



*Препроводительная записка*

**ДОПОЛНЕНИЕ**  
**К ПРИЛОЖЕНИЮ 10 "АВИАЦИОННАЯ ЭЛЕКТРОСВЯЗЬ"**

**ТОМ I**  
**(РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА)**

**(Издание пятое)**

1. Прилагаемое Дополнение заменяет все предыдущие дополнения к тому I Приложения 10 и включает сведения о различиях, о которых Договаривающиеся государства уведомили ИКАО до 4 августа 2006 года в отношении всех поправок, включая поправку 80.
2. Данное Дополнение следует поместить в конце тома I Приложения 10 (издание пятое). Получаемые от Договаривающихся государств сведения о дополнительных различиях будут периодически издаваться в виде поправок к настоящему Дополнению.

**ДОПОЛНЕНИЕ  
К ПРИЛОЖЕНИЮ 10 "АВИАЦИОННАЯ ЭЛЕКТРОСВЯЗЬ"**

**Том I  
(Радионавигационные средства)**

**(Издание пятое)**

Различия между национальными правилами и практикой Договаривающихся государств и соответствующими Международными стандартами и Рекомендуемой практикой тома I Приложения 10, уведомления о которых поступили в ИКАО в соответствии со статьей 38 *Конвенции о международной гражданской авиации* и резолюцией Совета от 21 ноября 1950 года.

АВГУСТ 2006 ГОДА

---

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

**ПЕРЕЧЕНЬ ПОПРАВОК К ДОПОЛНЕНИЮ**

<i>№</i>	<i>Дата</i>	<i>Кем внесена</i>	<i>№</i>	<i>Дата</i>	<i>Кем внесена</i>

**ПОПРАВКИ К ТОМУ I ПРИЛОЖЕНИЯ 10, ПРИНЯТЫЕ ИЛИ УТВЕРЖДЕННЫЕ СОВЕТОМ ПОСЛЕ ОПУБЛИКОВАНИЯ ПЯТОГО ИЗДАНИЯ В ИЮЛЕ 1996 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>
72	Не касается тома I				
73	19/3/98	5/11/98			
74	18/3/99	4/11/99			
75	Не касается тома I				
76	12/3/01	1/11/01			
77	27/2/02	28/11/02			
78	Не касается тома I				
79	23/2/04	25/11/04			
80	25/2/05	24/11/05			

**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 тома I Приложения 10 (издание пятое), со всеми поправками, включая поправку 80, или представили замечания по их применению.

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

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Страницы в Дополнении</i>	<i>Дата издания</i>
Австралия	20/10/05	1-2	4/8/06
Германия	20/10/05	1	4/8/06
Дания	22/6/05	1	4/8/06
Канада	24/10/05	1-2	4/8/06
Китай (ОАР Гонконг)	24/10/05	1	4/8/06
Новая Зеландия	27/11/05	1	4/8/06
Норвегия	19/8/05	1	4/8/06
Соединенное Королевство	28/4/06	1-3	4/8/06
Франция	14/11/05	1	4/8/06
Чили	14/10/05	1	4/8/06
Швейцария	29/7/05	1	4/8/06
Швеция	24/10/05	1	4/8/06

**2. Договаривающиеся государства, уведомившие ИКАО об отсутствии различий**

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>
Австрия	14/6/05	Малайзия	16/6/05
Аргентина	14/11/05	Объединенные Арабские Эмираты	24/5/05
Азербайджан	26/8/05	Республика Молдова	12/9/05
Бельгия	27/10/05	Румыния	20/10/05
Боливия	2/6/05	Саудовская Аравия	24/8/05
Бывшая югославская Республика Македония	4/7/05	Сингапур	5/7/05
Венесуэла	12/7/05	Словакия	4/11/05
Гамбия	8/6/05	Словения	30/6/05
Греция	5/10/05	Соединенные Штаты Америки	30/6/05
Египет	13/7/05	Тунис	18/7/05
Иран (Исламская Республика)	30/7/05	Турция	5/7/05
Ирландия	24/10/05	Узбекистан	11/10/05
Литва	16/8/05	Уругвай	4/4/06
Китай	14/6/05	Южная Африка	13/5/05

