЛАВА 4

4.3.5 Не выполняется.

ЧАСТЬ I

Определения Классификация вертолетов основана как на летно-технических характеристиках, так и на других параметрах.

ЧАСТЬ IV

ГЛАВА 2 Классификация вертолетов основана на других параметрах, а также на летно-технических характеристиках.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 1 Положения глав, касающиеся выдачи сертификатов типа или изготовителя, не выполняются.

ГЛАВА 2 Положения глав, касающиеся выдачи сертификатов типа или изготовителя, не выполняются.

ГЛАВА 3

3.2.2 Официально Белиз не принял комплексные нормы летной годности или всеобъемлющие правила по летной годности в соответствии с международными SARPS.

ГЛАВА 4

4.3.3 Отсутствует требование об оценке и принятии обязательной информации о сохранении летной годности, такой, как директивы по летной годности (AD).

4.3.4 Департамент гражданской авиации (ДГА) не ввел систему обмена данными с государствами разработчика и проектными организациями, включая получение, утверждение и выпуск
4.3.5 обязательной информации о сохранении летной годности.

ЧАСТЬ IIIA Не выполняется. Белиз не является государством разработчика.

ЧАСТЬ IV Не выполняется. Белиз не является государством разработчика.

ЧАСТЬ I

Определения *Вертолеты с летно-техническими характеристиками классов 1, 2 и 3.* Тяжелые вертолеты относятся к категории А или В на основе веса, пассажировместимости и вспомогательных систем, а также летно-технических характеристик. Для легких вертолетов система классификации отсутствует.

ЧАСТЬ II**ГЛАВА 3**

3.3.2 Частью 21 предусматривается использование только языка государства – члена Европейской комиссии и не предписывается использование английского языка.

3.6.1 Согласно части 21 оценка повреждения может также производиться организацией разработчика, утвержденной в соответствии с разделом J в рамках процедуры, согласованной с Европейским агентством по безопасности полетов. Это может рассматриваться в качестве косвенной государственной оценки.

ГЛАВА 4

4.3.1 Правилom 1702/2003 Европейской комиссии не предусматривается выполнение этого требования государствами-членами.

4.3.4 Ни правилom 1702/2003 Европейской комиссии, ни процедурой Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) не предусматривается выполнение этого требования государствами-членами.

ЧАСТЬ IIIA**ГЛАВА 2**

2.2.3 Нормами летной годности не предусматривается определение посадочной дистанции с учетом уклона ВПП, однако при необходимости факторы, влияющие на посадочную дистанцию, учитываются эксплуатационными правилами. Нормами летной годности не предусматривается определение летно-технических характеристик с учетом различного состояния водной поверхности, плотности воды и скорости течения, однако при необходимости факторы, влияющие на посадочную дистанцию, учитываются эксплуатационными правилами.

2.3.4.1 Нормами летной годности не предусматривается проверка на сваливание с одним неработающим двигателем, однако вопросы, касающиеся предупреждения о близости сваливания с одним неработающим двигателем, рассматриваются в рамках деятельности по индивидуальной сертификации.

ГЛАВА 4

4.1 На данный момент в нормах летной годности отсутствует конкретное требование об учете аспектов человеческого фактора, однако эти принципы рассматриваются в рамках деятельности по сертификации в тех областях, которые оказывают влияние на безопасность воздушного судна.

- 4.1.6 На данный момент в нормах летной годности отсутствует конкретное требование о защите от взрывных или зажигательных устройств.

ГЛАВА 9

- 9.2.4 В нормах летной годности вопрос об ограничениях в отношении оборудования и систем конкретно не рассматривается, однако на практике Бельгией этот Стандарт соблюдается.

- 9.3.5 На данный момент нормами летной годности конкретно не предусматривается определение наименее опасного места размещения бомбы.

ГЛАВА 11

На данный момент в нормах летной годности этот Стандарт, касающийся безопасности, конкретно не рассматривается, за исключением дверей кабины экипажа.

ЧАСТЬ III B

РАЗДЕЛ B

- B.2.7 Нормами летной годности определение посадочной дистанции с учетом уклона ВПП не предусматривается, однако, при необходимости, факторы, влияющие на посадочную дистанцию, учитываются эксплуатационными правилами. Нормами летной годности не предусматривается определение летно-технических характеристик с учетом изменения состояния поверхности воды, плотности воды или скорости течения, однако при необходимости факторы, влияющие на посадочную дистанцию, учитываются эксплуатационными правилами.

- B.2.7 b), e) Нормы летной годности обеспечивают соответствие этому Стандарту за исключением учета изношенных тормозов в случае самолетов компьютерной категории.

- B.4.2 Нормами летной годности проверка на сваливание с одним неработающим двигателем не предусматривается, однако вопросы, касающиеся предупреждения о близости сваливания с одним неработающим двигателем, рассматриваются в рамках деятельности по индивидуальной сертификации.

РАЗДЕЛ C

- C.7 a), c) В целом в нормах летной годности не рассматривается вопрос о возможном столкновении с птицами применительно к легким самолетам и самолетам компьютерной категории, за исключением попадания птиц в лобовое стекло самолетов компьютерной категории. Вопрос о возможном поведении самолета при вынужденной посадке на воду требуется рассматривать лишь при сертификации типа, когда сертификация на предмет вынужденной посадки на воду требуется эксплуатационными правилами.

РАЗДЕЛ D

- D.1.1 На данный момент нормами летной годности конкретно не предусматривается учет аспектов человеческого фактора, однако эти принципы рассматриваются в рамках деятельности по сертификации в тех областях, которые оказывают влияние на безопасность воздушного судна.

- D.1.3 В нормах летной годности конкретно не рассматриваются последствия влияния материалов на находящихся на борту самолета людей и других лиц на земле, а также на окружающую среду в целом в нормальных и аварийных ситуациях.

- D.2 a) Нормы летной годности обеспечивают соответствие требованиям подпункта а), за исключением предотвращения неправильной сборки.
- D.2 b), g) 3), h) и i) На данный момент нормами летной годности не предусматривается защита от взрывных и зажигательных устройств.

РАЗДЕЛ F

- F.1 На данный момент нормами летной годности конкретно не предусматривается учет аспектов человеческого фактора, однако эти принципы рассматриваются в рамках деятельности по сертификации в тех областях, которые оказывают влияние на безопасность воздушного судна.
- F.1.2 c)
F.5 На данный момент нормами летной годности не предусматривается обеспечение защиты от электромагнитных помех, однако этот вопрос рассматривается в рамках деятельности по индивидуальной сертификации.

РАЗДЕЛ G

- G.2.5 В нормах летной годности конкретно не рассматривается вопрос об ограничениях в отношении оборудования и систем, однако на практике Бельгией этот Стандарт соблюдается.

РАЗДЕЛ I

- I.1 Это положение в нормы летной годности не включено, однако применительно к новой конструкции при сертификации могут использоваться особые условия, учитывающие случаи, при которых соответствующие нормы летной годности не содержат адекватных или приемлемых стандартов безопасности.
- I.6 В нормах летной годности этот Стандарт не рассматривается, за исключением требования к установке оборудования. Остальное охватывается эксплуатационными правилами.

- РАЗДЕЛ K На данный момент в нормах летной годности стандарты безопасности конкретно не рассматриваются, за исключением дверей кабины экипажа.

ЧАСТЬ IV

ГЛАВА 2

- 2.2.3.1 Для вертолетов категории В в данные о летно-технических характеристиках предусматривается включать лишь информацию о взлетной дистанции.
- 2.2.3.2 В нормах летной годности концепция двух неработающих двигателей не рассматривается, однако в случае новых конструкций при сертификации могут использоваться особые условия, определяющие обстоятельства, при которых соответствующие нормы летной годности не содержат адекватных или приемлемых стандартов безопасности.

ГЛАВА 4

- 4.1 На данный момент в нормах летной годности конкретно не предусматривается учет аспектов человеческого фактора, однако эти принципы рассматриваются в рамках деятельности по сертификации в тех областях, которые оказывают влияние на безопасность воздушного судна.
- 4.1.6 Нормы летной годности обеспечивают соответствие этому Стандарту, за исключением рассмотрения вопроса о разгерметизации, однако, при необходимости, этот вопрос может быть рассмотрен при сертификации с использованием процедуры, касающейся особых условий.
- 4.1.8 В нормах летной годности конкретно не рассматривается вопрос о возможности нанесения повреждения при наземном обслуживании.

ГЛАВА 6

- 6.7 На данный момент нормы летной годности не обеспечивают соответствия Стандарту, касающемуся повторного запуска двигателей на легких вертолетах.
- 6.8.5 Нормы летной годности обеспечивают соответствие этому Стандарту, за исключением тушения пожара на легких вертолетах и обнаружения пожара на легких вертолетах, оснащенных поршневым двигателем.

ГЛАВА 7

- 7.1 На данный момент нормами летной годности конкретно не предусматривается учет аспектов человеческого фактора, однако эти принципы рассматриваются в рамках деятельности по сертификации в тех областях, которые оказывают влияние на безопасность воздушного судна.
-

**ЧАСТЬ III
и В**

Не выполняется. Бенин не является государством-изготовителем.

ЧАСТЬ IV

Не выполняется. Бенин не является государством-изготовителем.

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 9

- 9.3.5 В правилах отсутствует требование, касающееся определения наименее опасного места размещения бомбы на самолетах.

ГЛАВА 11

- 11.1 В правилах отсутствует требование о том, чтобы при проектировании самолетов предусматривалось наименее опасное место размещения бомбы.
- 11.3 В правилах отсутствует требование, касающееся проектирования элементов, которые затруднят скрытое размещение оружия, взрывчатых веществ или других опасных предметов на борту воздушного судна и упростят процедуры поиска таких предметов.
-

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 1

- 1.1 В правилах отсутствуют положения, касающиеся конструирования воздушных судов.
1.2

ГЛАВА 2

Буркина-Фасо не является государством-изготовителем воздушных судов. В правилах отсутствуют какие-либо положения, касающиеся главы 2 "Производство".

ЧАСТЬ IIIA

**ГЛАВЫ 1, 2, 3,
4, 5, 6 и 7**

Правилами не предусматривается сертификация, проектирование и изготовление тяжелых воздушных судов.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

3.2.2 Не выполняется.
3.5
3.6.3

ГЛАВА 4

4.3.3, Не выполняется.
4.3.4
4.3.8

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 9

9.3.5 Не выполняется.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 4

- 4.3.5 Отсутствует система, посредством которой информация об отказах, неисправностях, дефектах и других происшествиях, которые вызывают или могут вызвать отрицательное воздействие на сохранение летной годности воздушных судов, передается организациям, ответственным за типовую конструкцию воздушного судна.
-

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

3.2.2 Не выполняется.

ГЛАВА 4

4.3 Не выполняется.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

- 3.2.2 Нормы летной годности не приняты.
- 3.6.3 Отсутствуют системы/процедуры, разрешающие/запрещающие поврежденным воздушным иностранным судам перелет на аэродром, где может быть восстановлена их летная годности.

ГЛАВА 4

- 4.3.2 Информация, которую Гайана считает необходимой для обязательного сохранения летной годности воздушного судна, государству разработчика или любому другому государству по запросу не передается.
-

ЧАСТЬ II**ГЛАВА 1**

В Гватемале типовые сертификаты не выдаются. Гватемала использует положения ФАУ и ОАА, касающиеся сертификации типа, содержащиеся в нормах летной годности, определяемых соответственно стандартами FAR и JAR. Поэтому к Гватемале относятся различия, о которых уведомили Соединенные Штаты Америки и любое государство – член ОАА.

ГЛАВА 2

В Гватемале типовые сертификаты не выдаются. Гватемала использует положения ФАУ и ОАА, касающиеся сертификации типа, содержащиеся в нормах летной годности, определяемых соответственно стандартами FAR и JAR. Поэтому к Гватемале относятся различия, о которых уведомили Соединенные Штаты Америки и любое государство – член ОАА.

**ЧАСТИ III и
IIIВ**

В Гватемале типовые сертификаты не выдаются. Гватемала использует положения ФАУ и ОАА, касающиеся сертификации типа, содержащиеся в нормах летной годности, определяемых соответственно стандартами FAR и JAR. Поэтому к Гватемале относятся различия, о которых уведомили Соединенные Штаты Америки и любое государство – член ОАА.

ЧАСТЬ IV

В Гватемале типовые сертификаты не выдаются. Гватемала использует положения ФАУ и ОАА, касающиеся сертификации типа, содержащиеся в нормах летной годности, определяемых соответственно стандартами FAR и JAR. Поэтому к Гватемале относятся различия, о которых уведомили Соединенные Штаты Америки и любое государство – член ОАА.

ЧАСТЬ IIIA**ГЛАВА 2**

- 2.3.4.1 Отсутствует требование относительно передачи пилоту ясного и недвусмысленного предупреждения о близости сваливания при одном неработающем двигателе.

ГЛАВА 4

- 4.1.6 g) Отсутствует требование относительно проектировании противопожарных систем грузовых отсеков с учетом возможности внезапного возникновения интенсивного пожара, который может быть вызван взрывным или зажигательным устройством.
- 4.1.6 h) Отсутствует требование относительно того, чтобы при проектировании самолета принимались меры к тому, чтобы предотвратить возможность разгерметизации кабины и вредного воздействия дыма или других токсичных газов, в том числе выделяемых взрывными или зажигательными устройствами, которые могут привести к потере работоспособности находящихся на борту людей.

ГЛАВА 9

- 9.3.5 Отсутствует требование об определении наименее опасного места размещения бомбы.
- 9.6.2 Отсутствует требование об обеспечении маркировки и пояснительных надписей или инструкций в целях предоставления наземному персоналу информации, имеющей важное значение с точки зрения предотвращения ошибок при наземном обслуживании.

