



25/2/05

Препроводительная записка

Поправка № 1
К
ДОПОЛНЕНИЮ К
ПРИЛОЖЕНИЮ 11 "ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ"
(Издание тринадцатое)

1. В поправке № 1 к Дополнению к Приложению 11 содержится дополнительная информация, полученная от государств до 25 февраля 2005 года, в отношении всех поправок, включая поправку 42.
2. В целях включения поправки № 1 в данное Дополнение:
 - a) замените страницы (iii) – (vi) прилагаемыми страницами, датированными 25/2/05;
 - b) включите прилагаемые заменяющие страницы "Испания", датированные 25/2/05;
 - c) включите прилагаемые новые страницы "Бразилия", "Вануату", "Латвия" и "Узбекистан", датированные 25/2/05;
 - d) исправьте от руки название страницы "Китай (ОАР Гонконг)" на "Китай (Гонконг, Китай)" и дату в нижней части страницы на 25/2/05;
 - e) зарегистрируйте данную поправку на странице (ii) Дополнения.



Препроводительная записка

ДОПОЛНЕНИЕ

К ПРИЛОЖЕНИЮ 11 "ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ"

(Издание тринадцатое)

1. Прилагаемое Дополнение заменяет все предыдущие дополнения к Приложению 11 и включает сведения о различиях, о которых Договаривающиеся государства уведомили ИКАО до 31 декабря 2003 года в отношении всех поправок, включая поправку 42.
2. Данное Дополнение следует поместить в конце Приложения 11 (издание тринадцатое). Получаемые от Договаривающихся государств сведения о дополнительных различиях и пересмотренные замечания будут периодически издаваться в виде поправок к настоящему Дополнению.

ДОПОЛНЕНИЕ К ПРИЛОЖЕНИЮ 11 (ИЗДАНИЕ ТРИНАДЦАТОЕ)

"ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ"

Различия между национальными правилами и практикой Договаривающихся государств и соответствующими Международными стандартами и Рекомендуемой практикой Приложения 11, сообщенные в ИКАО в соответствии со статьей 38 *Конвенции о международной гражданской авиации* и резолюцией Совета от 21 ноября 1950 года.

ДЕКАБРЬ 2003 ГОДА

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 11 (издание тринадцатое), со всеми поправками, включая поправку 42, или о своих замечаниях 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	17/11/03	1	31/12/03
Бразилия	23/6/04	1	25/2/05
Вануату	11/6/04	1–3	25/2/05
Германия	9/7/03	1	31/12/03
Дания	25/6/03	1	31/12/03
Испания	25/2/05	3	25/2/05
Канада	25/11/03	1–2	31/12/03
Китай			
Гонконг, Китай	24/10/03	1	25/2/05
Куба	14/8/03	1	31/12/03
Латвия	15/6/04	1	25/2/05
Словакия	10/11/03	1	31/12/03
Соединенное Королевство	28/10/03	1–2	31/12/03
Узбекистан	13/10/04	1	25/2/05
Франция	24/10/03	1	31/12/03
Чили	20/8/03	1	31/12/03
Швеция	16/7/03	1–2	31/12/03

2. Договаривающиеся государства, уведомившие ИКАО об отсутствии различий

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>
Аргентина	29/10/03	Коста-Рика	4/6/03
Бахрейн	12/7/03	Монако	6/11/03
Бельгия	8/7/03	Нидерланды	10/9/03
Боливия	1/7/03	Российская Федерация	13/10/03
Венгрия	21/6/03	Румыния	27/10/03
Греция	19/11/03	Тунис	3/7/03
Ирландия	27/10/03	Эстония	21/11/03