**3. Договаривающиеся государства, не представившие информацию**

Албания	Камерун	Панама
Алжир	Катар	Папуа-Новая Гвинея
Ангола	Кения	Парагвай
Андорра	Кипр	Перу
Антигуа и Барбуда	Кирибати	Польша
Армения	Колумбия	Португалия
Афганистан	Коморские Острова	Республика Корея
Багамские Острова	Конго	Республика Сербия
Бангладеш	Корейская Народно-	Российская Федерация
Барбадос	Демократическая Республика	Руанда
Бахрейн	Коста-Рика	Сальвадор
Беларусь	Кот-д'Ивуар	Самоа
Белиз	Куба	Сан-Марино
Бенин	Кувейт	Сан-Томе и Принсипи
Болгария	Кыргызстан	Свазиленд
Босния и Герцеговина	Лаосская Народно-	Сенегал
Ботсвана	Демократическая Республика	Сент-Винсент и Гренадины
Бразилия	Латвия	Сент-Китс и Невис
Бруней-Даруссалам	Лесото	Сент-Люсия
Буркина-Фасо	Либерия	Сирийская Арабская Республика
Бурунди	Ливан	Соломоновы Острова
Бутан	Ливийская Арабская Джамахирия	Сомали
Вануату	Люксембург	Судан
Венгрия	Маврикий	Суринам
Вьетнам	Мавритания	Сьерра-Леоне
Габон	Мадагаскар	Таджикистан
Гаити	Малави	Таиланд
Гайана	Мали	Тимор-Лешти
Гана	Мальдивы	Того
Гватемала	Мальта	Тонга
Гвинея	Марокко	Тринидад и Тобаго
Гвинея-Бисау	Маршалловы Острова	Туркменистан
Гондурас	Мексика	Уганда
Гренада	Микронезия (Федеративные	Украина
Грузия	Штаты)	Фиджи
Демократическая Республика	Мозамбик	Филиппины
Конго	Монако	Финляндия
Джибути	Монголия	Хорватия
Доминиканская Республика	Мьянма	Центральноафриканская
Замбия	Намибия	Республика
Зимбабве	Науру	Чад
Израиль	Непал	Чешская Республика
Индонезия	Нигер	Шри-Ланка
Иордания	Нигерия	Эквадор
Ирак	Нидерланды	Экваториальная Гвинея
Исландия	Никарагуа	Эритрея
Испания	Объединенная Республика	Эстония
Италия	Танзания	Эфиопия
Йемен	Оман	Ямайка
Кабо-Верде	Острова Кука	Япония
Казахстан	Пакистан	
Камбоджа	Палау	

**4. Пункты, в отношении которых получены уведомления о различиях**

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
2.1.1.2	Соединенное Королевство	3.1.5.3	Канада
2.1.1.3	Соединенное Королевство		Китай (ОАР Гонконг)
2.1.2.1	Канада		Новая Зеландия
	Новая Зеландия		Швеция
2.1.4	Соединенное Королевство	3.1.5.3.1	Норвегия
2.2.1.1	Соединенное Королевство		Соединенное Королевство
2.7.1	Канада		Швейцария
	Новая Зеландия	3.1.7	Канада
	Норвегия	3.1.7.1	Китай (ОАР Гонконг)
	Соединенное Королевство	3.1.7.3.1	Соединенное Королевство
	Франция	3.1.7.6.2.1	Дания
	Швеция		Новая Зеландия
2.8.1	Германия		Норвегия
	Франция	3.1.7.6.3.1	Новая Зеландия
3.1.2	Норвегия	3.1.7.6.6	Соединенное Королевство
3.1.2.1	Германия	3.1.7.7.2	Соединенное Королевство
	Франция	3.3.4.1	Соединенное Королевство
3.1.3.3	Канада	3.3.5.2	Франция
	Китай (ОАР Гонконг)	3.3.5.3	Германия
	Новая Зеландия		Франция
3.1.3.3.1	Норвегия	3.3.6.1	Соединенное Королевство
	Швейцария	3.3.6.5	Швеция
3.1.3.3.2	Соединенное Королевство	3.3.7.1	Канада
3.1.3.3.2.1	Соединенное Королевство	3.3.8	Канада
3.1.3.3.2.2	Соединенное Королевство		Китай (ОАР Гонконг)
3.1.3.3.2.3	Соединенное Королевство		Новая Зеландия
3.1.3.3.4	Соединенное Королевство		Норвегия
3.1.3.3.5	Соединенное Королевство	3.3.8.1	Австралия
3.1.3.5.3.6	Соединенное Королевство	3.3.8.2	Австралия
3.1.3.6.2	Соединенное Королевство	3.3.8.3	Австралия
3.1.3.7.3	Соединенное Королевство	3.3.8.4	Австралия
3.1.3.7.4	Канада	3.4.5.2	Соединенное Королевство
3.1.3.10	Канада	3.4.5.4	Соединенное Королевство
3.1.3.10.1	Норвегия		Франция
3.1.4	Канада	3.4.6.1.1	Соединенное Королевство
	Китай (ОАР Гонконг)	3.4.6.4	Соединенное Королевство
	Новая Зеландия	3.4.8	Канада
	Норвегия	3.4.8.2	Новая Зеландия
3.1.4.1	Австралия	3.4.8.4	Новая Зеландия
3.1.4.2	Австралия	3.5.2.1	Австралия
3.1.4.3	Австралия	3.5.2.2	Австралия
3.1.4.4	Австралия	3.5.2.3	Австралия
3.1.5.1.2.1	Дания	3.5.2.6.1	Канада
3.1.5.1.2.2	Соединенное Королевство	3.5.3.1.3.1	Австралия
3.1.5.1.5	Канада	3.5.3.4.1	Австралия
	Норвегия	3.5.3.4.2	Австралия
	Соединенное Королевство	3.5.3.4.3	Австралия