ГЛАВА 11

- 11.1 Отсутствует требование относительно учета при проектировании самолета наименее опасного места размещения бомбы.
- 11.2 Отсутствует требование относительно необходимости проектирования двери и перегородки кабины летного экипажа таким образом, чтобы они противостояли пробиванию пулями стрелкового оружия и осколками гранат.
- 11.3 Отсутствует требование, касающееся проектирования элементов, которые затруднят скрытое размещение оружия, взрывчатых веществ и других опасных предметов.

ЧАСТЬ IV**ГЛАВА 2**

- 2.2.1.2 К легким вертолетам это требование не применяется за исключением взлета и посадки. Вместо ссылок на летно-технические характеристики вертолетов классов 1, 2 или 3 используются ссылки только на категории А и В.

- 2.2.2.1 Вместо ссылок на летно-технические характеристики вертолетов классов 1, 2 или 3 используются ссылки только на категории А и В.
- 2.2.2.2
- 2.2.3
- 2.2.3.1
- 2.2.3.1.1
- 2.2.3.1.2
- 2.2.3.1.3
- 2.2.3.1.4
- 2.2.3.2 Вместо ссылок на летно-технические характеристики вертолетов классов 1, 2 или 3 используются ссылки только на категории А и В. В отношении вертолетов с тремя или более двигателями требование об учете характеристик набора высоты, крейсерского полета или снижения с двумя критическими неработающими двигателями не применяется.
- 2.2.3.3
- 2.3.3.3.1 Вместо ссылок на летно-технические характеристики вертолетов классов 1, 2 или 3 используются ссылки только на категории А и В.

ГЛАВА 4

- 4.1.6 f) Отсутствует требование о том, чтобы при проектировании вертолета принимались меры к тому, чтобы предотвратить возможность разгерметизации кабины и вредного воздействия дыма или других токсичных газов, которые могут привести к потере работоспособности находящихся на борту людей.
- 4.1.8 Отсутствует требование о том, чтобы при проектировании принимались меры для сведения к минимуму риска нанесения при наземном обслуживании повреждений, которые могут остаться незамеченными, деталям вертолета, имеющим существенное значение для обеспечения его безопасной эксплуатации.
-

ЧАСТЬ IIIA Не применяются. Гондурас не выдает сертификаты типа. Он признает сертификаты типа, выданные ФАУ и ОАА.

ЧАСТЬ IIIB Не применяются. Гондурас не выдает сертификаты типа. Он признает сертификаты типа, выданные ФАУ и ОАА.

ЧАСТЬ IV Не применяются. Гондурас не выдает сертификаты типа. Он признает сертификаты типа, выданные ФАУ и ОАА.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

3.6.3 В Гренаде сертификаты летной годности выдаются частным воздушным судам.

ГЛАВА 4

4.3.4 Обязательная информация о сохранении летной годности, выпускаемая Гренадой, не передается государству разработчика.

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 9

9.3.5 Отсутствуют требования, касающиеся получения эксплуатантами информации о наименее опасном месте размещения бомбы.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 4

- 4.3 Отсутствует система обмена информацией о сохранении летной годности между эксплуатантами, Генеральным директором гражданской авиации (ГДГА), государствами и организациями, ответственными за конструкцию воздушного судна.

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 5 Всеобъемлющие и подробные нормы летной годности не приняты.

ГЛАВА 6 Всеобъемлющие и подробные нормы летной годности не приняты.

ЧАСТЬ IV Всеобъемлющие и подробные нормы летной годности не приняты.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

3.2.2 Не выполняется.

ГЛАВА 4

4.3.1 Не выполняется.

4.3.2

4.3.4

4.3.6

4.3.7

4.3.9

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 1

1.1.3 Не выполняется.

1.1.4

1.2

1.4

ГЛАВА 2

2.2.1.2 Не выполняется.

2.2.2.2

2.3.1.3

2.3.2

2.3.4.2

2.3.4.3

2.3.5

ГЛАВА 3

3.1.1 Частично выполняется.

3.1.2 Не выполняется.

3.1.3

3.2.1

3.2.2 Частично выполняется.

3.3

3.3.1 Не выполняется.

3.3.2

3.4.1

3.5

3.6

3.7

ГЛАВА 4

4.1.3	Частично выполняется.
4.1.4	
4.1.5	
4.1.6	
4.1.7	
4.1.7.1	
4.1.7.2	
4.1.7.4	

ГЛАВА 5

5.1	Не выполняется.
5.2	
5.3	

ГЛАВА 6

6.1	Не выполняется.
6.2	
6.3	

ГЛАВА 7

7.1.1	Не выполняется.
7.1.2	
7.2.2	
7.2.4	Частично выполняется.

ГЛАВА 8

8.1	Частично выполняется.
8.4	

ГЛАВА 9

9.6	Частично выполняется
-----	----------------------

ГЛАВА 11

11.1	Не выполняется.
11.2	
11.3	

ЧАСТЬ IV

ГЛАВА 1

1.1.2 Не выполняется.

1.1.4 Не выполняется.

ГЛАВА 2

2.3.1 Не выполняется.

2.3.1.2

ГЛАВА 4

4.1 Не выполняется.

4.1.1

4.1.2

4.1.3

4.1.4

4.1.5

4.1.6

4.1.7 Частично выполняется.

4.1.8 Не выполняется.

ГЛАВА 5 Не выполняются.

ГЛАВА 6 Не выполняется.

ГЛАВА 7

7.4 Не выполняется.

ГЛАВА 9

9.3.2 Не выполняется.

ЧАСТЬ I

Определения *Вертолеты с летно-техническими характеристиками классов 1, 2 и 3.* Тяжелые вертолеты относятся к категории А или В на основе веса, пассажировместимости и вспомогательных систем, а также возможностей летно-технических характеристик. Отсутствует система классификации для легких вертолетов.

ЧАСТЬ IIIA**ГЛАВА 2**

2.2.3 Нормами летной годности не предусматривается определение посадочной дистанции с учетом уклона ВПП, однако, при необходимости, факторы, влияющие на посадочную дистанцию, учитываются эксплуатационными правилами.

Нормами летной годности не предусматривается определение летно-технических характеристик с учетом изменения условий поверхности воды, плотности воды или скорости течения, однако, при необходимости, факторы, влияющие на посадочную дистанцию, учитываются эксплуатационными правилами.

2.3.4.1 Нормами летной годности проверка на сваливание с одним неработающим двигателем не предусматривается, однако вопросы, касающиеся предупреждения о близости сваливания с одним неработающим двигателем, рассматриваются в рамках деятельности по индивидуальной сертификации.

ГЛАВА 4

4.1 На данный момент нормами летной годности конкретно не предусматривается учет аспектов человеческого фактора, однако эти принципы рассматриваются в рамках деятельности по сертификации применительно к тем областям, которые оказывают влияние на безопасность полетов воздушного судна.

4.1.6 На данный момент нормами летной годности не предусматривается защита от взрывных и зажигательных устройств.

ГЛАВА 9

9.2.4 Нормами летной годности конкретно не предусматривается рассмотрение вопроса об ограничениях в отношении оборудования и систем, однако на практике Ирландией этот Стандарт соблюдается.

9.3.5 На данный момент нормами летной годности конкретно не предусматривается определение наименее опасного места размещения бомбы.

ГЛАВА 11

На данный момент в нормах летной годности этот Стандарт, касающийся безопасности, конкретно не рассматривается, за исключением дверей кабины экипажа.

ЧАСТЬ ШВ**РАЗДЕЛ В**

- В.2.7 Нормами летной годности не предусматривается определение посадочной дистанции с учетом уклона ВПП, однако, при необходимости, факторы, влияющие на посадочную дистанцию, учитываются эксплуатационными правилами.
- Нормами летной годности не предусматривается определение летно-технических характеристик с учетом изменения состояния поверхности воды и скорости течения, однако, при необходимости, факторы, влияющие на посадочную дистанцию, учитываются эксплуатационными правилами.
- В.2.7 b) и e) Нормы летной годности обеспечивают соответствие этому Стандарту, за исключением учета изношенных тормозов применительно к самолетам комьютерной категории.
- В.4.2 Нормами летной годности проверка на сваливание с одним неработающим двигателем не предусматривается, однако вопросы, касающиеся предупреждения о близости сваливания с одним неработающим двигателем, рассматриваются в рамках деятельности по индивидуальной сертификации.

РАЗДЕЛ С

- С.7 a) В целом в нормах летной годности не рассматривается вопрос о возможном столкновении с птицами применительно к легким самолетам и самолетам комьютерной категории, за исключением попадания птиц в лобовое стекло самолетов комьютерной категории.
- С.7 c) Рассматривать вопрос о вероятном поведении самолета при вынужденной посадке на воду требуется только при сертификации типа, когда сертификация на вынужденную посадку на воду требуется эксплуатационными правилами.

РАЗДЕЛ D

- D.1.1 На данный момент нормами летной годности конкретно не предусматривается учет аспектов человеческого фактора, однако эти принципы учитываются в рамках деятельности по сертификации в тех областях, которые оказывают влияние на безопасность полетов воздушного судна.
- D.1.3 В нормах летной годности конкретно не учитывается влияние материалов на находящихся на борту самолета людей и других лиц на земле, а также на окружающую среду в целом в нормальных и аварийных ситуациях.
- D.2 a) Нормы летной годности обеспечивают соответствие подпункту а), за исключением предупреждения неправильной сборки.
- D.2 b), g) 3), h) и i) На данный момент нормами летной годности не предусматривается защита от взрывных и зажигательных устройств.

РАЗДЕЛ F

- F.1 На данный момент нормами летной годности конкретно не предусматривается учет аспектов человеческого фактора, однако эти принципы рассматриваются в рамках деятельности по сертификации для тех областей, которые оказывают влияние на безопасность полетов воздушного судна.

F.1.2 c)
F.5 На данный момент нормами летной годности не предусматривается защита от электромагнитных помех, однако этот вопрос рассматривается в рамках деятельности по индивидуальной сертификации.

РАЗДЕЛ G

G.2.5 В нормах летной годности конкретно не рассматривается вопрос об ограничениях в отношении оборудования и систем, однако на практике Ирландией этот Стандарт соблюдается.

РАЗДЕЛ I

I.1 В нормы летной годности это положение не включено, однако применительно к новой конструкции в ходе сертификации могут использоваться особые условия для рассмотрения случаев, в которых соответствующие нормы летной годности не содержат адекватных или приемлемых стандартов безопасности.

I.6 В нормах летной годности этот Стандарт не учитывается, за исключением требования об оснащении аварийно-спасательным оборудованием. Остальные положения охватываются эксплуатационными правилами.

РАЗДЕЛ K

На данный момент в нормах летной годности конкретно не рассматриваются эти стандарты безопасности, за исключением дверей кабины экипажа.

ЧАСТЬ IV

ГЛАВА 2

2.2.3.1 Для вертолетов категории В нормами летной годности в данные о летно-технических характеристиках предусматривается включение лишь информации о взлетной дистанции.

2.2.3.2 В нормах летной годности концепция двух неработающих двигателей не рассматривается, однако в случае новых конструкций при сертификации могут использоваться особые условия, определяющие обстоятельства, при которых соответствующие нормы летной годности не содержат адекватных или приемлемых стандартов безопасности.

ГЛАВА 4

4.1 На данный момент в нормах летной годности конкретно не предусматривается учет аспектов человеческого фактора, однако эти принципы рассматриваются в рамках деятельности по сертификации в тех областях, которые оказывают влияние на безопасность воздушного судна.

4.1.6 Нормы летной годности обеспечивают соответствие этому Стандарту, за исключением рассмотрения вопроса о разгерметизации, однако, при необходимости, этот вопрос может быть рассмотрен в ходе сертификации с использованием процедуры особых условий.

4.1.8 В нормах летной годности конкретно не рассматривается вопрос о возможности нанесения повреждения при наземном обслуживании.

ГЛАВА 6

- 6.7 На данный момент нормы летной годности не обеспечивают соблюдение Стандарта, касающегося повторного запуска двигателей на легких вертолетах.
- 6.8.5 Нормы летной годности обеспечивают соответствие этому Стандарту, за исключением тушения пожара на легких вертолетах и обнаружения пожара на легких вертолетах, оснащенных поршневым двигателем.

ГЛАВА 7

- 7.1 На данный момент нормами летной годности конкретно не предусматривается учет аспектов человеческого фактора, однако эти принципы рассматриваются в ходе деятельности по сертификации применительно к областям, которые оказывают влияние на безопасность воздушного судна.
-

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 9

9.3.5 Не соблюдается.

ГЛАВА 11

11.1 Не соблюдается.

11.2 Частично соблюдается.

11.3 Не соблюдается.

ЧАСТЬ IIIA**ГЛАВА 9**

- 9.3.5 В JAR-25 отсутствует ссылка на необходимость определения наименее опасного места размещения бомбы. См. примечание 1.
- 9.6.2 JAR-25 не предусматривается нанесение пояснительных надписей в отношении нагрузок при буксировке. В JAR-25.509 предписываются расчетные нагрузки при буксировке. См. примечание 2.

ГЛАВА 11

- 11.1 Отсутствует положение, касающееся определения наименее опасного места размещения бомбы. См. примечание 3.
- 11.2 В JAR-25 такое требование отсутствует. См. примечание 3.
- 11.3

ЧАСТЬ IV**ГЛАВА 2**

- 2.2.2.1 В JAR-29 отсутствует требование в отношении демонстрации соответствия в случае вылета в идеализированных условиях. См. примечание 4.

ГЛАВА 4

- 4.1.8 В JAR-27/29 отсутствует конкретное положение, касающееся риска, связанного с наземным обслуживанием. См. примечание 5.