3. Договаривающиеся государства, не представившие информацию

Австрия	Камбоджа	Парагвай
Азербайджан	Камерун	Перу
Албания	Катар	Польша
Алжир	Кения	Португалия
Ангола	Кипр	Республика Корея
Андорра	Кирибати	Республика Молдова
Антигуа и Барбуда	Китай	Руанда
Армения	Колумбия	Сальвадор
Афганистан	Коморские Острова	Самоа
Багамские Острова	Конго	Сан-Марино
Бангладеш	Корейская Народно- Демократическая Республика	Сан-Томе и Принсипи
Барбадос	Кот-д'Ивуар	Саудовская Аравия
Беларусь	Кувейт	Свазиленд
Белиз	Кыргызстан	Сейшельские Острова
Бенин	Лаосская Народно- Демократическая Республика	Сенегал
Болгария	Лесото	Сент-Винсент и Гренадины
Босния и Герцеговина	Либерия	Сент-Китс и Невис
Ботсвана	Ливийская Арабская Джамахирия	Сент-Люсия
Бруней-Даруссалам	Литва	Сербия и Черногория
Буркина-Фасо	Люксембург	Сингапур
Бурунди	Ливан	Сирийская Арабская Республика
Бутан	Маврикий	Словения
Бывшая югославская Республика Македония	Мавритания	Соединенные Штаты Америки
Венесуэла	Мадагаскар	Соломоновы Острова
Вьетнам	Малави	Сомали
Габон	Малайзия	Судан
Гаити	Мали	Суринам
Гайана	Мальдивы	Сьерра-Леоне
Гамбия	Мальта	Таджикистан
Гана	Марокко	Таиланд
Гватемала	Маршалловы Острова	Того
Гвинея	Мексика	Тонга
Гвинея-Бисау	Микронезия (Федеративные Штаты)	Тринидад и Тобаго
Гондурас	Мозамбик	Туркменистан
Гренада	Монголия	Турция
Грузия	Мьянма	Уганда
Демократическая Республика Конго	Намибия	Украина
Джибути	Науру	Уругвай
Доминиканская Республика	Непал	Фиджи
Египет	Нигер	Филиппины
Замбия	Нигерия	Финляндия
Зимбабве	Никарагуа	Хорватия
Израиль	Норвегия	Центральноафриканская Республика
Индия	Новая Зеландия	Чад
Индонезия	Объединенная Республика Танзания	Чешская Республика
Иордания	Объединенные Арабские Эмираты	Швейцария
Ирак	Оман	Шри-Ланка
Иран (Исламская Республика)	Острова Кука	Эквадор
Исландия	Пакистан	Экваториальная Гвинея
Италия	Палау	Эритрея
Йемен	Панама	Эфиопия
Казахстан	Папуа-Новая Гвинея	Южная Африка
Кабо-Верде		Ямайка
		Япония

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>
Определения	Бразилия	2.26.5	Испания
	Вануату	2.27.1	Испания
	Испания	2.27.2	Испания
	Канада	2.28	Испания
	Соединенное Королевство		Узбекистан
	Узбекистан		
	Франция	3.1	Вануату
	Чили		Соединенное Королевство
	Швеция		Узбекистан
		3.2	Бразилия
2.1.2	Соединенное Королевство	3.3.1	Соединенное Королевство
2.3.2	Швеция	3.3.3	Вануату
	Узбекистан		Дания
2.3.3	Узбекистан		Словакия
2.5.2.2.1.1	Соединенное Королевство	3.3.4	Соединенное Королевство
2.5.2.3	Соединенное Королевство	3.4.1	Узбекистан
2.6	Дания	3.6.1.3.1	Испания
	Латвия	3.6.1.3.2	Испания
	Швеция	3.6.1.4	Испания
2.6.1	Вануату	3.6.2.5	Испания
	Канада	3.7.2.1	Австралия
	Соединенное Королевство	3.7.2.2	Австралия
	Франция	3.7.3	Испания
	Чили	3.7.3.1	Бразилия
2.8	Швеция		Вануату
2.9	Швеция		Германия
2.9.2.3	Соединенное Королевство		Канада
2.9.3.2	Австралия		Франция
2.9.3.2.1	Австралия	3.7.4.2.1	Испания
2.9.3.2.2	Австралия		
	Соединенное Королевство	4.2.1	Вануату
2.9.3.3	Соединенное Королевство		Узбекистан
2.9.5.1	Австралия	4.2.2	Дания
2.9.5.5	Соединенное Королевство		Канада
2.11.1	Испания	4.3	Австралия
	Франция	4.3.4.8	Испания
2.17.6	Австралия	4.3.5	Испания
2.18.2	Германия	4.3.6.1	Испания
2.18.3	Германия	4.3.7	Испания
2.18.4	Германия		Канада
2.18.5	Германия	4.3.8	Испания
	Узбекистан		Канада
2.19.1	Испания		Узбекистан
2.19.2	Испания	4.3.9	Испания
2.21	Швеция		Канада
2.22.1.1	Испания		Узбекистан
2.24.3	Испания	4.3.10	Австралия
2.24.4	Швеция	4.4	Чили
2.26.1	Испания	4.4.1	Испания
2.26.2	Соединенное Королевство	4.4.2	Испания
2.26.4	Испания		
	Соединенное Королевство	5.2	Узбекистан

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
5.2.1	Канада	Добавление 2	Германия
5.2.2	Словакия	Добавление 3	Соединенное Королевство
	Испания	Добавление 4	Германия
5.4	Узбекистан		Канада
	Чили		Китай
	Словакия		Гонконг, Китай
6.2.2.3.7	Соединенное Королевство		Куба
6.2.3.1.2	Соединенное Королевство		Соединенное Королевство
6.2.3.1.3	Соединенное Королевство		Чили
6.2.3.4	Соединенное Королевство		Швеция
7.1.2.1	Узбекистан	Добавление 5	Германия
7.1.3.3	Австралия		Соединенное Королевство
			Чили

ГЛАВА 2

- 2.9.3.2 В воздушном пространстве Австралии нижняя граница в некоторых диспетчерских районах устанавливается на высоте 500 футов.
- 2.9.3.2.1* В воздушном пространстве Австралии нижняя граница в некоторых диспетчерских районах устанавливается на высоте 500 футов.
- 2.9.3.2.2* В воздушном пространстве класса E (нерадиолокационное) и воздушном пространстве класса C (радиолокационное) нижняя граница совпадает с эшелом полета 180.
- 2.9.5.1 Действующие в Австралии нормы не требуют, чтобы маршруты IALS полностью проходили в CTA. Допускается воздушное пространство класса E.
- Действующие в Австралии нормы не требуют, чтобы маршруты IALS, SIDS/STARS были защищены ступенями CTA или воздушным пространством класса E.
- 2.17.6* В Австралии не предусматривается гибкое использование воздушного пространства.