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
3.5.3.4.4	Австралия	3.5.5.3.3.1	Австралия
3.5.3.6.3	Новая Зеландия	3.5.5.3.4.1	Австралия
3.5.4.1.5.1	Австралия	3.5.5.3.4.2	Австралия
3.5.4.2.3.1	Канада	3.5.5.3.5.1	Австралия
3.5.4.7.2	Канада	3.5.5.3.5.2	Австралия
3.5.4.7.2.1	Новая Зеландия	3.5.5.4.1	Австралия
3.5.4.7.2.3	Новая Зеландия	3.5.5.4.3.1	Австралия
3.5.5.1.1	Австралия	3.5.5.4.3.2	Австралия
3.5.5.1.2	Австралия		
3.5.5.1.3	Австралия	3.11.6.1.1.1	Австралия
3.5.5.1.4.1	Австралия	3.11.6.1.1.2	Австралия
3.5.5.1.4.2	Австралия	3.11.6.1.1.3	Австралия
3.5.5.1.4.3	Австралия	3.11.6.1.2.1	Австралия
3.5.5.1.6	Австралия	3.11.6.1.2.2	Австралия
3.5.5.1.7	Австралия	3.11.6.1.3.1	Австралия
3.5.5.2.1	Австралия	3.11.6.1.4	Австралия
3.5.5.2.2	Австралия		
3.5.5.2.3	Австралия		
3.5.5.3.1	Австралия	<b>Дополнение В</b>	Чили
3.5.5.3.2.1	Австралия		
3.5.5.3.2.3	Австралия	<b>Дополнение С</b>	Франция

## ГЛАВА 3

- 3.1.4.1 В законодательстве Австралии отсутствуют требования в отношении устойчивости к  
3.1.4.2 ЧМ-помехам приемных систем курсового радиомаяка ILS и бортового оборудования VOR.  
3.1.4.3
- 3.1.4.4\* *Примечание.* Считается, что ЧМ-помехи не имеют существенного значения вследствие  
3.3.8.1 малой плотности населенных пунктов. ЧМ-передачи не носят широко распространенный  
3.3.8.2 характер. Для координации работы радиовещательных ЧМ-станций используются значения  
3.3.8.3 допустимых нежелательных сигналов. На практике воздушные суда Австралии, занятые в  
3.3.8.4\* международных перевозках, должны соблюдать правила и нормативные положения страны, в  
которой они выполняют полеты. В настоящее время осуществляется пересмотр  
законодательства.
- 3.5.2.1 Имеющиеся в настоящее время стандарты, касающиеся технических требований, установки  
3.5.2.2 и эксплуатации бортового оборудования DME, не соответствуют Стандартам Приложения.  
3.5.2.3
- 3.5.3.1.3.1 *Примечание.* Законодательство Австралии пересматривается. На практике воздушные суда  
3.5.3.4.1 Австралии, занятые в международных перевозках, должны соблюдать правила и  
3.5.3.4.2 нормативные положения страны, в которой они выполняют полеты.  
3.5.3.4.3\*  
3.5.3.4.4
- 3.5.4.1.5.1\* В соответствии с этой рекомендацией в Австралии не определяется максимальная  
плотность импульсной мощности, равная приблизительно  $-83$  дБВт/м<sup>2</sup>, при максимальной  
установленной дальности действия и уровне. Тем не менее оговаривается максимальная  
плотность импульсной мощности, равная приблизительно  $-89$  дБВт/м<sup>2</sup>, при максимальной  
установленной дальности действия и максимальном уровне в соответствии со Стандартом,  
изложенным в п. 3.5.4.1.5.2.
- 3.5.5.1.1 Имеющиеся в настоящее время стандарты, касающиеся технических требований, установки  
3.5.5.1.2 и эксплуатации бортового оборудования DME, не соответствуют Стандартам Приложения.  
3.5.5.1.3
- 3.5.5.1.4.1 *Примечание.* Законодательство Австралии пересматривается. На практике воздушные суда  
3.5.5.1.4.2 Австралии, занятые в международных перевозках, должны соблюдать правила и  
3.5.5.1.4.3\* нормативные положения страны, в которую они выполняют полеты.  
3.5.5.1.6  
3.5.5.1.7\*  
3.5.5.2.1  
3.5.5.2.2  
3.5.5.2.3  
3.5.5.3.1  
3.5.5.3.2.1  
3.5.5.3.2.3  
3.5.5.3.3.1  
3.5.5.3.4.1  
3.5.5.3.4.2  
3.5.5.3.5.1  
3.5.5.3.5.2  
3.5.5.4.1  
3.5.5.4.3.1
- 3.5.5.4.3 К условиям Австралии не относится.
- Примечание.* DME/P в Австралии не эксплуатируется.