ГЛАВА 6

- 6.3.2 Передавать предупреждение о выходе оборотов за максимальное значение не требуется. См. примечание 6.

ГЛАВА 7

- 7.4.2 Отсутствуют требования, касающиеся возможных последствий для внешнего наблюдателя. См. примечание 7.

Примечание 1. Часть IIIA, глава 9, п. 9.3.5: в настоящее время реализуются согласованные инициативы ОАА-ФАУ по разработке соответствующих правил.

Примечание 2. Часть IIIA, глава 9, п. 9.6.2: в настоящее время реализуются согласованные инициативы ОАА-ФАУ по разработке соответствующих правил.

Примечание 3. Часть IIIA, глава 11, пп. 11.1, 11.2 и 11.3: в настоящее время реализуются согласованные инициативы ОАА-ФАУ по разработке соответствующих правил.

Примечание 4. Часть IV, глава 2, п. 2.2.2.1: в настоящее время реализуются соответствующие инициативы по осуществлению координации между ОАА-ФАУ и AIRP ИКАО. Совместная Рабочая группа по гармонизации ОАА-ФАУ определила, что JAR/FAR 29.45 а) 2) соответствует Стандарту ИКАО.

Примечание 5. Часть IV, глава 4, п. 4.1.8: в настоящее время реализуются соответствующие инициативы по координации деятельности между ОАА-ФАУ и AIRP ИКАО. Совместная Рабочая группа по гармонизации ОАА-ФАУ определила, что согласно формулировке этот Стандарт ИКАО охватывает случаи нанесения повреждения вертолету при наземном обслуживании. Это выходит за рамки требований FAR/JAR, хотя в настоящее время этот вопрос рассматривается в рамках деятельности Группы по допускам на повреждения.

Примечание 6. Часть IV, глава 6, п. 6.3.2: в настоящее время реализуются соответствующие инициативы по координации деятельности между ОАА-ФАУ и AIRP ИКАО. Совместная Рабочая группа по гармонизации ОАА-ФАУ определила, что в рамках FAR/JAR не требуется передавать предупреждение о превышении максимальных оборотов. Как правило, для пилота это очевидно в связи с изменением шумовых характеристик. В FAR/JAR содержится требование о передаче предупреждения, касающегося падения оборотов несущего винта ниже минимального значения лишь для вертолетов с одним двигателем или вертолетов с несколькими двигателями, не имеющих устройства автоматического увеличения мощности после отказа двигателя. FAR/JAR предусматривается обеспечение соответствующих аэродинамических качеств за счет предупреждения о низкой скорости вращения ротора, а не установки устройства. Намерения Стандарта выполняются.

Примечание 7. Часть IV, глава 7, п. 7.4.2: в настоящее время реализуются соответствующие инициативы по координации деятельности между ОАА-ФАУ и AIRP ИКАО. Совместная рабочая группа по гармонизации ОАА-ФАУ определила, что в ФАУ/ОАА отсутствуют стандарты, касающиеся опасного ослепления; однако в связи с отсутствием зарегистрированных данных о наличии опасных условий Италия рекомендует исключить этот Стандарт.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

- 3.2.3 Правилами гражданской авиации Йемена предусматривается проверка летно-технических характеристик при возобновлении сертификата летной годности.
-

ЧАСТЬ III

РАЗДЕЛ D

- D.2 f) Частично соблюдается. В канадских стандартах отсутствует положение о задерживании воспламенения кабины.
- D.2 g) Частично соблюдается. В канадских стандартах отсутствует положение, касающееся внезапного возникновения интенсивного пожара, например, вызванного взрывным или зажигательным устройством.
- D.2 h) Частично соблюдается. В канадских стандартах отсутствует положение, касающееся дыма или других токсичных газов, в т. ч. выделяемых взрывными или зажигательными устройствами.

РАЗДЕЛ F

- F.4.2 Частично соблюдается. В канадских стандартах отсутствует положение, касающееся возможности опасного ослепления лиц, находящихся вне самолета.

РАЗДЕЛ K

- K.1 Это положение не соблюдается.
- K.2 Частично соблюдается. В канадских стандартах отсутствует положение о защите перегородок кабины экипажа.
- K.3 Это положение не соблюдается.

ЧАСТЬ IV

ГЛАВА 7

- 7.4.2 Частично соблюдается. В канадских стандартах отсутствует положение о возможности опасного ослепления лиц, находящихся вне вертолета.
-

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 9

9.3.5 Не выполняется.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

3.2.2 Нормы летной годности Директоратом гражданской авиации (ДГА) Кирибати не приняты.

ГЛАВА 4

4.2 В Кирибати не введена система регулярного получения обязательной информации о сохранении летной годности, такой, как директивы по летной годности. В Кирибати не создана система получения информации об отказах, неисправностях и дефектах и представления изготовителю информации об опыте эксплуатации.

4.3.3 В Кирибати не введена система регулярного получения обязательной информации о сохранении летной годности, такой, как директивы по летной годности.

4.3.5 В Кирибати не создана система получения информации об отказах, неисправностях и дефектах и представления изготовителю информации об опыте эксплуатации.

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 9

9.3.5 Отсутствует положение, касающееся определения наименее опасного места размещения бомбы.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 4

- 4.3.7 Отсутствуют положения, требующие предоставления организацией, ответственной за типовую конструкцию воздушного судна, программы сохранения целостности конструкции для обеспечения летной годности воздушного судна.

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 1

- 1.2 В правилах ведомства гражданской авиации Китая (ВГАК) отсутствуют положения о том, что самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг должны иметь не менее двух двигателей.

ЧАСТЬ IV

ГЛАВА 7

- 7.4.2 b) В правилах ВГАК не рассматривается вопрос о воздействии огней вертолета на внешних наблюдателей. Однако рассматривается вопрос о видимости для других пилотов и воздействии огней на летный экипаж.
-

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 4

- 4.3.2 Существующими правилами конкретно не предусматривается. Выполняется за счет направления прямого запроса государству разработчика и изготовителю.
- 4.3.4 Существующими правилами конкретно не предусматривается. Выполняется эксплуатантами авиакомпаний, которые направляют информацию непосредственно изготовителю. Государство вмешивается лишь в серьезных случаях.

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 2

- 2.2.3 Не нормируются.
- 2.3.4.1 Характеристики предупреждения о близости сваливания с одним работающим двигателем конкретно не определяются.
-

ЧАСТЬ II**ГЛАВА 1**

- 1.2 В Кувейте отсутствуют нормы, регламентирующие проектирование и изготовление, поэтому Кувейт принимает соответствующие нормы летной годности государства разработчика (Объединенные авиационные правила (JAR), Федеральные авиационные правила (FAR) и Авиационные требования Великобритании (BCAR)), учитывая при этом все различия, представленные в ИКАО этими государствами.

ГЛАВА 3

- 3.2.1 При выдаче сертификата летной годности не учитываются аспекты проектирования, предусмотренные соответствующими нормами летной годности; вместо этого, Кувейт первоначально принимает воздушное судно на основе соответствующих требований летной годности государства разработчика с надлежащим учетом любого особого требования, которое может быть дополнительно установлено государством Кувейт.

ГЛАВА 4

- 4.3.4 В Кувейте отсутствует положение, касающееся представления государству разработчика любой обязательной информации о сохранении летной годности, выпускаемой Кувейтом.
- 4.3.5 В Кувейте отсутствует система, в рамках которой информация об отказах, неисправностях, дефектах и других происшествиях, которые вызывают или могут вызвать отрицательное воздействие на сохранение летной годности воздушных судов, передается организации, ответственной за типовую конструкцию этого воздушного судна.

ЧАСТЬ IIIA**ГЛАВА 10**

- 10.1 В связи с отсутствием всеобъемлющих норм летной годности Кувейт принимает информацию,
10.2 выпускаемую государствами разработчика, касающуюся процедур, упомянутых в пп. 10.2, 10.3
10.3 и 10.4, в отношении поддержания самолета в состоянии, пригодном к полетам.
10.4

ЧАСТЬ IIIB**РАЗДЕЛ G**

- G.7.2 В связи с отсутствием всеобъемлющих норм летной годности Кувейт принимает информацию,
G.7.3 выпускаемую государствами разработчика, касающуюся процедур, упомянутых в пп. G.7.2,
G.7.4 G.7.3 и G.7.4, в отношении поддержания самолета в состоянии, пригодном к полетам.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 4

4.3.5

В отношении авиации общего назначения (некоммерческой) отсутствует требование о наличии системы передачи организации, ответственной за типовую конструкцию воздушного судна, информации об отказах, неисправностях, дефектах и других происшествиях, которые вызывают или могут вызвать отрицательное воздействие на сохранение летной годности воздушного судна.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

- 3.2.3 Не выполняется. Отсутствует требование, касающееся определения сохранения летной годности воздушного судна путем проведения регулярных проверок через соответствующие промежутки времени.

ГЛАВА 4

- 4.3.5 Не выполняется. Отсутствует требование в отношении передачи организации, ответственной за типовую конструкцию этого воздушного судна, информации об отказах, неисправностях, дефектах и других происшествиях, которые могут вызвать отрицательное воздействие на сохранение летной годности воздушного судна.
-

**Общие
положения**

Литва находится на этапе перехода к использованию систем JAR.

ЧАСТЬ III

Используются правила JAR-25.

ЧАСТЬ IV

Используются правила JAR-27 и JAR-29.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

3.2.3 Правила не разработаны.
3.5
3.6.2

ГЛАВА 4

4.3.3 Правила не разработаны.

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 9

9.3.5 Правила не разработаны.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

3.6.3 Положения, касающиеся перегона воздушных судов в непригодном к полетам состоянии, отсутствуют.

ГЛАВА 4

4.3.5 Требование о представлении информации об отказах, дефектах и неисправностях отсутствует.

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 9

9.3.5 Положение, касающееся определения наименее опасного места размещения бомбы, отсутствует.

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 9

9.3.5 Требование не предусмотрено.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

3.2.3 Правила не разработаны.
3.5
3.6.3

ГЛАВА 4

4.3.3 Правила не разработаны.

ЧАСТЬ I

Определения За исключением определений терминов "самолет" и "воздушное судно" в национальных правилах пока не используются другие определения, приводимые в части I.

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВЫ 1–10 Не выполняются. Мьянма не изготавливает воздушные суда и принимает лишь летательные аппараты, отвечающие минимальным стандартам летной годности, предписанным Соединенным Королевством и компетентными полномочными органами любого зарубежного государства.

ЧАСТЬ IV

ГЛАВЫ 1–9 Не выполняются. Мьянма не является государством-изготовителем воздушных судов.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

3.2.2 Соответствие не обеспечивается.

ГЛАВА 4

4.3.3 В Намибии используются положения, касающиеся принятия и оценки обязательной информации о сохранении летной годности (директивы по летной годности).

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 4

- 4.3.5 Ведомство гражданской авиации Нигерии передает информацию о трудностях, возникающих в процессе эксплуатации иностранных изделий, непосредственно государству разработчика, а не организации, ответственной за типовую конструкцию.

ЧАСТЬ III Нигерия разработала всеобъемлющие нормы летной годности, основанные на JAR, в которые включены все стандарты проектирования. Однако на данный момент Нигерия не является государством разработчика или государством-изготовителем.

ЧАСТЬ IV Нигерия разработала всеобъемлющие нормы летной годности, основанные на JAR, в которые включены все стандарты проектирования. Однако на данный момент Нигерия не является государством разработчика или государством-изготовителем.

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 9

9.3.5 В Никарагуа отсутствует требование об определении наименее опасного места размещения бомбы или взрывного устройства.

ГЛАВА 11

11.1 В правилах гражданской авиации Никарагуа отсутствует требование об определении наименее опасного места размещения бомбы.

ЧАСТЬ IIIB

РАЗДЕЛ К

К.1 В правилах гражданской авиации Никарагуа отсутствует требование об определении наименее опасного места размещения бомбы.

ЧАСТЬ I

Определения *Расчетная взлетная масса.* Под расчетной взлетной массой понимается "максимальный сертифицированный взлетный вес".

Вертолеты с летно-техническими характеристиками классов 1, 2 и 3. Тяжелые вертолеты (весом более 6000 фунтов) относятся к категории А или В на основе веса, пассажиропместимости и вспомогательных систем, а также возможностей летно-технических характеристик. Для всех других вертолетов (весом 6000 фунтов или менее) отсутствует какая-либо система классификации.

ЧАСТЬ II**ГЛАВА 3**

3.6.1 Правилами гражданской авиации (CAR) Новой Зеландии ответственность за оценку повреждения воздушного судна с целью определить его пригодность к полетам возлагается, согласно положениям CAR 91.201 и CAR 43.53, на пилотов и инженеров по техническому обслуживанию, имеющих свидетельства. В качестве государства регистрации Новая Зеландия не проводит непосредственную оценку того, является ли повреждение таким, что воздушное судно утратило годность к полетам. Независимо от повреждения воздушного судна, сертификат летной годности остается действительным, если директор не использует положение раздела 17 (2) Закона о гражданской авиации 1990 года (CAA Закон 17(2)) для того, чтобы аннулировать сертификат.

3.6.3 Правилами гражданской авиации (CAR) Новой Зеландии на государство регистрации не налагается прямая ответственность за определение того, является ли нанесенное воздушному судну повреждение таковым, что оно сделало его непригодным к полетам, как это предусмотрено Стандартом 3.6.1.

3.6.4 Правилами гражданской авиации (CAR) Новой Зеландии на государство регистрации не налагается прямая ответственность за определение того, является ли нанесенное воздушному судну повреждение таковым, что оно сделало его непригодным к полетам, как это предусмотрено Стандартом 3.6.1. В такой ситуации в соответствии с CAR 91.201 пилот определяет, является ли воздушное судно пригодным к полетам, воздушному судну следует разрешить продолжение полета. CAR 12.55 требует представления отчетов обо всех серьезных инцидентах или непосредственных угрозах для безопасности полетов. Это позволяет ведомству гражданской авиации контролировать выполнение пилотом CAR 91.201.