ГЛАВА 3

- 3.7.2.1 Австралия в настоящее время не имеет стандартов, касающихся этапа околозвукового ускорения при сверхзвуковом полете воздушного судна.
- 3.7.2.2* Австралия в настоящее время не имеет стандартов, касающихся этапа околозвукового ускорения при сверхзвуковом полете воздушного судна.

ГЛАВА 4

- 4.3 Органы обслуживания воздушного движения не предоставляют радиовещательных сообщений OFIS, ВЧ-сообщений OFIS или ОБЧ-сообщений OFIS.
- 4.3.10 Органы обслуживания воздушного движения не предоставляют радиовещательных сообщений OFIS.

ГЛАВА 7

- 7.1.3.3 Информация о ветре предоставляется органам, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода, различными способами.

ГЛАВА 1

Определения *Пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения.* Этот термин не используется, вместо него:

- на контролируемых аэродромах используется термин "аэродромный орган аэронавигационной информации" для целей предоставления бортам информационного обслуживания и получения донесений, касающихся обслуживания воздушного движения и планов полета, предоставляемых перед вылетом;
- на неконтролируемых аэродромах используется термин "аэродромный орган полетно-информационного обслуживания", обозначающий орган, создаваемый на аэродроме с целью предоставления бортам аэродромного информационного обслуживания, а также для получения донесений, касающихся обслуживания воздушного движения и планов полета, представляемых перед вылетом.

Орган обслуживания воздушного движения. Общий термин, означающий в соответствующих случаях орган диспетчерского обслуживания воздушного движения или орган полетно-информационного обслуживания.

Специальный полет по ПВП. Полет по ПВП, выполнение которого в узловом диспетчерском районе или в диспетчерской зоне при менее благоприятных метеорологических условиях, чем ВМУ, разрешено органом управления воздушным движением.

ГЛАВА 3

3.2 а) 2) Органом диспетчерского обслуживания подхода, которому предписана функция предоставления такого обслуживания в определенном воздушном пространстве.

3.7.3.1 с) Для избежания излишней перегруженности частоты информация, содержащаяся в радиовещательных сообщениях ATIS, повторяется только по просьбе диспетчера.

ГЛАВА 1

Определения *Диспетчерское обслуживание воздушного движения.* В определении, принятом в Вануату, вместо слова "регулирования" записано "безопасного и эффективного".

Обслуживание воздушного движения. Включает:

- a) любое аэродромно-диспетчерское обслуживание;
- b) любое районное диспетчерское обслуживание;
- c) любое диспетчерское обслуживание подхода;
- d) любое полетно-информационное обслуживание;
- e) любое аэродромное полетно-информационное обслуживание;
- f) любое аварийное оповещение;
- g) любое другое обслуживание воздушного движения, которое директор считает необходимым или желательным для обеспечения безопасной и эффективной деятельности системы гражданской авиации.

Контролируемое воздушное пространство. Воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание полетов по ППП и ПВП в соответствии с классификацией воздушного пространства.

Член летного экипажа. Член экипажа, назначенный эксплуатантом для работы на борту воздушного судна в течение полетного времени в качестве пилота или бортинженера.

Площадь маневрирования. Часть аэродрома, исключая участки, отведенные для погрузки, разгрузки или технического обслуживания воздушных судов, предназначенная для взлета и посадки воздушных судов и для наземного движения воздушных судов, связанного со взлетом и посадкой.

Командир воздушного судна. На любом воздушном судне командир воздушного судна – это пилот, отвечающий за эксплуатацию и безопасное выполнение полетов воздушного судна.

Примечание. Для воздушных судов, управляемых более чем одним пилотом, согласно CAR 91.117 эксплуатант должен назначать командира воздушного судна для каждого этапа полета.

Рекомендация по предотвращению столкновения. В своем определении Вануату опускает слова "относительно маневров".

Примечание. Орган ОВД может давать рекомендации относительно маневров в целях оказания помощи пилоту в предотвращении столкновения, однако этот выбор лучше оставить на усмотрение диспетчера, предоставляющего информацию.

ГЛАВА 2

2.6.1 В Вануату нет воздушного пространства классов А, В, С или Е.

В воздушном пространстве класса D:

- орган УВД обеспечивает эшелонирование воздушных судов, выполняющих полеты по ПВП и ППП в ночное время в пределах воздушного пространства класса D;

- орган УВД обеспечивает эшелонирование полетов, выполняемых по ППП, и специальных полетов по ПВП;
- орган УВД обеспечивает эшелонирование специальных полетов по ПВП;
- орган УВД предоставляет информацию воздушным судам, выполняющим полеты по ППП, относительно полетов, выполняемых по ПВП в дневное время.