\*Рекомендуемая практика.



3.11.6.1.1.1 Для бортового оборудования MLS Стандарты не определены.

3.11.6.1.1.2

3.11.6.1.1.3

3.11.6.1.2.1

3.11.6.1.2.2

3.11.6.1.3.1

3.11.6.1.4

*Примечание.* Законодательство Австралии пересматривается. На практике воздушные суда Австралии, занятые в международных перевозках, должны соблюдать правила и нормативные положения страны, в которой они выполняют полеты.

## ГЛАВА 2

- 2.8.1 **Без задержек** предоставляется информация об эксплуатационном состоянии радионавигационных средств: ILS – в рабочее время, других навигационных средств, например VOR/DME, обеспечивающих заход на посадку и посадку, – в соответствии с местными соглашениями.

## ГЛАВА 3

- 3.1.2.1 с) На аэродромах, оснащенных ILS, внешние маркерные радиомаяки постепенно заменяются контрольными точками DME.

*Примечание.* См. главу 3.1.7.6.6.

- 3.3.5.3 В Германии принятая глубина модуляции находится в пределах от 25 до 35%.

**ГЛАВА 3**

- 3.1.5.1.2.1\* В силу эксплуатационных причин на незначительном количестве глиссидных радиомаяков будет сохранен угол наклона глиссады в  $2,75^\circ$ .
- 3.1.7.6.2.1\* Средние маркеры располагают не на стандартном расстоянии, а размещают преимущественно там, где высота глиссады над уровнем порога ВПП составляет 300" 20 фут.
- 

\*Рекомендуемая практика.

**ГЛАВА 2**

- 2.1.2.1 а) В состав ILS не входят ОВЧ-маркерные радиомаяки, в связи с чем оборудование, описываемое как ILS, не соответствует стандартам на ОВЧ-маркерный радиомаяк, изложенным в п. 3.1.7.1 а) главы 3.
- 2.7.1 В Канаде NDB не подвергаются периодическим летным проверкам.

**ГЛАВА 3**

- 3.1.3.3 Некоторые курсовые радиомаяки могут не удовлетворять требованиям в отношении полной ширины зоны действия. В таких случаях схема захода на посадку гарантирует, что воздушное судно будет оставаться в пределах адекватной зоны действия сигнала. Какие-либо эксплуатационные ограничения будут надлежащим образом отображены на схеме захода на посадку.
- 3.1.3.7.4 В некоторых случаях курсовой радиомаяк может не обеспечивать минимальную РГМ, требуемую в пределах всей горизонтальной зоны действия. В таких случаях схема захода на посадку гарантирует, что воздушное судно будет оставаться в пределах адекватной зоны действия сигнала. Какие-либо эксплуатационные ограничения будут надлежащим образом отображены на схеме захода на посадку.
- 3.1.3.10 Там, где это обуславливается ограничениями по месту расположения, система курсового радиомаяка сдвигается относительно осевой линии ВПП и настраивается таким образом, чтобы линии курса пересекали продолжение осевой линии ВПП. В таких случаях соответствующая настройка будет надлежащим образом отражена на схеме захода на посадку.
- 3.1.4 В Канаде не требуется, чтобы приемники соответствовали этому Стандарту, поскольку требования в отношении частот определяются с использованием системы прогнозирования, процедур координации и контроля рабочих параметров станции ЧМ в целях устранения проблем, создаваемых помехами, и обеспечения безопасности полетов авиации без необходимости выполнения данного требования.
- 3.1.5.1.5\* Данное техническое требование применяется к новым ILS, однако для некоторых существующих средств высота опорной точки может составлять 45 фут.
- 3.1.5.3 Некоторые глиссады могут не в полном объеме соответствовать требованиям к боковой протяженности сектора зоны действия. В таких случаях нахождение воздушных судов в пределах адекватной зоны уверенного приема сигнала будет обеспечиваться соответствующим поступлением схемы захода на посадку. Какие-либо эксплуатационные ограничения будут надлежащим образом отражены на схеме захода на посадку.
- 3.1.7 В комплект установок ILS и радиомаяков обратного курса маркерные ОВЧ-радиомаяки не входят. Функции, которые ранее выполнялись маркерными радиомаяками, обеспечиваются NDB, DME, GNSS или другими соответствующими средствами.
- 3.3.7.1 VOR/DME, используемые только для навигации на маршрутах, не обеспечивают индикацию в пункте управления. На навигационных картах эти средства будут обозначаться как "неконтролируемые".