ГЛАВА 4

4.3.1 Правилами Сектора сертификации воздушных судов (ACU) ведомства гражданской авиации не предусматривается официальная процедура уведомления государства разработчика о том, что оно внесло указанное воздушное судно в свой реестр.

ЧАСТЬ IIIA

Соответствие положениям части IIIA обеспечивается посредством включения в правила гражданской авиации Новой Зеландии ссылки на соответствующие Федеральные авиационные правила Соединенных Штатов Америки.

ГЛАВА 1

- 1.1.3 С 17 октября 1979 года Соединенные Штаты Америки сертифицируют некоторые самолеты, вес которых превышает 5700 кг (12 566 фунтов), которые не в полной мере отвечают предусмотренным частью IIIA Стандартам летной годности ИКАО. Сертификат летной годности самолетов, не отвечающих Стандартам ИКАО, будет иметь следующую запись:

"Этот самолет весом более 5700 кг не отвечает требованиям летной годности ИКАО, предписанным Приложением 8 к Конвенции о международной гражданской авиации".

- 1.5.1 В качестве основы для доказательства соблюдения соответствующих требований летной годности в Соединенных Штатах Америки также используется опыт обслуживания и эквивалентные выводы, касающиеся безопасности полетов.

ГЛАВА 2

- 2.2.3 Согласно положениям ИКАО данные о летно-технических характеристиках определяются для диапазонов уклонов посадочных поверхностей для сухопутных самолетов и диапазонов состояния водной поверхности, плотности воды и скорости течения для гидросамолетов. Для сухопутных самолетов в Соединенных Штатах Америки требуется, чтобы посадочная дистанция определялась только на горизонтальной ВПП. Для гидросамолетов в Соединенных Штатах Америки предписывается определять посадочную дистанцию только на спокойной воде. Эксплуатационные допуски на взлетную и посадочную дистанции определяются эксплуатационными правилами и инструктивным материалом Соединенных Штатов Америки.

ЧАСТЬ III

Соответствие положениям части III обеспечивается посредством включения в правила гражданской авиации Новой Зеландии ссылки на соответствующие федеральные авиационные правила Соединенных Штатов Америки.

ЧАСТЬ IV

Соответствие положениям части IV обеспечивается за счет включения в правила гражданской авиации Новой Зеландии ссылки на соответствующие федеральные авиационные правила Соединенных Штатов Америки.

ГЛАВА 1

- 1.2.2,
примечание 1 Соединенные Штаты Америки не допускают, чтобы изменение ограничений по весу и центру тяжести являлось функцией высоты или этапа полета (взлет, крейсерский полет, посадка и т. д.).

ГЛАВА 2

- 2.2.1 Как отмечается в информации о различиях в отношении определений классов вертолетов в
2.2.2 части I, классификация Соединенных Штатов Америки основана на других факторах, а также на летно-технических характеристиках.

- 2.2.3.1 Для вертолетов категории В в данные о летно-технических характеристиках требуется включать только взлетную дистанцию, а для вертолетов категории А требуется информация о взлетной дистанции, траектории полета и дистанции прерванного взлета. В отношении вертолетов весом менее 6000 фунтов сопоставимые требования отсутствуют.

- 2.2.3.2 Характеристики при полете по маршруту основаны исключительно на характеристиках набора высоты при всех работающих двигателях и одном неработающем двигателе (категории А и В). В отношении вертолетов менее 6000 фунтов сопоставимое требование отсутствует.

2.2.3.3.1 Для вертолетов категории А требуется лишь точка принятия решения на посадке (LDP).

ГЛАВА 4

4.1.6 е) Соединенные Штаты Америки не устанавливают критерии, касающиеся противопожарной защиты/предотвращения пожара, в отношении материалов интерьера салона, заменяемых при значительном обновлении салона. Уровень противопожарной защиты зависит от основы первоначальной сертификации.

ГЛАВА 7

7.4.2 Минимально приемлемые интенсивности предписываются для навигационных огней и огней предотвращения столкновений, т. е. снижение ниже этих уровней невозможно.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

- 3.2.3 Проектирование/сертификация новых воздушных судов регламентируется JAR-21. Нормами на техническое обслуживание JAR конкретно не предусматривается придание силы сертификату летной годности.
- 3.6.2 Нормами на техническое обслуживание ОАА не охватывается. В ОАА отсутствует ссылка на государство регистрации. В ОАА имеется ссылка на ответственность государства эксплуатанта.
- 3.6.3

ГЛАВА 4

- 4.3.1 Не выполняется.
-

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 1 Приняты нормы государства разработчика.

ГЛАВА 2 Приняты нормы государства разработчика.

ГЛАВА 4

4.3.2 Не выполняется. Оман не является ни государством разработчика, ни государством-изготовителем.
4.3.6
4.3.7
4.3.9

Общие положения Приняты новозеландские правила (CAR), поэтому на Острова Кука распространяются перечисленные ниже различия новозеландских CAR.

**ЧАСТЬ I
Определения** *Расчетная взлетная масса.* Под расчетной взлетной массой понимается "максимальный сертифицированный взлетный вес".

Вертолеты с летно-техническими характеристиками классов 1, 2 и 3. Тяжелые вертолеты (весом более 6000 фунтов) относятся к категории А или В на основе веса, пассажироместимости и вспомогательных систем, а также возможностей летно-технических характеристик. Для всех других вертолетов (весом 6000 фунтов или менее) отсутствует какая-либо система классификации.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

3.6.1 Правилами гражданской авиации (CAR) Островов Кука ответственность за оценку повреждения воздушного судна с целью определить его пригодность полетам возлагается, согласно положениям CAR 91.201 и CAR 43.53, на пилотов и инженеров по техническому обслуживанию, имеющих свидетельство. В качестве государства регистрации Острова Кука не проводят непосредственную оценку того, является ли повреждение таким, что воздушное судно утратило годность к полетам. Независимо от повреждения воздушного судна, сертификат летной годности остается действительным, если директор не использует положение раздела 17 (2) Закона о гражданской авиации 1990 года (CAA Закон 17(2)) для того, чтобы аннулировать сертификат.

3.6.3 Правилами гражданской авиации (CAR) Островов Кука на государство регистрации не налагается прямая ответственность за определение того, является ли нанесенное воздушному судну повреждение таковым, что оно сделало его непригодным к полетам, как это предусмотрено Стандартом 3.6.1.

3.6.4 Правилами гражданской авиации (CAR) Островов Кука на государство регистрации не налагается прямая ответственность за определение того, является ли нанесенное воздушному судну повреждение таковым, что оно сделало его непригодным к полетам, как это предусмотрено Стандартом 3.6.1. В такой ситуации в соответствии с CAR 91.201 пилот определяет, является ли воздушное судно пригодным к полетам, воздушному судну следует разрешить продолжение полета. CAR 12.55 требует представления отчетов обо всех серьезных инцидентах или непосредственных угрозах для безопасности полетов. Это позволяет ведомству гражданской авиации контролировать выполнение пилотом CAR 91.201.

ГЛАВА 4

4.3.1 Правилами Сектора сертификации воздушных судов (ACU) ведомства гражданской авиации не предусматривается официальная процедура уведомления государства разработчика о том, что оно внесло указанное воздушное судно в свой реестр.

ЧАСТЬ IIIA Соответствие положениям части IIIA обеспечивается посредством включения в правила гражданской авиации Островов Кука ссылки на соответствующие федеральные авиационные правила Соединенных Штатов Америки.

ГЛАВА 1

- 1.1.3 С 17 октября 1979 года Соединенные Штаты Америки сертифицируют некоторые самолеты, вес которых превышает 5700 кг (12 566 фунтов), которые не в полной мере отвечают предусмотренные частью IIIA Стандартам летной годности ИКАО. Сертификат летной годности самолетов, не отвечающих Стандартам ИКАО, будет иметь следующую запись:

"Этот самолет весом более 5700 кг не отвечает требованиям летной годности ИКАО, предписанным Приложением 8 к Конвенции о международной гражданской авиации".

- 1.5.1 В качестве основы для доказательства соблюдения соответствующих требований летной годности в Соединенных Штатах Америки также используется опыт обслуживания и эквивалентные выводы, касающиеся безопасности полетов.

ГЛАВА 2

- 2.2.3 Согласно положениям ИКАО данные о летно-технических характеристиках определяются для диапазонов уклонов посадочных поверхностей для сухопутных самолетов и диапазонов состояния водной поверхности, плотности воды и скорости течения для гидросамолетов. Для сухопутных самолетов в Соединенных Штатах Америки требуется, чтобы посадочная дистанция определялась только на горизонтальной ВПП. Для гидросамолетов в Соединенных Штатах Америки предписывается определять посадочную дистанцию только на спокойной воде. Эксплуатационные допуски на взлетную и посадочную дистанции определяются эксплуатационными правилами и инструктивным материалом Соединенных Штатов Америки.

ЧАСТЬ III

Соответствие положениям части III обеспечивается посредством включения в правила гражданской авиации Островов Кука ссылки на соответствующие федеральные авиационные правила Соединенных Штатов Америки.

ЧАСТЬ IV

Соответствие положениям части IV обеспечивается за счет включения в правила гражданской авиации Островов Кука ссылки на соответствующие федеральные авиационные правила Соединенных Штатов Америки.

ГЛАВА 1

- 1.2.2, примечание 1 Соединенные Штаты Америки не допускают, чтобы изменение ограничений по весу и центру тяжести являлось функцией высоты или этапа полета (взлет, крейсерский полет, посадка и т. д.).

ГЛАВА 2

- 2.2.1 Как отмечается в информации о различиях в отношении определений классов вертолетов в части I, классификация Соединенных Штатов Америки основана на других факторах, а также на летно-технических характеристиках.
- 2.2.2 Как отмечается в информации о различиях в отношении определений классов вертолетов в части I, классификация Соединенных Штатов Америки основана на других факторах, а также на летно-технических характеристиках.

- 2.2.3.1 Для вертолетов категории В в данные о летно-технических характеристиках требуется включать только взлетную дистанцию, а для вертолетов категории А требуется информация о взлетной дистанции, траектории полета и дистанции прерванного взлета. В отношении вертолетов весом менее 6000 фунтов сопоставимые требования отсутствуют.
- 2.2.3.2 Характеристики при полете по маршруту основаны исключительно на характеристиках набора высоты при всех работающих двигателях и одном неработающем двигателе (категории А и В). В отношении вертолетов менее 6000 фунтов сопоставимое требование отсутствует.
- 2.2.3.3.1 Для вертолетов категории А требуется лишь точка принятия решения на посадке (LDP).

ГЛАВА 4

- 4.1.6 e) Соединенные Штаты Америки не устанавливают критерии, касающиеся противопожарной защиты/предотвращения пожара, в отношении материалов интерьера салона, заменяемых при значительном обновлении салона. Уровень противопожарной защиты зависит от основы первоначальной сертификации.

ГЛАВА 7

- 7.4.2 Минимально приемлемые интенсивности предписываются для навигационных огней и огней предотвращения столкновений, т. е. снижение ниже этих уровней невозможно.
-

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

- 3.2.2 Не выполняется.
- 3.2.3 Частично выполняется.
- 3.6.3

ГЛАВА 4

- 4.3.3 Система утверждения директив по летной годности не введена.
-

ЧАСТЬ II**ГЛАВА 4**

- 4.3.1 Папуа-Новая Гвинея не информирует государство разработчика о том, что тип воздушного судна занесен в реестр Папуа-Новой Гвинеи.
- 4.3.2 На осуществление контроля за летной годностью не влияет, поскольку Папуа-Новая Гвинея не является государством разработчика воздушных судов.
- 4.3.3 Имеются лишь неофициальные договоренности. Проблема усугубляется положениями п. 4.3.1.
- 4.3.4 Папуа-Новая Гвинея не предоставляет информацию государству разработчика. Отсутствует официальная договоренность.
- 4.3.5 Папуа-Новая Гвинея не предоставляет информацию организациям, ответственным за типовую конструкцию.
- 4.3.6 На осуществление контроля за летной годностью не влияет, поскольку Папуа-Новая Гвинея не является государством разработчика воздушных судов.
- 4.3.7
- 4.3.8 В Папуа-Новой Гвинее не введены процедуры представления такой информации.
- 4.3.9 На осуществление контроля за летной годностью не влияет, поскольку Папуа-Новая Гвинея не является государством разработчика воздушных судов.

ЧАСТЬ III**ГЛАВА 8**

- 8.4.1 Папуа-Новая Гвинея разрешает использовать проблесковые красные бортовые огни или проблесковые белые бортовые огни предотвращения столкновения при выполнении полетов ночью.
-

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

- 3.2.2 Всеобъемлющие и подробные нормы летной годности не разработаны, а нормы летной годности другого Договаривающегося государства не признаны. Поскольку Федеральные авиационные правила (FAR) 23, 25, 27, 29, 31, 33 и 35, соответствующие частям III и IV Приложения 8, приняты в качестве норм летной годности, потребуется сделать ссылку на различия, о которых уведомили Соединенные Штаты Америки.
- 3.3.1 В сертификате летной годности не содержится информация, касающаяся норм летной годности, в соответствии с которыми он выдан.
- 3.6.2 Другим государствам не передается.

ГЛАВА 4

- 4.3.1 Государство разработчика не уведомляется о воздушных судах, занесенных в реестр.
- 4.3.2, примечание 2 Информация для внесения в циркуляр 95 ИКАО не направляется.
- 4.3.4 Обязательная информация государству разработчика не направляется.
- 4.3.5 Такая система не внедрена.