В воздушном пространстве класса G:

- информация о воздушном движении предоставляется воздушным судам, выполняющим полеты по ППП в воздушном пространстве класса G, и, по мере возможности, другим бортам по запросу.

ГЛАВА 3

3.1 В Вануату нет воздушного пространства классов A, B, C или E.

3.3.3 В Вануату нет воздушного пространства классов A, B, C или E.

В воздушном пространстве класса D:

- орган УВД обеспечивает эшелонирование в воздушном пространстве, предназначенном для полетов по ППП и ПВП, в ночное время в пределах воздушного пространства класса D;
- орган УВД обеспечивает эшелонирование воздушных судов, выполняющих полеты по ППП и специальные полеты по ПВП;
- орган УВД обеспечивает эшелонирование воздушных судов, выполняющих специальные полеты по ПВП;
- орган УВД предоставляет информацию воздушным судам, выполняющим полеты по ППП, относительно полетов по ПВП в дневное время.

В воздушном пространстве класса G:

- Информация о воздушном движении предоставляется для полетов по ППП в воздушном пространстве класса G, и, по мере возможности, другим бортам по запросу.

3.7.3.1 Пилот должен полностью повторить, указав в конце позывной воздушного судна:

- a) разрешения, касающиеся маршрута УВД, полета по маршруту, подхода и вылета;
- b) разрешения для воздушных судов, выполняющих полеты по ПВП в пределах контролируемого воздушного пространства, за исключением разрешений на полет по маршруту по опубликованной схеме прибытия или убытия, идентичной схеме, которая была первоначально запрещена пилотом; пилот не обязан полностью повторять весь текст разрешения;
- c) разрешения, касающиеся входа, посадки или взлета на действующей ВПП;
- d) указание относительно действующей ВПП;
- e) указание, касающееся эшелонов полета;

- f) указание, касающееся курса и скорости;
- g) указание, касающееся установки высотомера;
- h) указание, касающееся частоты, после получения указаний о смене частоты, на которой ведется связь.

ГЛАВА 4

4.2.1 Вануату не выпускает информацию SIGMET или AIRMET.

ГЛАВА 2

- 2.18.2 Система контроля качества в полном объеме еще не реализована.
2.18.3
2.18.4*
2.18.5

ГЛАВА 3

- 3.7.3.1 с) Обязательное повторение сообщений об эшелонах перехода рассматривается как неоправданная нагрузка каналов связи, и это требование не выполняется.

Добавление 2

- 3.1 Основные точки в границах ТМА обозначены буквенно-цифровыми кодами.

Добавление 4 Класс D. Минимумы видимости и расстояние до облаков в ВМУ: ПВП.

Примечание. Диспетчерские зоны классифицируются как воздушное пространство класса D со следующим добавлением: видимость у земли 5 км, потолок 1500 фут от земной поверхности, безоблачно.

Класс E. Минимумы видимости в ВМУ и расстояния до облаков. Минимальное значение видимости должно составлять 8 км для полетов по ПВП ниже 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря.

Класс F. При наличии разрешения органа УВД: полеты по ППП – "да" вместо "нет".

Класс G. Полеты по ППП не разрешены.

Примечание. Метеорологические минимумы для полетов по ПВП следующие: при видимости земной или водной поверхности дальность видимости при безоблачности – 1,5 км; за исключением вертолетов, самолетов и аэростатов, для которых требуется видимость в полете 800 м.

Добавление 5 В Германии строки 2 и 4 таблицы 4 описываются как а) контрольные точки на маршруте и б) контрольные точки в районе аэродрома и на схеме захода на посадку по приборам, соответствующие таблице 5.

Разрешающая способность для а) равна 1° вместо $1/10^{\circ}$.

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 2

- 2.6 Воздушное пространство классифицируется в соответствии с Приложением 11, однако следует иметь в виду, что:
- классы В и F воздушного пространства не используются;
 - установлено более низкое значение видимости в полете в воздушном пространстве класса G согласно добавлению 4 Приложения 11;
 - по каждому классу воздушного пространства оговаривается требование о наличии приемоответчика; и
 - в отдельных частях воздушного пространства класса G, обозначенных TIZ, TIA, требуется поддерживать постоянную двустороннюю радиосвязь.

ГЛАВА 3

- 3.3.3 Во исполнение положений п. 3.3.3 введено следующее требование:
- обеспечивается вертикальное или горизонтальное эшелонирование между воздушными судами, выполняющими специальные полеты по ПВП.