\*Рекомендуемая практика.

- 3.3.8 В Канаде не требуется, чтобы приемники соответствовали этому Стандарту, поскольку требования в отношении частот определяются с использованием системы прогнозирования, процедур координации и контроля рабочих параметров станции ЧМ в целях устранения проблем, создаваемых помехами, и обеспечения безопасности полетов авиации без необходимости выполнения данного требования.
- 3.4.8 Некоторые NDB не обеспечивают индикацию в пункте управления. На навигационных картах эти средства будут обозначаться как "неконтролируемые".
- 3.5.2.6.1 b) Разделительное расстояние вплоть до 80 м между совместно размещенными VOR и DME, используемыми в районах аэродромов, допускается как для VOR обычного типа, так и доплеровских VOR.
- 3.5.4.2.3.1 a) Минимальная чувствительность приемоответчика для DME/N, не применяющегося для обеспечения полетов на маршруте, составляет  $-86$  дБВт/м<sup>2</sup> (такая же, как для режима DME/PIA).
- 3.5.4.7.2 Некоторые VOR/DME, используемые только для навигации на маршрутах, не обеспечивают индикацию в пункте управления. На навигационных картах эти средства будут обозначаться как "неконтролируемые".
-

**ГЛАВА 3**

- 3.1.3.3 Курсовые радиомаяки на ВПП 07L и 07R в международном аэропорту Гонконга не отвечают стандартным критериям, касающимся зоны действия. Курсовые радиомаяки на ВПП 25L и 25R в международном аэропорту Гонконга не отвечают предусмотренным в стандарте критериям, относящимся к зоне действия.

*Примечание.* Данные различия связаны с ограничениями, вызванными характером местности аэропорта. Однако в связи с тем, что такие ограничения уже были учтены в опубликованных схемах захода на посадку, отказ от этого различия не предусматривается.

- 3.1.4 Приемники курсовых радиомаяков ILS и VOR, требуемые на борту зарегистрированных в Гонконге воздушных судов для целей производства полетов по правилам полетов по приборам в соответствии с применяемыми нормами летной годности и эксплуатационными правилами, должны быть утверждены на соответствие уточненному стандарту помехоустойчивости к ЧМ-радиовещательным передачам.

*Примечание.* Для воздушных судов с максимальным разрешенным общим весом 5700 кг или менее одним из приемлемых способов обеспечения соответствия требованиям является помещение пояснительной надписи и ограничение использования подверженных помехам приемников, разрешенных в соответствии с ограниченным утверждением LA класса 3, независимо от категории утверждения этого оборудования.

- 3.1.5.3 Глиссадные радиомаяки на ВПП 25L и 25R в международном аэропорту Гонконга не отвечают стандартным критериям, касающимся зоны действия.

*Примечание.* Данные различия связаны с ограничениями, вызванными характером местности аэропорта. Однако в связи с тем, что такие ограничения уже были учтены в опубликованных схемах захода на посадку, отказ от данного различия не предусматривается.

- 3.1.7.1 В международном аэропорту Гонконга не установлены маркерные радиомаяки для ILS на ВПП 07R и 25L. В международном аэропорту Гонконга не установлены маркерные радиомаяки для ILS на ВПП 07L и 25R.

*Примечание.* Поскольку станция DME установлена в качестве альтернативы совместно с глиссадным оборудованием, отказ от этого различия не предусматривается.

- 3.3.8 Приемники курсовых радиомаяков ILS и VOR, требуемые на борту зарегистрированных в Гонконге воздушных судов для целей производства полетов по правилам полетов по приборам в соответствии с применяемыми нормами летной годности и эксплуатационными правилами, должны быть утверждены на соответствие уточненному стандарту помехоустойчивости к ЧМ-радиовещательным передачам.