ЧАСТЬ III

Не выполняется.

ЧАСТЬ III

ГЛАВА 9

9.3.5 Аналогичные требования в Польше отсутствуют.

ГЛАВА 11

11.2 Аналогичные требования в Польше отсутствуют.

11.3

ЧАСТЬ IV

ГЛАВА 4

4.1.6 f) Отсутствует требование о том, чтобы при проектировании принимались меры к предотвращению возможности разгерметизации кабины.

ГЛАВА 6

6.7 Для вертолетов сопоставимые требования отсутствуют. Совместно с государствами – членами ОАА и Соединенными Штатами Америки, Польша осуществляет деятельность по выполнению намерения этого положения ИКАО.

ЧАСТЬ II**ГЛАВА 4**

- 4.3.2 В случае воздушных судов, для которых Российская Федерация является государством разработчика, Российская Федерация не располагает системой по передаче любой доступной для общественности информации, необходимой для каждого Договаривающегося государства и по просьбе любого Договаривающегося государства для поддержания летной годности по безопасной эксплуатации воздушных судов (обязательная информация по поддержанию летной годности), которое уведомило государство (РФ) о том, что оно внесло воздушное судно в свой реестр.

ЧАСТЬ IIIA**ГЛАВА 4**

- 4.1.6 g), h) и i) Положения, касающиеся безопасности при проектировании воздушных судов, пока не введены в правила по летной годности. Рабочая группа была учреждена вместе с отраслью для выработки подробных требований.

ЧАСТЬ IV**ГЛАВА 2**

- 2.2.2 Российская Федерация сертифицирует свои вертолеты не в соответствии с классами 1, 2 и 3, а по категориям А и В, так же, как FAR-29 и JAR-29.
- 2.2.3.2 b) В Российской Федерации эксплуатируются вертолеты с числом двигателей не более двух.

ГЛАВА 4

- 4.1.6 f) В Российской Федерации не эксплуатируются вертолеты, оборудованные системой наддува.
-

ЧАСТЬ I

Определения *Вертолеты с летно-техническими характеристиками классов 1, 2 и 3. Легкие вертолеты (7000 фунтов или менее) и тяжелые вертолеты классифицируются/сертифицируются как вертолеты категории А или В с учетом особенностей двигателей и систем, а также возможностей, обеспечиваемых летно-техническими характеристиками.*

ЧАСТЬ IIIA**ГЛАВА 1**

1.5.1 В Румынии в качестве основы доказательства соблюдения соответствующих требований летной годности также используется опыт эксплуатации и эквивалентные данные, касающиеся безопасности.

ГЛАВА 2

2.3.4.1 Отсутствует конкретное требование в отношении характеристик предупреждения о близости сваливания с одним неработающим двигателем.

ГЛАВА 4

4.1.6 g) Конструктивными элементами противопожарных систем грузовых отсеков не предусматривается учет возможности внезапного возникновения интенсивного пожара, например, вызванного взрывным или зажигательным устройством.

4.1.6 h) В конструкции не предусматриваются меры предосторожности в отношении разгерметизации кабины и наличия дыма, выделяемого взрывным или зажигательным устройством.

ГЛАВА 9

9.3.5 Отсутствует конкретное требование, касающееся определения наименее опасного места размещения бомбы на самолете.

9.6.2 Маркировка предусмотрена не для всех видов наземного обслуживания, а только для заводских заливных горловин для заправки жидкостями,

ГЛАВА 11

11.1 Отсутствуют конструктивные требования в отношении определения наименее опасного места размещения бомбы.

11.2 Отсутствуют требования в отношении сведения до минимума возможности пробивания дверей кабины летного экипажа.

11.3 Отсутствуют требования в отношении конструктивных элементов, которые затрудняют скрытое размещение оружия, взрывчатых веществ или других опасных предметов на борту самолетов.

ЧАСТЬ IV**ГЛАВА 2**

- 2.2 Как указано в различиях в отношении определений классов вертолетов в части I.
- 2.2.1.2 В отношении легких вертолетов ссылки на навыки пилотов делаются только в отношении летно-технических характеристик, предписанных для взлета и посадки, а не для всех этапов полета.
- 2.2.3.2 Отсутствуют требования об определении характеристик полета по маршруту с двумя критическими неработающими двигателями для вертолетов с тремя или более силовыми установками.

ГЛАВА 4

- 4.1.6 f) Отсутствует конкретное требование в отношении герметичных кабин.
- 4.1.8 Отсутствуют требования в отношении конструктивных положений, предусматривающих уменьшение риска повреждения при наземном обслуживании.
-

ЧАСТЬ II**ГЛАВА 3**

- 3.6.3 Не выполняется. В случае повреждения воздушного судна и выдачи государством регистрации разрешения на перелет правилами предусматривается, что ведомство гражданской авиации Самоа не будет выдавать разрешение на выполнение полетов, если оно считает, что это нанесет ущерб безопасности аэронавигации.
- 3.6.4

ГЛАВА 4

- 4.3.1 Частично выполняется. Самоа не всегда информирует государство разработчика о том, что оно вносит в свой реестр воздушных судов конкретный тип, государством разработчика которого оно не является.

ЧАСТЬ III**ГЛАВА 1**

- 1.5.1 Не выполняется. В правила гражданской авиации (CAR) Самоа внесено требование ФАУ в отношении опыта эксплуатации и эквивалентных выводов в области безопасности, подлежащих использованию в качестве основы доказательства соблюдения соответствующих требований летной годности.

ГЛАВА 2

- 2.2.3 Согласно положениям ИКАО данные о летно-технических характеристиках определяются и предписываются для диапазонов уклонов посадочных поверхностей для сухопутных самолетов и диапазонов состояний водной поверхности, плотности воды и скорости течения для гидросамолетов. В отношении сухопутных самолетов в Самоа требуется определять посадочную дистанцию лишь на горизонтальной ВПП. Для гидросамолетов в Самоа требуется определять посадочную дистанцию на воде лишь при спокойном состоянии воды.
- 2.3.4.1 Не выполняется. Правилами Самоа в отношении предупреждения о близости сваливания конкретно не предусматривается ссылка на выдачу предупреждения при одном неработающем двигателе.

ГЛАВА 9

- 9.3.5 Не выполняется.
- 9.6.2 Не выполняется.

ЧАСТЬ IV**ГЛАВА 1**

- 1.2,
примечание 1 Ограничения по весу и центровке не зависят от высоты или этапа полета (взлет, крейсерский полет, посадка и т. д.).

ГЛАВА 4

- 4.1.6. е) Не выполняется. Правилами Самоа не предусматриваются критерии в отношении использования материалов интерьера салона, заменяемых при значительном обновлении салона, обеспечивающих защиту/предотвращение пожара. Уровень противопожарной защиты зависит от основы первоначальной сертификации.

ГЛАВА 6

- 6.7 Не выполняется.
- 6.8.5 Не выполняется. Политика в отношении обозначенных пожарных зон на двигателях воздушных судов не определена, поэтому в данной области Самоа использует правила ФАУ.

ГЛАВА 7

- 7.4.2 Не выполняется. Для навигационных огней и огней предотвращения столкновения не предписываются минимальные допустимые интенсивности.
-

ЧАСТЬ II**ГЛАВА 1**

- 1.1 Деятельность по сертификации типа ограничивается приданием силы сертификату типа
1.2.1 государства разработчика.
1.2.2
1.2.3
1.2.4
- 1.3.1 Не выполняется.
1.3.3
1.3.4
1.4.1
1.4.2

ГЛАВА 3

- 3.2.4 Не выполняется.
3.6.3
3.6.4

ГЛАВА 4

- 4.2.1 Не выполняется.
4.2.2
- 4.3.1 Выполняется, но правилами не закреплено.
4.3.2 Не выполняется. Сейшельские Острова не являются государством разработчика.
4.3.3 Выполняется, но правилами не закреплено.
4.3.4
- 4.3.5 Отсутствует требование об обязательном представлении информации держателю сертификата типа.
4.3.6 Сейшельские Острова не являются государством разработчика.
4.3.9 Сейшельские Острова не являются государством-изготовителем.
-

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

3.6.3 Сент-Винсент и Гренадины выдают сертификаты летной годности частным воздушным судам.

ГЛАВА 4

4.3.4 Обязательная информация о сохранении летной годности, подготовленная Сент-Винсентом и Гренадинами, не передается государству разработчика.

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 9

9.3.5 Отсутствует требование, предусматривающее получение эксплуатантами информации о наименее опасном месте размещения бомбы.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

3.6.3 Сент-Китс и Невис выдают сертификат летной годности частным воздушным судам.

ГЛАВА 4

4.3.4 Обязательная информация о сохранении летной годности, подготовленная Сент-Китсом и Невисом не передается государству разработчика.

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 9

9.3.5 Отсутствует требование, предусматривающее получение эксплуатантами информации, касающейся наименее опасного места размещения бомбы.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

3.6.3 Сент-Люсия выдает сертификаты летной годности частным воздушным судам.

ГЛАВА 4

4.3.4 Обязательная информация о сохранении летной годности, подготовленная Сен-Люсией, не передается государству разработчика.

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 9

9.3.5 Отсутствует требование, предусматривающее получение эксплуатантами информации о наименее опасном месте размещения бомбы.

ЧАСТЬ I

Определения *Вертолеты с летно-техническими характеристиками классов 1, 2 и 3.* В Соединенном Королевстве для целей сертификации вертолеты классифицируются по категории А или В.

ЧАСТЬ IIIA**ГЛАВА 2**

2.2.3 В Соединенном Королевстве требования выполняются, за исключением требования об определении посадочной дистанции с учетом уклона ВПП. В Соединенном Королевстве требования выполняются, за исключением требования об определении летно-технических характеристик с учетом различных состояний водной поверхности, плотности воды или скорости течения.

2.3.4.1 Проводить проверку на сваливание с одним неработающим двигателем не требуется.

ГЛАВА 4

4.1 Применительно к проектированию кабины летного экипажа в Соединенном Королевстве имеются средства обеспечения соответствия иные, чем законодательство, касающееся аспектов человеческого фактора. Для проектирования других элементов самолета в Соединенном Королевстве отсутствуют требования или инструктивный материал, касающиеся учета аспектов человеческого фактора.

4.1.6 b), g), h), i) Часть этих положений реализует инициативу ИКАО об учете аспектов безопасности в конструкции воздушных судов. На данный момент в Соединенном Королевстве эти требования не внедрены. Различия касаются взрывных и зажигательных устройств, являющихся причинным фактором.

ГЛАВА 9

9.2.4 Не выполняется.

9.3.5 Эти положения реализуют инициативу ИКАО об учете аспектов безопасности в конструкции воздушных судов. На данный момент в Соединенном Королевстве эти требования не внедрены.

ГЛАВА 11

11.1 Эти положения реализуют инициативу ИКАО об учете аспектов безопасности в конструкции
11.2 воздушных судов. На данный момент в Соединенном Королевстве эти требования не внедрены.
11.3

ЧАСТЬ IIIB**РАЗДЕЛ В**

В.2.7 В Соединенном Королевстве эти требования выполняются, за исключением требования об определении посадочной дистанции с учетом уклона ВПП. В Соединенном Королевстве эти требования выполняются, за исключением требования об учете различных состояний водной поверхности, плотности воды и скорости течения.

- V.2.7 b) В Соединенном Королевстве не требуется определять дистанцию разбега и остановки с использованием изношенных тормозов для самолетов компьютерной категории.
- V.2.7 e) В Соединенном Королевстве не требуется определять посадочную дистанцию с полностью изношенными тормозами для самолетов компьютерной категории. Однако имеется требование о замере параметров посадки в ходе выполнения шести посадок с использованием тех же шин, колес и тормозов, поэтому в определенной степени износ тормозов учитывается. При необходимости влияние дополнительных факторов на посадочную дистанцию учитывается эксплуатационными правилами.
- V.4.2.1 Проверку на сваливание с одним неработающим двигателем выполнять не требуется.

РАЗДЕЛ D

- D.1.1 Применительно к проектированию кабины летного экипажа в Соединенном Королевстве имеются средства обеспечения соответствия иные, чем законодательство, касающиеся аспектов человеческого фактора. Для проектирования других элементов самолета в Соединенном Королевстве отсутствуют требования или инструктивный материал, касающиеся учета аспектов человеческого фактора.
- D.2 a) Положение о предотвращении неправильной сборки в Соединенном Королевстве не внедрено.
- D.2 b), g) 3), h) и i) Часть этих положений реализует инициативу ИКАО об учете аспектов безопасности в конструкции воздушных судов. На данный момент эти требования в Соединенном Королевстве не выполняются. Различия касаются взрывных и зажигательных устройств, являющихся причинным фактором.

РАЗДЕЛ F

- F.1.1 В Соединенном Королевстве требования, касающиеся учета аспектов человеческого фактора, не соблюдаются.

РАЗДЕЛ G

- G.2.5 Не выполняется.

РАЗДЕЛ I

- I.1 В Соединенном Королевстве не требуется при проектировании самолетов учитывать разработки в области ударостойкости.

РАЗДЕЛ K

- K.1 Эти положения реализуют инициативу ИКАО об учете аспектов безопасности в конструкции воздушных судов. На данный момент в Соединенном Королевстве эти требования не внедрены.
- K.2
- K.3

ЧАСТЬ IV**ГЛАВА 2**

2.2.2.1 *Вертолеты с летно-техническими характеристиками классов 1, 2 и 3.* В Соединенном Королевстве для целей сертификации вертолеты классифицируются по категории А или В.

2.2.3.1 *Вертолеты с летно-техническими характеристиками классов 1, 2 и 3.* В Соединенном Королевстве для целей сертификации вертолеты классифицируются по категории А или В.