ГЛАВА 4

- 4.2.2 b) В дополнение к положениям п. 4.2.2 b) установлены следующие требования относительно информации о воздушном движении:
- в воздушном пространстве класса D информация о воздушном движении может не предоставляться, если есть уверенность в том, что воздушные суда проследуют на расстоянии не менее 500 футов по вертикали друг от друга;
- в воздушном пространстве класса E информация о воздушном движении основана главным образом на радиолокационной информации, получаемой от ВОРЛ;
- в воздушном пространстве класса G информация о воздушном движении предоставляется только по мере практической целесообразности.
-

ГЛАВА 1

Определения *Авиационное происшествие.* **Авиационным происшествием** с гражданским воздушным судном считается событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту пассажиры и члены экипажа покинули воздушное судно, и в ходе которого какие-либо лица получили серьезные или смертельные телесные повреждения, определяемые действующим уголовным законодательством, воздушное судно получило повреждения, или произошло разрушение его конструкции, или воздушное судно пропало без вести или находится в совершенно недоступном месте.

Запасной аэродром. Определение запасного аэродрома на маршруте при выполнении ETOPS не включено.

Командир воздушного судна. Пилот, отвечающий за эксплуатацию и безопасность полета воздушного судна в течение полетного времени.

Точка пути. Конкретный географический пункт, используемый для определения маршрута зональной навигации или траектории полета воздушного судна, применяющего зональную навигацию.

Не включены следующие определения: *аспекты человеческого фактора; возможности человека; диспетчерское разрешение в направлении полета; заявленная пропускная способность; радиотелефония; связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC); связь по линии передачи данных; служба автоматической передачи информации в районе аэродрома, основанная на использовании линии передачи данных (D-ATIS); служба автоматической передачи информации в районе аэродрома, основанная на использовании речевой связи (речевая ATIS).*

ГЛАВА 2

2.11.1 Этот пункт не включен в Правила воздушного движения (RCA). Однако соответствующие интервалы установлены в AIP.

2.19.1 Пункт с) включен частично, и сохранено только примечание 2:

с) по возможности скорее представлял связанному с ним метеорологическому органу соответствующую информацию, касающуюся вулканической деятельности, предшествующей извержению, вулканических извержений, а также информацию, касающуюся облака вулканического пепла.

2.19.2 Этот пункт не включен.

2.22.1.1 Ссылки на человеческий фактор в Правила воздушного движения (RCA) не включены.

2.24.3 Этот пункт включен частично:

Часы и другие регистрирующие время приборы в органах обслуживания воздушного движения по мере необходимости проверяются для обеспечения того, чтобы они постоянно показывали время с точностью в пределах ± 30 с от UTC.

2.26.1 *Примечание.* Дата вступления в силу Правил о единых требованиях Европейской комиссии опубликована в Официальном журнале ЕС (OJEU). ESARR 3 (Общие требования концепции единого европейского неба) необходимо исключить.

2.26.4 *Примечание.* См. примечание к п. 2.26.1.

2.26.5 Этот пункт не включен.

Примечание. В Испании пока не приняты положения об анализе рисков и корректирующих мерах в связи со значительными изменениями в системе ОВД. Их принятие связано с введением в действие в Испании положений части 4 Нормативных требований ЕВРОКОНТРОЛЯ по безопасности полетов (ESARR 4). Несмотря на это, поставщики обслуживания по собственной инициативе проводят такой анализ рисков.

2.27.1 Этот пункт не отражен в Правилах воздушного движения (RCA). Однако в RCA имеются пункты, касающиеся использования английского языка диспетчерами.

Аналогичным образом при отборе персонала для диспетчерского обслуживания воздушного движения кандидаты проверяются на знание английского языка.

2.27.2 Этот пункт не отражен в Правилах воздушного движения (RCA). Однако в RCA имеются пункты, касающиеся использования английского языка диспетчерами.

Аналогичным образом при отборе персонала для диспетчерского обслуживания воздушного движения кандидаты проверяются на знание английского языка.

2.28 Существует резолюция Генеральной дирекции гражданской авиации по вопросам подготовки, разработки и утверждения планов мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств для органов обслуживания воздушного движения.

ГЛАВА 3

3.6.1.3.1 Пункт b) не включен.

3.6.1.3.2 Подпункт а) 3) не включен, а текст подпункта b) 2) изменен следующим образом:

b) 2) непосредственно после отрыва воздушного судна от поверхности, если местные схемы считают такую меру предпочтительной.

3.6.1.4 Включен следующий текст:

Соответствующие пункты настоящего раздела не применяются в тех случаях, когда два или более элемента диспетчерского обслуживания воздушного движения обеспечиваются одним органом, так как в этом случае не требуется передача ответственности в отношении этих функций.

3.6.2.5 Этот пункт не включен.

3.7.3 Пункты 3.7.3.1 и 3.7.3.2 не включены.

3.7.4.2.1 Этот пункт не включен.

ГЛАВА 4

4.3.4.8 Этот пункт несколько изменен:

В тех случаях, когда это практически возможно, продолжительность радиовещательной передачи сообщения ATIS не должна превышать 30 с, и при этом необходимо следить за тем, чтобы скорость передачи или опознавательный сигнал навигационного средства, используемого для передачи ATIS, не ухудшали качество приема сообщения ATIS.