*Примечание.* Для воздушных судов с максимальным разрешенным общим весом 5700 кг или менее одним из приемлемых способов обеспечения соответствия требованиям является помещение пояснительной надписи и ограничение использования подверженных помехам приемников, разрешенных в соответствии с ограниченным утверждением LA класса 3, независимо от категории утверждения этого оборудования.

**ГЛАВА 2**

- 2.1.2.1 Вместо маркерных радиомаяков могут использоваться DME.
- 2.7.1 Некоторые ненаправленные радиомаяки и приводные радиомаяки не подвергаются периодическим летным проверкам.
- Примечание.* Автономные станции NDB подвергаются необходимым летным проверкам только при проведении специальной инспекции или инспекции после летного происшествия/инцидента.

**ГЛАВА 3**

- 3.1.3.3 Вследствие проблем с размещением и особенностей рельефа местности некоторые курсовые радиомаяки не отвечают критериям характеристик ILS категории I в отношении клиренса от линии курса.
- Примечание.* Подробная информация об ограничениях опубликована в AIP.
- 3.1.4 Необязательное требование для приемных систем курсовых радиомаяков ILS, установленных на зарегистрированных в Новой Зеландии воздушных судах.
- 3.1.5.3 Вследствие проблем с размещением и особенностей рельефа местности некоторые глиссадные радиомаяки не отвечают критериям характеристик ILS категории I в секторе до 8° по азимуту по обеим сторонам от осевой линии.
- Примечание.* Подробная информация об ограничениях опубликована в AIP.
- 3.1.7.6.2.1\* Вследствие топографических ограничений средние маркеры не всегда располагаются на расстоянии 1050" 150 м от посадочного порога ВПП.
- 3.1.7.6.3.1\* Вследствие топографических ограничений внешние маркеры не всегда располагаются в интервале 6,5–11,1 км от посадочного порога ВПП.
- 3.3.8 Необязательное требование для приемных систем VOR, установленных на зарегистрированных в Новой Зеландии воздушных судах.
- 3.4.8.2\* Обязательный Стандарт.
- 3.4.8.4\* Обязательный Стандарт.
- 3.5.3.6.3 а) Сигнал опознавательного кода радиомаяка должен передаваться по крайней мере один раз, но не более двух раз каждые 40 с, с группами кода через равные интервалы.
- 3.5.4.7.2.1 а) Некоторые расположенные в отдаленных местах станции DME не обеспечивают индикацию в пункте управления.
- 3.5.4.7.2.3\* Обязательный Стандарт.

---

\*Рекомендуемая практика.

**ГЛАВА 2**

- 2.7.1 В Норвегии не проводятся периодические летные проверки ненаправленных радиомаяков и приводных радиостанций.

**ГЛАВА 3**

- 3.1.2 Некоторые курсовые радиомаяки не увязаны с информацией о глиссаде или предписанных расстояниях (внешний маркерный радиомаяк (ОМ) и/или средний маркерный радиомаяк (ММ) и/или DME).
- 3.1.3.3.1 По условиям местности некоторые курсовые радиомаяки не отвечают критериям зоны действия для категории I.
- 3.1.3.10.1 Некоторые курсовые радиомаяки расположены не на продолжении осевой линии ВПП.
- 3.1.4 Обязательное соответствие курсовых приемных систем ILS требованиям данного пункта будет обеспечиваться с 1 января 2006 года.
- 3.1.5.1.5\* На некоторых ВПП высота опорной точки ILS составляет менее 50 фут.
- 3.1.5.3.1 По условиям местности некоторые глиссадные радиомаяки не отвечают критериям зоны действия для категории I.
- 3.1.7.6.2.1\* Некоторые маркерные радиомаяки не расположены на рекомендуемых расстояниях от порога ВПП.
- 3.3.8 Обязательное соответствие принятых систем VOR требованиям данного пункта применительно к полетам по ППП будет обеспечиваться с 1 января 2006 года.
- 

\*Рекомендуемая практика.