В Соединенном Королевстве для вертолетов категории В в данные о летно-технических характеристиках требуется включать лишь взлетную дистанцию, а информацию о взлетной дистанции, траектории и дистанции прерванного взлета требуется включать для вертолетов категории А.

2.2.3.1.1 *Вертолеты с летно-техническими характеристиками классов 1, 2 и 3.* В Соединенном Королевстве для целей сертификации вертолеты классифицируются по категории А или В.

2.2.3.1.2

2.2.3.1.3

2.2.3.1.4

2.2.3.2 b) В Соединенном Королевстве характеристики полетов по маршруту основаны на характеристиках набора высоты, когда все двигатели работают и один двигатель не работает. Случай, когда две критические силовые установки не работают на вертолетах с тремя или большим количеством двигателей, не рассматривается.

2.2.3.3.1 *Вертолеты с летно-техническими характеристиками классов 1, 2 и 3.* В Соединенном Королевстве для целей сертификации вертолеты классифицируются по категории А или В.

ГЛАВА 4

4.1 Применительно к проектированию кабины летного экипажа в Соединенном Королевстве имеются средства обеспечения соответствия иные, чем законодательство, касающееся аспектов человеческого фактора. Для проектирования других элементов самолета в Соединенном Королевстве отсутствуют требования или инструктивный материал, касающиеся учета аспектов человеческого фактора.

4.1.6 f) В Соединенном Королевстве отсутствуют конструктивные требования, предусматривающие защиту от разгерметизации кабины.

Негерметичные кабины и соблюдение JAR 27/29.831 обеспечивают соответствие Стандарту, касающемуся предотвращения возможности потери работоспособности в результате воздействия "дыма или других токсичных газов".

ГЛАВА 6

6.7 Сопоставимое требование для вертолетов категории В отсутствует. (CA/JAR 27 обеспечивает соответствие лишь для вертолетов категории А.)

6.8.1 *Вертолеты с летно-техническими характеристиками классов 1, 2 и 3.* В Соединенном Королевстве для целей сертификации вертолеты классифицируются по категории А или В.

ГЛАВА 7

- 7.1 В Соединенном Королевстве не соблюдается требование об учете аспектов человеческого фактора.

ЧАСТЬ I

Определения *Летно-технические характеристики вертолетов классов 1, 2 и 3.* В Соединенных Штатах Америки тяжелые вертолеты (весом более 6000 фунтов) относятся либо к категории А, либо к категории В в зависимости от веса/пассажировместимости и вспомогательных систем, а также летно-технических характеристик. Система классификации для всех прочих вертолетов (весом 6000 фунтов или менее) отсутствует.

Стандартная атмосфера. ФАУ использует стандартную атмосферу США 1962 года. В этом Стандарте содержится значение молекулярного веса на уровне моря (M_0), составляющего $28,9644 \text{ кг (кг/моль)}^{-1}$. Стандартная атмосфера США 1962 года согласуется со стандартной атмосферой ИКАО до высоты 65 000 фут.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 1

1.3.4 Согласно этому положению Договаривающееся государство, утверждающее конструкторскую документацию на модификацию, ремонт или заменяемую часть, осуществляет такое утверждение на основе достаточного доказательства того, что воздушное судно продолжает соответствовать требованиям к конструированию, предусмотренным соответствующими нормами летной годности, которые использовались для сертификации данного типа воздушного судна. Если представляется целесообразным для утверждения модификации или ремонта, Соединенные Штаты Америки могут потребовать применение последних требований или соблюдение особых условий.

ГЛАВА 3

3.6.3 Этим положением запрещается выполнение полетов поврежденным воздушным судном, если оно не будет восстановлено в аэропорту назначения. Это не всегда возможно. Соединенные Штаты Америки могут также разрешить выполнение полета воздушным судном до места, где может быть проведена его оценка на предмет выполнения ремонта и/или лишь частичного ремонта.

ГЛАВА 4

4.3.1 Это положение предусматривает уведомление государства разработчика, когда впервые в реестр США вносится воздушное судно, изготовителем которого США не являются, и выдается сертификат летной годности. Формально Соединенные Штаты Америки не уведомляют государство разработчика, как предусматривается этим положением.

4.3.3 Это положение требует от государства регистрации рассматривать обязательную информацию о сохранении летной годности, поступившую от государства разработчика. Как правило, Соединенные Штаты Америки не выпускают директивы по летной годности для нетиповых сертифицированных воздушных судов. Это включает иностранные воздушные суда, зарегистрированные в США, но эксплуатируемые в соответствии с экспериментальными, а не стандартными сертификатами летной годности.

- 4.3.5 Это положение предусматривает наличие системы, согласно которой информация об отказах, неисправностях, дефектах и других происшествиях передается организации, ответственной за типовую конструкцию воздушного судна. ФАУ обеспечивает гарантии в том, чтобы эксплуатанты имели систему сбора такой информации. В отношении изделий, государствам разработчика которых США не являются, ФАУ направляет такую информацию государству разработчика, а не организации, ответственной за типовую конструкцию.
- 4.3.7 Этим положением предусматривается наличие программы сохранения целостности конструкции (которая включает конкретную информацию о предотвращении коррозии и ее устранении) для воздушных судов весом более 5700 кг. ФАУ требует от подавших заявки разработки инструкций сохранения летной годности при сертификации типа. Однако на данный момент ФАУ требует наличия программы предотвращения и устранения коррозии только для конкретных моделей воздушных судов части 25 14 CFR.

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 1

- 1.1.3 Часть IIIA Приложения 8 ИКАО относится ко всем самолетам весом более 5700 кг. Применение правил США к воздушным судам, сертифицированным в период с 13 июня 1960 года до 2 марта 2004 года, соответствует положениям части IIIA Приложения 8 ИКАО. Однако, начиная с 17 октября 1979 года, Соединенные Штаты Америки сертифицируют некоторые самолеты весом более 5700 кг, но менее 8620 кг, которые в полной мере не отвечают Стандартам части IIIA Приложения 8 ИКАО.
- 1.3 Согласно этому положению ИКАО эксплуатационные ограничения устанавливаются с достаточным запасом по отношению к условиям, препятствующим обеспечению безопасности полетов, чтобы вероятность авиационных происшествий, имеющих место в результате возникновения таких условий, была крайне малой. В Соединенных Штатах Америки для обеспечения безопасной эксплуатации требуется устанавливать эксплуатационные ограничения, однако не требуется проводить специальную оценку того, что эти ограничения обеспечивают запас в плане безопасности полетов, которые гарантируют крайне малую вероятность возникновения авиационных происшествий.
- 1.5.1 Согласно положению ИКАО соблюдение требований к летной годности определяется на основе данных, полученных в результате проведения испытаний, расчетов или расчетов, основанных на материалах испытаний. В ряде случаев ФАУ не требует представления доказательств на соответствие стандартам летной годности. Согласно 14 CFR 21.21 Соединенные Штаты Америки разрешают использовать эквивалентные выводы, касающиеся безопасности, в качестве компенсирующего фактора, обеспечивающего уровень безопасности полетов, эквивалентный уровню, предусматриваемому требованием к летной годности.

ГЛАВА 2

- 2.2.3 Согласно положению ИКАО данные о летно-технических характеристиках должны предписываться для диапазонов уклонов посадочных поверхностей для сухопутных самолетов и диапазонов состояния водной поверхности, плотности воды и скорости течения для гидросамолетов. Для сухопутных самолетов Соединенные Штаты Америки требуют, чтобы посадочная дистанция определялась только на горизонтальной ВПП. Для гидросамолетов Соединенные Штаты Америки требуют, чтобы посадочная дистанция на воде определялась только на спокойной поверхности воды. В соответствующих случаях эксплуатационные пределы взлетной и посадочной дистанции определяются эксплуатационными правилами и инструктивным материалом Соединенных Штатов Америки.

ГЛАВА 4

- 4.1.6 b), g), h), i) За исключением дверей, требования к которым содержатся в п. 11.2, у ФАУ отсутствуют аналогичные требования. ФАУ приступило к деятельности по изменению правил США с целью обеспечить выполнение намерения этих положений.

ГЛАВА 8

- 8.4.1 Согласно положению ИКАО огни самолетов, находящихся на рабочей площади аэропорта, имеют такую интенсивность, цвет, зону действия и другие характеристики аэронавигационных огней, которые обеспечивают наземному персоналу время, необходимое для интерпретации сигналов и выполнения требуемого маневра для предотвращения столкновения. В ФАУ такое требование отсутствует.
- 8.4.2 b) Это положение касается влияния огней на внешних наблюдателей с точки зрения "опасного ослепления". Правила Соединенных Штатов Америки не учитывают влияния бортовых огней на внешних наблюдателей. Однако в них предусматривается обеспечение видимости для других пилотов и влияние огней на летный экипаж.

ГЛАВА 9

- 9.3.5 За исключением дверей, требования к которым изложены в п. 11.2, в ФАУ аналогичные требования отсутствуют. ФАУ приступило к деятельности по изменению правил Соединенных Штатов Америки с целью обеспечения соблюдения намерения этих положений.

ГЛАВА 11

- 11.1 За исключением дверей, требования к которым изложены в п. 11.2, в ФАУ аналогичные требования отсутствуют. ФАУ приступило к деятельности по изменению правил Соединенных Штатов Америки с целью обеспечения соблюдения намерения этих положений.
- 11.2
- 11.3

ЧАСТЬ III**РАЗДЕЛ А**

- A.2.1 Согласно этому положению ИКАО эксплуатационные ограничения устанавливаются с достаточным запасом по отношению к условиям, препятствующим обеспечению безопасности полетов, чтобы вероятность авиационных происшествий, имеющих место в результате возникновения таких условий, была крайне малой. В Соединенных Штатах Америки для обеспечения безопасной эксплуатации требуется устанавливать эксплуатационные ограничения, однако не требуется проводить специальную оценку того, что эти ограничения обеспечивают запас в плане безопасности полетов, которые гарантируют крайне малую вероятность возникновения авиационных происшествий.
- A.4 Согласно положению ИКАО соблюдение требований к летной годности определяется на основе данных, полученных в результате проведения испытаний, расчетов или расчетов, основанных на материалах испытаний. В ряде случаев ФАУ не требует представления доказательств на соответствие стандартам летной годности. Согласно 14 CFR 21.21 Соединенные Штаты Америки разрешают использовать эквивалентные выводы, касающиеся безопасности, в качестве компенсирующего фактора, обеспечивающего уровень безопасности полетов, эквивалентный уровню, предусматриваемому требованием к летной годности.

РАЗДЕЛ В

- В.2.7 Согласно положению ИКАО данные о летно-технических характеристиках должны предписываться для диапазонов уклонов посадочных поверхностей для сухопутных самолетов и диапазонов состояния водной поверхности, плотности воды и скорости течения для гидросамолетов. Для сухопутных самолетов Соединенные Штаты Америки требуют, чтобы посадочная дистанция определялась только на горизонтальной ВПП. Для гидросамолетов Соединенные Штаты Америки требуют, чтобы посадочная дистанция на воде определялась только на спокойной поверхности воды. В соответствующих случаях эксплуатационные пределы взлетной и посадочной дистанции определяются конституционными правилами и инструктивным материалом Соединенных Штатов Америки.
- В.4.1 Согласно положению ИКАО допускается единичный катастрофический отказ в том случае, если этот единичный отказ является практически невероятным. В Соединенных Штатах Америки не допускается возникновения любых катастрофических единичных отказов независимо от вероятности.

РАЗДЕЛ С

- С.6.1 В положениях ИКАО часто употребляется термин "ожидаемые в эксплуатации нагрузки" и "ожидаемые" или "вероятные" условия. Соединенные Штаты Америки требуют, чтобы расчетный диапазон в значительной степени превышал эти параметры в целях обеспечения гарантий в том, что конструкция может выдержать нагрузки и неожиданные условия, которые встречаются реже.
- С.6.1 с) При определении ожидаемых нагрузок в эксплуатации этим положением предусматривается учет вероятного спектра маневров с учетом возможностей пилота. Правилами Соединенных Штатов Америки возможности пилота не учитываются.

РАЗДЕЛ D

- D.2 b), g) 3), h), i) В отношении п. D.2 h) у ФАУ отсутствуют положения, касающиеся защиты от возможной разгерметизации кабины. ФАУ приступило к деятельности по изменению правил Соединенных Штатов Америки с целью обеспечения соответствия намерению этих положений.
- D.2 f) Этим положением предусматривается наличие противопожарных систем туалетов (обнаружение и пожаротушение) на всех самолетах части IIIВ. Правила Соединенных Штатов Америки предусматривают установку противопожарных систем туалетов лишь на самолетах пассажироместимостью 20 или более пассажиров.
- D.2 g) Пунктом D.2 g) Стандарта ИКАО предусматривается наличие системы пожаротушения в каждом грузовом отсеке, доступном для члена экипажа на пассажирском самолете. Правилами Соединенных Штатов Америки допускается тушение пожара ручным огнетушителем в доступном для члена или членов экипажа грузовом отсеке на пассажирском самолете или грузопассажирском самолете.
- D.5 В FAR отсутствуют конкретные требования к электрической металлизации, однако правилами Соединенных Штатов Америки рассматриваются требования к защите самолета и его систем от молний. В FAR не рассматривается вопрос о защите лиц, которые соприкасаются с самолетом на земле или на воде.

РАЗДЕЛ E

- E.3.5.5 b) Согласно положению ИКАО элементы систем, содержащие воспламеняющиеся жидкости, должны не допускать утечку жидкостей в условиях пожара. Как правило, в Соединенных Штатах Америки требуется, чтобы эти элементы были устойчивы к воздействию огня в течение ограниченного периода времени (то есть должны быть огнестойкими или огнеупорными).