Примечание. Не включен текст, касающийся возможностей человека.

4.3.5 Этот пункт не включен.

- 4.3.6.1 Не используются термин "речевая" и термин "D-ATIS".
- 4.3.7 Исключены подпункты b), c) и 1).
- 4.3.8 Не включены подпункты b), c) и 1).
- 4.3.9 Не включены подпункты b), c), h), i), k), m), p) и s).
- 4.4.1 Этот пункт не отражен в Правилах воздушного движения (RCA).
- 4.4.2 Этот пункт не отражен в Правилах воздушного движения (RCA).

ГЛАВА 5

- 5.2.2 Не включен подпункт h).
-

ГЛАВА 1

Определения *Абсолютная высота.* Означает абсолютную высоту, показываемую высотомером при фактической установке высотомера.

Диспетчерский пункт подхода или *диспетчерское обслуживание подхода.* Вместо термина "диспетчерское обслуживание подхода" и связанных с ним терминов используется термин "диспетчерское обслуживание в районе аэродрома".

Диспетчерское разрешение. В Канаде также используется диспетчерское указание, определяемое как инструкция, выданная органом управления воздушным движением в целях управления воздушным движением.

INCERFA. Кодовое слово не используется.

Консультативное воздушное пространство. Консультативным воздушным пространством называется воздушное пространство для специального использования класса F, в пределах которого осуществляется деятельность, о которой должны быть информированы не участвующие в ней пилоты.

Консультативное обслуживание воздушного движения. Консультативное обслуживание означает предоставление полетно-информационного обслуживания воздушным судам, выполняющим полеты по ППП и ПВП.

Консультативный маршрут. В Канаде не используется.

Руление по воздуху. В Канаде руление по воздуху определяется как движение вертолета над поверхностью аэродрома, но как правило не выше 100 футов над уровнем земли. Воздушное судно может либо рулить в режиме висения, либо выполнять полет со скоростью не более 20 уз.

Служба организации деятельности на перроне. В Канаде не используется.

Эшелон полета. Используется установка высотомера на 29,92 дюйма ртутного столбика.

ГЛАВА 2

2.6.1 *Класс C.* Дополнительно к положениям данного пункта в Канаде по просьбе пилота предоставляется эшелонирование воздушных судов, выполняющих полеты по ПВП.

Класс D. Если это допускается рабочей нагрузкой и наличием оборудования, в Канаде по просьбе пилота такое обслуживание предоставляется воздушным судам, выполняющим полеты по ППП, относительно воздушных судов, выполняющих полеты по ПВП, и между воздушными судами, выполняющими полеты по ПВП.

Класс E. В Канаде некоторые контролируемые зоны обозначаются как воздушное пространство класса E.

Класс F. В Канаде класс F означает воздушное пространство для специального использования, определяемое как воздушное пространство ограничения полетов или консультативное воздушное пространство.

ГЛАВА 3

- 3.7.3.1 с) В Канаде от пилотов не требуется повторять указания относительно действующей ВПП, установки высотомера или кодов ВОРЛ. Информация об эшелонах перехода не сообщается.

ГЛАВА 4

- 4.2.2 б) Опасность столкновения в классе F не предусматривается.
- 4.3.7 Данные в сообщениях ATIS перечисляются в другом порядке, а такие элементы, как облачность
4.3.8 ниже 1500 м (5000 фут) или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе и
4.3.9 прогнозы для посадки типа "тренд", не используются.

ГЛАВА 5

- 5.2.1 а) 2) В Канаде стадия неопределенности для воздушного судна наступает, когда:
- а) представленный план полета и донесение о прибытии не поступили в течение 60 мин после расчетного времени прибытия, сообщенного в последней передаче или рассчитанного диспетчером, в зависимости от того, какое из них позднее;
 - б) оно представило маршрут полета, и донесение о прибытии не получено в течение 24 ч после расчетного времени прибытия, сообщенного в последней передаче или рассчитанного диспетчером, в зависимости от того, какое из них позднее; или
 - с) в плане полета или маршруте полета оговорено время поиска и спасания и к этому времени не получено донесение о прибытии.

Добавление 4

Классы B, C, D, E. Для полета по ПВП требуется видимость в полете 3 км при расстоянии до облаков 1 км по горизонтали и 500 фут по вертикали.

Для воздушных судов, выполняющих полет по ППП и ПВП, устанавливаются следующие ограничения скорости:

- 250 уз ниже 10 000 фут над средним уровнем моря; и
- 200 уз ниже 3000 фут над уровнем земли в пределах 10 м. миль от контролируемого аэропорта.

Класс F. Воздушное пространство для специального использования определяется как воздушное пространство ограничения полетов или консультативное воздушное пространство и может представлять собой контролируемое или неконтролируемое воздушное пространство.