**ГЛАВА 2**

- 2.1.1.2\* В Соединенном Королевстве отсутствуют опубликованные специальные критерии, предписывающие срок службы установленных не визуальных средств.
- 2.1.1.3 В Соединенном Королевстве не предписывается категория эксплуатационных характеристик, подлежащих обеспечению аэропортом.
- 2.1.4\* В Соединенном Королевстве ПРЛ в гражданской авиации не используется.
- Примечание.* ПРЛ рекомендуется устанавливать "там, где это практически оправданно". Соединенное Королевство считает, что установка ПРЛ на гражданских аэродромах "практически неоправданна".
- 2.2.1.1\* Требования применительно к этой рекомендации отсутствуют.
- Примечание.* Современные навигационные системы обеспечивают перекрестную проверку своих эксплуатационных характеристик с целью выявления любого снижения точности, однако Соединенное Королевство рассмотрит данную рекомендацию. В Соединенном Королевстве высокая плотность размещения VOR и изыскать дополнительные частоты для средств проверки VOR (VOT) не представляется возможным. Мы считаем, что с точки зрения безопасности полетов нет никакой выгоды от таких средств, поскольку на аэродромах Соединенного Королевства подобные средства имеются на перронах.
- 2.7.1 Соединенное Королевство выполняет это требование в отношении ILS, связанного с ILS DME, маршрутных DME VOR и NDB, но не требует регулярных летных проверок не связанного с ILS оборудования DME.

**ГЛАВА 3**

- 3.1.3.3.2 В AIP указаны некоторые курсовые радиомаяки, имеющие конкретные зоны, в которых сигналы не отвечают установленным требованиям.
- Примечание.* Это – общепринятая стандартная практика, когда особенности топографии ограничивают или влияют на сигналы.
- 3.1.3.3.2.1 Требования Соединенного Королевства изложены в значениях используемого сигнала.
- 3.1.3.3.2.2
- 3.1.3.3.2.3
- 3.1.3.3.4 В Соединенном Королевстве оговаривается требование о минимальном значении 12 дБ на осевой линии по сравнению с значением 10 дБ в пределах сектора курса.
- 3.1.3.3.5\* Эти требования применяются только в отношении новых курсовых радиомаяков категории III, установленных после принятия данной рекомендации.
- Примечание.* Это значение зависит от конструкции антенны и не может быть изменено посредством простого внесения поправки.
- 3.1.3.5.3.6\* Ряд устаревших систем категории I и некатегоризированных систем не отвечают положениям этой рекомендации.
- Примечание.* Это значение зависит от конструкции антенны и не может быть изменено посредством простого внесения поправки. Аэропортам рекомендуется проводить летные проверки, если их система может выдать ложную информацию при применении приемников определенных типов.

\*Рекомендуемая практика.

- 3.1.3.6.2\* Установленные САР 670 контрольные пределы для САТ II составляют  $\pm 17,5$  фут.
- Примечание.* Средства, подвергающиеся летной проверке с интервалом в 180 дней, должны отвечать более строгому допуску, чем указанные в этой рекомендации (приблизительно 80% курсовых радиомаяков). В Соединенном Королевстве этому требованию отвечают 3 системы категории II.
- 3.1.3.7.3\* Контрольные пределы для категории II составляют  $\pm 17\%$ .
- Примечание.* Средства, подвергающиеся летной проверке с интервалом в 180 дней, которые включают все системы категории III, имеют пределы 12,8%, которые, по нашему мнению, являются достаточно жесткими.
- 3.1.5.1.2.2 Угол наклона глissады для категории I и II составляет 0,06.
- 3.1.5.1.5\* Высота опорной точки некоторых систем категории I составляет 40–50 фут.
- Примечание.* Введение требования 50 фут в некоторых аэропортах обусловит существенное сокращение полезной длины ВПП.
- 3.1.5.3.1 Соединенное Королевство допускает наличие некоторых глissадных радиомаяков, имеющих ограниченную зону действия; это публикуется в AIP для каждой конкретной системы.
- Примечание.* Это – общепринятая стандартная практика, когда особенности топографии ограничивают или влияют на сигналы.
- 3.1.7.3.1 Соединенное Королевство по-прежнему использует время полета в зоне действия, приведенное к скорости 96 уз, как в первоначальном Приложении 10. Применяемое ИКАО округление расстояния в большую и меньшую сторону означает, что действующие в Соединенном Королевстве пределы не соответствуют точно тем параметрам, которые установлены в настоящее время в Приложении 10.
- Примечание.* Разница является меньшей неопределенности в измерениях, и поэтому Соединенное Королевство практически соблюдает установленные требования. Изменение всех соответствующих документов является бесполезной работой.
- 3.1.7.6.6 В Соединенном Королевстве разрешается использование DME в качестве альтернативного средства маркерным радиомаякам, даже если это представляется неоправданным по практическим соображениям.
- Примечание.* Соединенное Королевство считает DME более полезным средством для пилотов, чем маркерные радиомаяки.
- 3.1.7.7.2\* Некоторые устаревшие радиомаяки могут не отвечать положениям этой рекомендации.
- Примечание.* В Соединенном Королевстве имеется незначительное количество маркерных радиомаяков. Устаревшие средства в скором времени будут заменены DME или современными маркерными радиомаяками, которые удовлетворяют положениям этой рекомендации.
- 3.3.4.1 Соединенное Королевство не публикует какое-либо конкретное требование в отношении зоны действия.