РАЗДЕЛ F

- F.4.1 Согласно требованиям ИКАО огни самолетов, находящихся на рабочей площади аэропорта, имеют такую интенсивность, цвет, зону действий и другие характеристики, которые обеспечивают наземному персоналу время, необходимое для интерпретации сигналов и выполнения последующего маневра, необходимого для предотвращения столкновения. В ФАУ такое требование отсутствует.

- F.4.2 b) Это положение касается влияния огней на внешних наблюдателей с точки зрения "опасного ослепления". Правила Соединенных Штатов Америки не учитывают влияния бортовых огней на внешних наблюдателей. Однако в них предусматривается обеспечение видимости для других пилотов и влияние огней на летный экипаж.

РАЗДЕЛ K

- K.1 В отношении пп. K.1 и K.3 в ФАУ не существует каких-либо конкретных требований. В
K.2 отношении п. K.2 в настоящее время в ФАУ не существует требований в отношении
K.3 переговорок кабины летного экипажа. ФАУ приступило к деятельности по изменению правил Соединенных Штатов Америки с целью удовлетворения намерения этих положений.

ЧАСТЬ IV**ГЛАВА 1**

- 1.2.2, примечание 1 Это положение касается определения ограничений. ИКАО допускает изменение максимальной эксплуатационной массы и центровки в зависимости от высоты и практически возможных отдельных эксплуатационных условий. В Соединенных Штатах Америки не допускается, чтобы ограничения по весу и центровке зависели от высоты или этапа полета.

ГЛАВА 2

- 2.2.2 ИКАО основывает свою классификацию вертолетов (классы I, II и III) на летно-технических характеристиках. В ФАУ имеется лишь две классификации летно-технических характеристик (категории A и B). В Соединенных Штатах Америки не существует классификации летно-технических характеристик, эквивалентной летно-техническим характеристикам класса II ИКАО.

- 2.2.3.1 Эти положения охватывают данные о летно-технических характеристиках при взлете для всех
2.2.3.1.4 классов вертолетов и предусматривают включение в данные о летно-технических характеристиках информации о потребной взлетной дистанции. Однако Соединенные Штаты Америки не применяют эти требования к взлетной дистанции вертолетов категории B весом менее 6000 фунтов.

ГЛАВА 6

- 6.7 Согласно этому требованию обеспечиваются средства для повторного запуска двигателя на абсолютных высотах вплоть до заявленной максимальной высоты. В ряде случаев ФАУ не требует демонстрации возможностей повторного запуска двигателей. В связи с различиями критериев для вертолетов транспортной категории и обычных вертолетов в Соединенных Штатах Америки возможность повторного запуска двигателей требуется обеспечивать только для вертолетов категорий А и В (14 CFR, часть 29) и категории А обычных вертолетов (14 CFR, часть 27).

ГЛАВА 7

- 7.4.2 Это положение касается необходимости выключения или уменьшения интенсивности проблесковых огней. В Соединенных Штатах Америки для аэронавигационных огней и огней предотвращения столкновений предписаны минимальные допустимые значения интенсивности, ниже которых опускаться нельзя.
- 7.4.2 b) Это положение касается "опасного ослепления" огнями. В правилах Соединенных Штатов Америки не рассматривается воздействие аэронавигационных огней на внешних наблюдателей. Однако рассматривается вопрос о видимости для других пилотов и влиянии огней на членов летного экипажа.
-

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 1

1.3.2 Не существует требований государства к проведению летных испытаний в целях демонстрации соблюдения норм летной годности.

ГЛАВА 2

2.2.3 Система инспекции не утверждена государством.

ГЛАВА 4

4.3.8 Не выполняется.

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 10

10.4 Не выполняется. Не существует требований, предусматривающих определение работ по техническому обслуживанию и их периодичность, которые устанавливаются государством разработчика при утверждении конструкции типа.

ГЛАВА 11

11.1 Не выполняется.
11.2
11.3

ЧАСТЬ IV

ГЛАВА 1

1.3 Не выполняется.

ГЛАВА 2

2.2.3.1.4 Не выполняется в отношении потребной дистанции взлета.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 1 Не применимы.

ГЛАВА 2 Не применимы.

ГЛАВА 3

3.2.4 Не применимы. Тринидад и Тобаго выдают сертификат летной годности на основании сертификата типа, выданного Соединенными Штатами Америки, Соединенным Королевством, Канадой и государствами – членами ОАА.

ГЛАВА 4

4.3.6 Не применимы. Тринидад и Тобаго не является государством разработчика.

4.3.7

4.3.9

ЧАСТЬ III Не применимы. Тринидад и Тобаго не является государством разработчика.

ЧАСТЬ IV Не применимы. Тринидад и Тобаго не является государством разработчика.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 2

2.2 Не выполняется. Тунис не является государством-изготовителем.

ГЛАВА 3

3.6.2 Требование отсутствует, однако на практике выполняется.

ГЛАВА 4

4.3.2 Не выполняется. Тунис не является государством разработчика.

4.3.3 Тунис непосредственно использует обязательную информацию, предоставляемую государством разработчика.

4.3.4 Тунис использует непосредственно и без изменений всю обязательную информацию о сохранении летной годности, выпускаемую государством разработчика, не внося в нее каких-либо изменений или дополнений.

4.3.6 Не выполняется. Тунис не является государством разработчика.

4.3.7

4.3.9

ЧАСТЬ IIIA Не выполняется. Тунис не является государством разработчика.

ЧАСТЬ IIIB Не выполняется. Тунис не является государством разработчика.

ЧАСТЬ IV Не выполняется. Тунис не является государством разработчика.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 4

- 4.3.5 Информация об отказах, неисправностях, дефектах и других происшествиях передается организации, ответственной за конструкцию типа воздушного судна, независимо от взлетной массы воздушного судна (на все типы воздушных судов, зарегистрированные в Туркменистане).

ЧАСТЬ IIIA

ГЛАВА 2

- 2.3.1 Авиационные правила Туркменистана содержат требования сохранения безопасной управляемости и маневренности при внезапном отказе второго критического двигателя на самолетах с тремя и большим количеством двигателей, когда самолет находится в конфигурации для полетов по маршруту, захода на посадку или посадки.
-

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 4

- 4.3.4 Уганда не передает государству разработчика обязательную имеющуюся информацию о сохранении летной годности.
- 4.3.5 Уганда имеет другие средства обеспечения соответствия требованию обязательной системе представления информации об отказах, неисправностях и дефектах организации, ответственной за типовую конструкцию.
- 4.3.7 Не применяются и не соблюдаются. Уганда не является государством разработчика.
-

ЧАСТЬ I

Определения В Узбекистане в качестве норм летной годности приняты АП-29 Межгосударственного авиационного комитета (МАК) стран СНГ, в которых вертолеты делятся на категории А и В. Категория А соответствует классу 1, В – классу 3 и, частично, классу 2.

ЧАСТЬ IIIA**ГЛАВА 4**

4.1.6 g), h) и i) В Узбекистане в качестве норм летной годности приняты АП-25 Межгосударственного авиационного комитета стран СНГ. Узбекистан принимает участие в деятельности совета МАК и будет принимать изменения к этим нормам после надлежащего согласования.

ГЛАВА 11

11.1 В Узбекистане в качестве норм летной годности приняты АП-25 Межгосударственного авиационного комитета стран СНГ. Узбекистан принимает участие в деятельности Совета МАК
11.2 и будет принимать изменения к этим нормам после надлежащего согласования.
11.3

ЧАСТЬ IV**ГЛАВА 2**

2.2.3.2 b) В Узбекистане в качестве норм летной годности применяются АП-29 МАК, в которых не предусмотрено требование продолжения полета при отказе двух критических двигателей (для вертолетов с тремя и более двигателями). В настоящее время в Узбекистане вертолеты с тремя и более двигателями отсутствуют и не эксплуатируются.

ГЛАВА 4

4.1.6 f) В Узбекистане в качестве норм летной годности применяются АП-29 МАК, в которых не предусмотрена защита людей на борту вертолета при разгерметизации кабины.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 4

- 4.3.2 Не применимо, поскольку Фиджи не является государством разработчика.
- 4.3.4 На Фиджи директивы по летной годности (AD) не выпускаются, однако AD, выпускаемым государством-изготовителем и/или государством разработчика, придается сила, включая, при необходимости, обязательные требования ведомства гражданской авиации Соединенного Королевства (ВГАСК).
- 4.3.6 Не применимо, поскольку Фиджи не является государством разработчика.
- 4.3.7
- 4.3.9
-

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

3.6.4

В случае повреждения воздушного судна и выдачи государством регистрации разрешения на перегон воздушного судна законом о деятельности авиации предусматривается, что управление воздушного транспорта Филиппин не выдаст разрешения на выполнение полетов, если будет признано, что это связано с негативными последствиями для аэронавигации. Не выполняется.

ЧАСТЬ I

Определения *Вертолеты с летно-техническими характеристиками классов 1, 2 и 3.* Тяжелые вертолеты относятся к категории А или В на основе веса, пассажировместимости и вспомогательных систем, а также летно-технических характеристик. Для легких вертолетов система классификации отсутствует.

ЧАСТЬ II**ГЛАВА 3**

3.3.2 Частью 21 предусматривается использование языка только государства – члена Европейской комиссии и не предписывается использование английского языка. Однако в финском варианте имеется перевод на английский язык.

3.6.1 Согласно части 21 оценка повреждения может также производиться организацией разработчика, утвержденной в соответствии с разделом J в рамках процедуры, согласованной с Европейским агентством по безопасности полетов (EASA). Это может рассматриваться в качестве косвенной государственной оценки.

ГЛАВА 4

4.3.1 Правилем 1702/2003 Европейской комиссии не предусматривается выполнение этого требования государствами-членами. Государство разработчика не уведомляется, если из этого государства можно оперативно получить МСАI (обязательная информация о сохранении летной годности).

4.3.4 Ни правилем 1702/2003 Европейской комиссии, ни процедурой EASA не предусматривается выполнение этого требования государствами-членами.

ЧАСТЬ III A**ГЛАВА 2**

2.2.3 Нормами летной годности не предусматривается определение посадочной дистанции с учетом уклона ВПП, однако при необходимости факторы, влияющие на посадочную дистанцию, учитываются эксплуатационными правилами.

Нормами летной годности не предусматривается определение летно-технических характеристик с учетом различного состояния водной поверхности, плотности воды и скорости течения, однако при необходимости факторы, влияющие на посадочную дистанцию, учитываются эксплуатационными правилами.

2.3.4.1 Нормами летной годности не предусматривается проверка на сваливание с одним неработающим двигателем, однако вопросы, касающиеся предупреждения о близости сваливания с одним неработающим двигателем, рассматриваются в рамках деятельности по индивидуальной сертификации.

ГЛАВА 4

4.1 На данный момент в нормах летной годности отсутствует конкретное требование об учете аспектов человеческого фактора, однако эти принципы рассматриваются в рамках деятельности по сертификации в тех областях, которые оказывают влияние на безопасность воздушного судна.

- 4.1.6 На данный момент в нормах летной годности отсутствует конкретное требование о защите от взрывных или зажигательных устройств.

ГЛАВА 9

- 9.2.4 В нормах летной годности вопрос об ограничениях в отношении оборудования и систем конкретно не рассматривается, однако на практике этот Стандарт выполняется.

- 9.3.5 На данный момент нормами летной годности конкретно не предусматривается определение наименее опасного места размещения бомбы.

ГЛАВА 11

На данный момент в нормах летной годности этот Стандарт, касающийся безопасности, конкретно не рассматривается, за исключением дверей кабины экипажа.

ЧАСТЬ III B

РАЗДЕЛ B

- B.2.7 Нормами летной годности определение посадочной дистанции с учетом уклона ВПП не предусматривается, однако, при необходимости, факторы, влияющие на посадочную дистанцию, учитываются эксплуатационными правилами.

Нормами летной годности не предусматривается определение летно-технических характеристик с учетом изменения состояния поверхности воды, плотности воды или скорости течения, однако при необходимости факторы, влияющие на посадочную дистанцию, учитываются эксплуатационными правилами.

- B.2.7 b), e) Нормы летной годности обеспечивают соответствие этому Стандарту, за исключением учета изношенных тормозов в случае самолетов компьютерной категории.

- B.4.2 Нормами летной годности проверка на сваливание с одним неработающим двигателем не предусматривается, однако вопросы, касающиеся предупреждения о близости сваливания с одним неработающим двигателем, рассматриваются в рамках деятельности по индивидуальной сертификации.

РАЗДЕЛ C

- C.7 a) В целом в нормах летной годности не рассматривается вопрос о возможном столкновении с птицами применительно к легким самолетам и самолетам компьютерной категории, за исключением попадания птиц в лобовое стекло самолетов компьютерной категории.

- C.7 c) Вопрос о возможном поведении самолета при вынужденной посадке на воду требуется рассматривать лишь при сертификации типа, когда сертификация на предмет вынужденной посадки на воду требуется эксплуатационными правилами.

РАЗДЕЛ D

- D.1.1 На данный момент нормами летной годности конкретно не предусматривается учет аспектов человеческого фактора, однако эти принципы рассматриваются в рамках деятельности по сертификации в тех областях, которые оказывают влияние на безопасность воздушного судна.

- D.1.3 В нормах летной годности конкретно не рассматриваются последствия влияния материалов на находящихся на борту самолета людей и других лиц на земле, а также на окружающую среду в целом в нормальных и аварийных ситуациях.
- D.2 a) Нормы летной годности обеспечивают соответствие требованиям подпункта а), за исключением предотвращения неправильной сборки.
- D.2 b), g) 3), h) и i) На данный момент нормами летной годности не предусматривается защита от взрывных и зажигательных устройств.