Класс G. Для полета по ПВП выше 700 фут над уровнем земли требуется видимость в полете 1 км при расстоянии до облаков 2000 фут по горизонтали и 500 фут по вертикали. Для полета по ПВП ниже 700 фут над уровнем земли требуется видимость в полете 1 км при отсутствии облаков.

Добавление 4 В воздушном пространстве класса F и класса G требуется обеспечивать двустороннюю радиосвязь.

Добавление 4 Классы воздушного пространства ОВД: предоставляемое обслуживание и требования, предъявляемые к полетам. Класс E (ПВП). Для полетов по ПВП в воздушном пространстве класса E требуется постоянная двусторонняя радиосвязь.

Примечание. Для целей идентификации любого воздушного судна в полете (по ППП или ПВП) в пределах FIR/СТА Гавана необходимо поддерживать двустороннюю радиосвязь.

ГЛАВА 2

2.6 Классификация воздушного пространства. В Латвийской Республике имеется только воздушное пространство классов А, С и G.

Класс G. В воздушном пространстве класса G двусторонняя радиосвязь для полетов по ППП требуется только на высотах, превышающих высоту, определенную соответствующим полномочным органом ОВД. Согласно национальной классификации воздушного пространства радиосвязь и представление донесений о местоположении требуются в пределах узловых диспетчерских районов и диспетчерских зон, которые становятся воздушным пространством класса G по окончании рабочего времени соответствующего органа ОВД.

ГЛАВА 3

3.3.3 Выдаваемые диспетчерскими органами разрешения обеспечивают эшелонирование:

...

е) между воздушными судами, выполняющими специальные полеты по ПВП,

кроме тех случаев, когда по запросу, поступающему с борта воздушного судна, или с согласия пилота в случаях, перечисленных выше в подпунктах а), б) и с), воздушному судну, выполняющему полет в визуальных метеорологических условиях в период с захода солнца до восхода солнца, может быть разрешено выполнять полет при условии самостоятельного обеспечения эшелонирования и сохранения визуальных метеорологических условий на конкретном участке полета.

ГЛАВА 5

5.2.1 а) *Стадия неопределенности*, когда:

- 1) от воздушного судна не получено никаких сообщений по прошествии 10 мин ...
- 2) воздушное судно не прибывает в течение 10 мин после расчетного времени прибытия ...

б) *Стадия тревоги*, когда:

- 1) спустя 10 мин после того, как наступила стадия неопределенности, при последующих попытках ...

с) *Стадия бедствия*, когда:

- 1) спустя 30 мин после того, как наступила стадия тревоги, дополнительные безуспешные попытки ...

5.4 Прокладка маршрута полета воздушного судна, находящегося в аварийном положении.

Примечание. При наличии радиолокационного оборудования маршрут полета воздушного судна, находящегося в аварийном положении, прокладывается (по мере возможности) на экране радиолокатора соответствующим органом УВД или непосредственно сотрудниками координационного центра поиска и спасания.

ГЛАВА 1

Определения *Информация о движении*. В документ CAP493 в Соединенном Королевстве включено положение о предупреждении диспетчера и исключена фраза "и помогающая пилоту предотвратить столкновение".

ГЛАВА 2

- 2.1.2 Соединенное Королевство обеспечивает обслуживание, которое будет предоставляться в соответствии с практикой и процедурами, установленными в его территориальном воздушном пространстве.
- 2.5.2.2.1.1 Соединенное Королевство не предусматривает диспетчерские зоны и диспетчерские районы во всех частях воздушного пространства, где предоставляется обслуживание воздушного движения.
- 2.5.2.3 Соединенное Королевство не использует термин "контролируемый аэродром", но перечисляет в AIP аэродромы, на которых предусматривается диспетчерское обслуживание воздушного движения.
- 2.6.1 В некоторых установленных частях воздушного пространства класса А планерам разрешается осуществлять полеты без ссылки на управление воздушным движением в соответствии с особыми условиями и в отношении таких полетов не предоставляется информация ни по эшелонированию, ни по движению.
- 2.9.2.3 Соединенное Королевство не использует крейсерские эшелоны полетов по ПВП.
- 2.9.3.2.2* Соединенное Королевство не использует крейсерские эшелоны для полетов по ПВП в качестве обязательного нижнего предела. Эшелон выбирается в соответствии с условиями.
- 2.9.3.3 Соединенное Королевство не использует крейсерские эшелоны полетов по ПВП.
- 2.9.5.5* Соединенное Королевство не использует крейсерские эшелоны полетов по ПВП в качестве обязательного верхнего предела.
- 2.26.2 В Соединенном Королевстве вводятся нормы ESARR 4, которые вступают в действие в мае 2004 года.
- 2.26.4 В Соединенном Королевстве уже определены SMS для органов ОВД. Требования подпунктов а) и б) будут реализованы в рамках применения норм ESARR 3 и ESARR 4, причем последние вступают в действие в мае 2004 года.