\*Рекомендуемая практика.

*Примечание.* Зона действия и пригодная для эксплуатации зона определяются в ходе летной проверки.

- 3.3.6.1 Соединенное Королевство не устанавливает требования к поляризации излучения.
- 3.4.5.2 В Соединенном Королевстве оговаривается требование, согласно которому данный сигнал передается три раза каждые 30 с. Манипуляция прерыванием несущей согласно п. 4.1.4 нормативных положений Соединенного Королевства не допускается.
- 3.4.5.4 Требуется использовать частоту 400 Гц.
- 3.4.6.1.1 Манипуляция прерыванием несущей (амплитудная манипуляция) в Соединенном Королевстве не допускается.
- 3.4.6.4\* Соединенное Королевство допускает падение мощности до 0,5 дБ.

*Примечание.* Для исключения падения мощности несущей, когда модуляция практически невозможна. Требование Соединенного Королевства является практичным, и его применение не оказывает существенного влияния на бортовое оборудование.

---

**ГЛАВА 2**

- 2.7.1 NDB не подвергаются периодическим летным проверкам.
- 2.8.1 Во Франции информация об эксплуатационном состоянии радионавигационных средств, важных для выполнения захода на посадку, посадки и взлета, не предоставляется аэродромным диспетчерским пунктам и органам управления заходом на посадку при полетах на начальных этапах захода на посадку и в условиях RNAV, особенно в тех случаях, когда GNSS является единственным средством радионавигации.

**ГЛАВА 3**

- 3.1.2.1 с) Большинство маркерных радиомаяков (на территории Франции и ее заморских территориях) не оснащены оборудованием дистанционного управления, поскольку они предназначены для работы в постоянном режиме.
- Примечание.* В настоящее время на аэродромах, оснащенных ILS, маркерные радиомаяки заменяются посадочными DME.
- 3.3.5.2 Глубина модуляции несущей радиочастоты доплеровского VOR с сигналом переменной фазы (поднесущей 9960 Гц) находится в пределах 20–40%.
- 3.3.5.3 Глубина модуляции несущей радиочастоты доплеровского VOR с сигналом переменной фазы (поднесущей 9960 Гц) находится в пределах 20–40%.
- 3.4.5.4 Большинство радиомаяков работает в режиме A1. Ширина полосы, используемой для передачи, сокращается таким образом по сравнению с модуляцией A2.
- Примечание.* Эксплуатация радиомаяков в режиме A1 упрощает процесс выделения частот для очень большого количества средств.

**Дополнение С**

- 2.1.1 Для точных заходов на посадку по категории II RVR не может быть менее 300 м для воздушных судов категорий А, В и С и для воздушных судов категории D, когда они выполняют автоматическую посадку.
- Для точных заходов на посадку по категории IIIA и IIIB всегда требуется относительная высота принятия решения.
- Для категории IIIB RVR должна составлять не менее 75 м.
- Во Франции точные заходы на посадку по категории IIIC не выполняются.

**ДОПОЛНЕНИЕ В**

- 3.3 и 4 b) Эти положения не будут применяться, поскольку в нашей стране не рассматривается вопрос использования MLS.
- 3.4 d) Предполагается, что наземная система функционального дополнения GNSS (GBAS) не войдет в действие к сроку, указанному в п. 3.4 d).
-

**ГЛАВА 3**

- 3.1.3.3.1 Не все курсовые глиссанные радиомаяки ILS соответствуют требованиям к зоне действия в связи с наличием препятствий.
- 3.1.5.3.1 Не все курсовые глиссанные радиомаяки ILS соответствуют требованиям к зоне действия в связи с наличием препятствий.
-

**ГЛАВА 2**

2.7.1 Ненаправленные и курсовые радиомаяки не подвергаются периодическим летным проверкам.

**ГЛАВА 3**

3.1.5.3 Некоторые глиссидные радиомаяки категории I не отвечают требованию в отношении зоны действия в секторе с углами " 8° по обеим сторонам осевой линии. Подробная информация публикуется в AIP. Причина этого заключается в затенении излучения горной местностью.

3.3.6.5 Некоторые VOR передают опознавательные сигналы со скоростью 10 слов в минуту.

---