РАЗДЕЛ F

- F.1 На данный момент нормами летной годности конкретно не предусматривается учет аспектов человеческого фактора, однако эти принципы рассматриваются в рамках деятельности по сертификации в тех областях, которые оказывают влияние на безопасность воздушного судна.
- F.1.2 c)
F.5 На данный момент нормами летной годности не предусматривается обеспечение защиты от электромагнитных помех, однако этот вопрос рассматривается в рамках деятельности по индивидуальной сертификации.

РАЗДЕЛ G

- G.2.5 В нормах летной годности конкретно не рассматривается вопрос об ограничениях в отношении оборудования и систем, однако на практике Финляндией этот Стандарт соблюдается.

РАЗДЕЛ I

- I.1 Это положение в нормы летной годности не включено, однако применительно к новой конструкции при сертификации могут использоваться особые условия, учитывающие случаи, при которых соответствующие нормы летной годности не содержат адекватных или приемлемых стандартов безопасности.
- I.6 В нормах летной годности этот Стандарт не рассматривается за исключением требования к установке оборудования. Остальное охватывается эксплуатационными правилами.

РАЗДЕЛ K

- K.1 На данный момент в нормах летной годности стандарты безопасности конкретно не рассматриваются, за исключением дверей кабины экипажа.
- K.2
- K.3

ЧАСТЬ IV

ГЛАВА 2

- 2.2.3.1 Для вертолетов категории В в данные о летно-технических характеристиках предусматривается включать лишь информацию о взлетной дистанции.
- 2.2.3.2 В нормах летной годности концепция двух неработающих двигателей не рассматривается, однако в случае новых конструкций при сертификации могут использоваться особые условия, определяющие обстоятельства, при которых соответствующие нормы летной годности не содержат адекватных или приемлемых стандартов безопасности.

ГЛАВА 4

- 4.1 На данный момент в нормах летной годности конкретно не предусматривается учет аспектов человеческого фактора, однако эти принципы рассматриваются в рамках деятельности по сертификации в тех областях, которые оказывают влияние на безопасность воздушного судна.
- 4.1.6 Нормы летной годности обеспечивают соответствие этому Стандарту, за исключением рассмотрения вопроса о разгерметизации, однако, при необходимости, этот вопрос может быть рассмотрен при сертификации с использованием процедуры, касающейся особых условий.
- 4.1.8 В нормах летной годности конкретно не рассматривается вопрос о возможности нанесения повреждения при наземном обслуживании.

ГЛАВА 6

- 6.7 На данный момент нормы летной годности не обеспечивают соответствия Стандарту, касающемуся повторного запуска двигателей на легких вертолетах.
- 6.8.5 Нормы летной годности обеспечивают соответствие этому Стандарту, за исключением тушения пожара на легких вертолетах и обнаружения пожара на легких вертолетах, оснащенных поршневым двигателем.

ГЛАВА 7

- 7.1 На данный момент нормами летной годности конкретно не предусматривается учет аспектов человеческого фактора, однако эти принципы рассматриваются в рамках деятельности по сертификации в тех областях, которые оказывают влияние на безопасность воздушного судна.
-

ЧАСТЬ IIIA**ГЛАВА 2**

2.3.4.1 Проверку на сваливание с одним неработающим двигателем проводить не требуется.

ГЛАВА 4

4.1.6 Защиту от взрывных или зажигательных устройств обеспечивать не требуется для самолетов, заявка на сертификацию которых была подана до 12 марта 2000 года.

ГЛАВА 9

9.3.5 Определять наименее опасное место размещения бомбы не требуется для самолетов, заявка на сертификацию которых была подана до 12 марта 2000 года.

ЧАСТЬ IIIB**РАЗДЕЛ B**

B.2.7 b) и e) Для самолетов "компьютерной" категории не требуется рассматривать вопрос об использовании изношенных тормозов.

B.4.2 Испытания на сваливание с одним неработающим двигателем проводить не требуется.

РАЗДЕЛ D

D.2 g) и h) Действующими нормами летной годности не предусматривается защита от взрывных или зажигательных устройств.

РАЗДЕЛ K

В действующих нормах летной годности отсутствуют конкретные положения, касающиеся безопасности.

ЧАСТЬ IV**ГЛАВА 2**

2.2.3.2 b) Это положение касается лишь вертолетов с тремя и более двигателями, а поскольку во Франции вертолеты такого типа отсутствуют, данное положение правилами не охватывается.

ГЛАВА 4

4.1.6 f) Необходимость в требованиях, касающиеся разгерметизации кабины, отсутствует, поскольку во Франции вертолеты с герметичной кабиной не эксплуатируются.

4.1.8 В нормах летной годности отсутствует конкретное положение о сведении к минимуму риска нанесения повреждения при наземном обслуживании.

ГЛАВА 6

6.7 Для легких вертолетов не требуется обеспечивать средства для повторного запуска двигателей.

ЧАСТЬ II**ГЛАВА 2**

- 2.1 Хорватия не производит воздушных судов и устройств для воздушных судов, а небольшие
2.2 части, необходимые при ремонте, изготавливаются на основе официального разрешения.

ГЛАВА 3

- 3.1 Нормируемые требования превышают требования Приложения 8, поскольку различие между
3.2 коммерческими и некоммерческими воздушными судами не проводится, одни и те же
3.3 стандарты используются как для коммерческих, так и для некоммерческих воздушных судов.
3.4
3.5
3.6

ГЛАВА 4

- 4.1 Существует порядок юридического утверждения в отношении сертификации сохранения
4.2 летной годности, однако ВГА Хорватии выдает сертификат о сохранении летной годности на
4.3 период в один год, поскольку эксплуатанты не представляют доказательств того, что они
способны обеспечивать сохранение летной годности воздушного судна в течение
неограниченного периода времени.

ЧАСТЬ III

Правила, касающиеся сертификации воздушных судов, двигателей, воздушных винтов, парашютов, аэростатов, дельтапланов и оборудования воздушных судов, соблюдаются, однако имеется одно исключение, согласно которому в Хорватии правилами не предусматривается подразделение на тяжелые и легкие воздушные суда. Аналогичные стандарты применяются как к легким, так и к тяжелым воздушным судам.

Правила, определяющие требования, которые должны соблюдаться юридическим лицом, выполняющим конструктивные доработки и модификации на воздушных судах и устройствах воздушных судов, соблюдаются, однако имеется одно исключение, согласно которому в Хорватии правилами не предусматривается подразделение на тяжелые и легкие воздушные суда. Аналогичные стандарты применяются как к легким, так и к тяжелым воздушным судам.

Правила, касающиеся процедур выдачи сертификата летной годности, соблюдаются, однако имеется одно исключение, согласно которому в Хорватии правилами не предусматривается подразделение на тяжелые и легкие воздушные суда. Аналогичные стандарты применяются как к легким, так и к тяжелым воздушным судам.

ЧАСТЬ IV

Правила, касающиеся сертификации воздушных судов, двигателей, воздушных винтов, парашютов, аэростатов, дельтапланов и оборудования воздушных судов, соблюдаются, однако имеется одно исключение, согласно которому воздушные суда в Хорватии не подразделяются на тяжелые и легкие. Одни и те же стандарты применяются как к легким, так и к тяжелым воздушным судам.

Правила, определяющие требования, которые должны соблюдаться юридическим лицом, выполняющим конструктивные доработки и модификации на воздушных судах и устройствах воздушных судов, соблюдаются, однако имеется одно исключение, согласно которому в Хорватии правилами не предусматривается подразделение на тяжелые и легкие воздушные суда. Аналогичные стандарты применяются как к легким, так и к тяжелым воздушным судам.

Правила, касающиеся процедур выдачи сертификата летной годности, соблюдаются, однако имеется одно исключение, согласно которому в Хорватии правилами не предусматривается подразделение на тяжелые и легкие воздушные суда. Аналогичные стандарты применяются как к легким, так и к тяжелым воздушным судам.

ЧАСТЬ IIIА

ГЛАВА 4

4.1.6 b), g), h) и i) В Чешской Республике аналогичные требования отсутствуют. Однако ведомство гражданской авиации совместно с государствами – членами ОАА и Соединенными Штатами Америки осуществляют деятельность по обеспечению соблюдения этих положений.

ГЛАВА 9

9.3.5 В Чешской Республике аналогичные требования отсутствуют. Однако ведомство гражданской авиации совместно с государствами – членами ОАА и Соединенными Штатами Америки осуществляют деятельность по обеспечению соблюдения этих положений.

ГЛАВА 11

11.1 В Чешской Республике аналогичные требования отсутствуют. Однако ведомство гражданской авиации совместно с государствами – членами ОАА и Соединенными Штатами Америки осуществляют деятельность по обеспечению соблюдения этих положений.
11.2
11.3

ЧАСТЬ IV

ГЛАВА 4

4.1.6 f) Отсутствует требование о том, чтобы при проектировании принимались меры по предотвращению возможности разгерметизации кабины. На данный момент в Чешской Республике отсутствуют вертолеты с герметичной кабиной.

ГЛАВА 6

6.7 В Чешской Республике аналогичное требование отсутствует. Однако ведомство гражданской авиации совместно с государствами – членами ОАА и Соединенными Штатами Америки осуществляют деятельность по обеспечению соблюдения этих положений.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

3.3.1 Форма сертификата летной годности отличается от предписанной Приложением 8.

ГЛАВА 4

4.3.1 Не введена система, предусматривающая предоставление информации государству разработчика в тех случаях, когда воздушное судно зарегистрировано в Чили.

4.3.4 В Чили отсутствует система передачи государству разработчика всей подготовленной в Чили обязательной информации о сохранении летной годности.

4.3.5 В Чили отсутствует система передачи организации, ответственной за типовую конструкцию информации об отказах, неисправностях, дефектах и других происшествиях.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

- 3.3.1 В форме на рис. 1 имеется дополнительное поле для подразделов, позволяющее учитывать требования аэронавигационных правил (ANR).

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

- 3.2.2 Правилами Генерального директората гражданской авиации (ГДГА) Эквадора не предусматриваются методы придания силы сертификатам летной годности. Этими правилами лишь определяется порядок их выдачи и возобновления на основе своих требований.
- 3.6.3 Правилами ГДГА Эквадора не предусматривается возможность запрета на продолжение полетов воздушными судами, зарегистрированными в других государствах.

ГЛАВА 4

- 4.3.1 В своих правилах ГДГА Эквадора конкретно не определяет требования об уведомлении государства разработчика о занесении воздушного судна в реестр.
- 4.3.4 В национальных правилах отсутствует требование о том, что государству разработчика следует передавать всю обязательную информацию о сохранении летной годности.
- 4.3.5 В национальных правилах отсутствует требование о том, что организациям, ответственным за типовую конструкцию, следует передавать информацию об отказах или дефектах, которые могут отрицательно воздействовать на сохранение летной годности воздушных судов.
- 4.3.7 ГДГА Эквадора не требует включения в программу сохранения целостности конструкции информации о предотвращении коррозии и ее устранении.
-

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 3

- 3.2.2 Процедура придания силы сертификатам летной годности не предусмотрена.
- 3.6.2 Не выполняется.
-

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 4

4.3.8 Южная Африка не требует представления эксплуатационной информации.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 4

4.3.8

На Ямайке не установлены процедуры и тип эксплуатационной информации, которая должна сообщаться его полномочному органу по летной годности эксплуатантами, организациями, ответственными за конструкцию типа, и организациями по техническому обслуживанию.

ЧАСТЬ IIIA**ГЛАВА 4**

- 4.1.6 g) Отсутствует требование, касающееся пожаров, вызванных взрывными или зажигательными устройствами.
- 4.1.6 h) Принимаются конструктивные меры предосторожности для защиты от разгерметизации кабины и появления дыма и токсичных газов, за исключением вызванных взрывными или зажигательными устройствами.

ГЛАВА 8

- 8.4.2 Японскими правилами не предусматривается учет влияния огней воздушного судна на внешних наблюдателей.

ГЛАВА 9

- 9.3.5 Не требуется определять наименее опасное место размещения бомбы.

ГЛАВА 11

- 11.1 В Японии отсутствует требование об определении наименее опасного места размещения бомбы.
- 11.2 В Японии отсутствует требование о том, чтобы двери кабины летного экипажа и перегородки противостояли пробиванию пулями стрелкового оружия и осколками гранат.
- 11.3 В Японии отсутствует требование о проектировании элементов, которые затрудняют скрытое размещение оружия, взрывчатых веществ или других опасных предметов и упростят процедуру поиска таких предметов.

ЧАСТЬ IV

Японские нормы летной годности для вертолетов разработаны на основе частей 27 и 29 FAR Соединенных Штатов Америки.

ГЛАВА 2

- 2.2.2 ИКАО основывает свою классификацию вертолетов (классы I, II и III) на летно-технических характеристиках. Япония основывает классификацию (категория T класс A и класс B) на весе и летно-технических характеристиках.
- 2.2.2.1
- 2.2.2.2
- 2.2.3.1 Для вертолетов категории T класса A требуется представлять информацию о взлетной дистанции, траектории и дистанции прерванного взлета.
- 2.2.3.1.1
- 2.2.3.1.2
- 2.2.3.1.3
- 2.2.3.1.4
- 2.2.3.2 Летно-технические характеристики при полете по маршруту основаны исключительно на характеристиках взлета применительно к случаям работы всех двигателей и одном неработающем двигателе (категория T класс A/B).
- 2.2.3.3 Для вертолетов категории T класса A требуется указывать точку принятия решения на посадке (LDP).
- 2.2.3.3.1

ГЛАВА 7

- 7.4.2 б) Японскими правилами не предусматривается учет влияния огней воздушного судна на внешних наблюдателей.