ГЛАВА 3

- 3.1 В некоторых установленных частях воздушного пространства класса А планерам разрешается осуществлять полеты без диспетчерского обслуживания.
- 3.3.1 В некоторых установленных частях воздушного пространства класса А планерам разрешается осуществлять полеты без диспетчерского обслуживания.
- 3.3.4 Соединенное Королевство использует квадрантную систему крейсерских эшелонов для полетов ниже 24 500 фут.

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 6

- 6.2.2.3.7 В Соединенном Королевстве не обеспечивается автоматическая связь во всех случаях.
- 6.2.3.1.2 В Соединенном Королевстве не обеспечивается автоматическая связь во всех случаях.
- 6.2.3.1.3 В Соединенном Королевстве не обеспечивается автоматическая связь во всех случаях.
- 6.2.3.4* В Соединенном Королевстве не обеспечивается автоматическая связь во всех случаях.

Добавление 3

- 2.1.2 В Соединенном Королевстве основным указателем стандартного маршрута прибытия является название или кодовое название средства, обеспечивающего полет в зоне ожидания, или контрольной точки, в которой заканчивается стандартный маршрут прибытия.

Добавление 4 Соединенное Королевство соблюдает требования таблицы, приводимой в добавлении 4, за исключением следующих случаев:

- a) в воздушном пространстве класса А планерам разрешается осуществлять полеты без диспетчерского обслуживания;
- b) в воздушном пространстве класса А минимумы ВМУ для разных целей при полетах выше ЭП 100 различаются;
- c) для воздушного пространства классов С, D и E разрешается использовать дополнительные критерии минимумов ВМУ.

Добавление 5

Таблица 4 Все типы рассчитываются с требуемой точностью, однако они публикуются в сборниках AIP не с этой точностью, а с округлением до ближайшего целого градуса.

Таблица 5 Все типы рассчитываются с требуемой точностью, однако они публикуются в сборниках AIP не с этой точностью, а с округлением до ближайшего целого градуса.

*Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 2

- 2.3.2 и 2.3.3 Функции обслуживания возложены на органы ОВД.
- 2.18.5 Географические координаты определены и сообщаются пользователю в системе координат СК-42.
- 2.28 Используются "План мероприятий при возникновении актов незаконного вмешательства" и "Инструкции по резервированию при выходе из строя объектов ОВД".

ГЛАВА 3

- 3.1 Классификация воздушного пространства не применяется. Диспетчерским обслуживанием обеспечиваются все полеты по ПВП и ППП.
- 3.4.1 Минимумы эшелонирования определяются ППГЭА-2000 – Правилами полетов гражданской и экспериментальной авиации Республики Узбекистан и опубликованы в AIP.

ГЛАВА 4

- 4.2.1 а) Информация AIRMET не представляется.
- 4.3.8 Информация ATIS передается.
- 4.3.9 В объеме и порядке, предусмотренные в п. 4.3.7.

ГЛАВА 5

- 5.2 Используются другие фазы состояния.
- 5.2.2 Органы ОВД используют только сигналы "Готовность" и "Тревога".

ГЛАВА 7

- 7.1.2.1 Органы ОВД информацией AIRMET не обеспечиваются.
-

ГЛАВА 1

Определения Дополнительное определение:

Орган AFIS. Орган воздушного движения, ответственный за обеспечение полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения для аэродромного движения на неконтролируемых аэродромах.

ГЛАВА 2

2.6.1 Некоторые контролируемые зоны, связанные с аэродромами с низкой плотностью движения, отнесены к классу E.

Примечание. Проводится реклассификация таких контролируемых зон.

2.11.1 За пределами контролируемого воздушного пространства маршруты ОВД устанавливаются таким образом, чтобы обеспечить их защиту как в отношении земли, так и в отношении других соседних маршрутов ОВД, однако при этом для них не обеспечивается какое-то конкретное воздушное пространство установленных размеров, кроме как в воздушном пространстве класса F и класса G, в котором они предусмотрены.

ГЛАВА 3

3.7.3.1 с) Не требуется повторять информацию об эшелонах перехода, когда она передается в сообщениях ATIS. Пилот должен дать ссылку на сообщение ATIS.

ГЛАВА 1

Определения *Запасной аэродром на маршруте при выполнении ETOPS.* Определение опубликовано в сборнике авиационных норм DAR-06 "Эксплуатация воздушных судов".

Консультативный маршрут. Консультативное обслуживание воздушного движения. В Чили консультативные маршруты не используются.

Центр полетной информации. В Чили нет центров полетной информации. Соответствующее обслуживание предоставляется районными диспетчерскими центрами.

Эксплуатант. Определение опубликовано в сборнике аэронавигационных правил DAR-06 "Эксплуатация воздушных судов".

ГЛАВА 2

2.6.1 Воздушное пространство класса F. В Чили нет воздушного пространства класса F.

ГЛАВА 4

4.4 Радиовещательные передачи VOLMET. В Чили не используются радиовещательные передачи VOLMET.

ГЛАВА 5

5.5.2 h) Уведомление об "опасных грузах, перевозимых в качестве авиагруза", уже предусмотрено в "Аэронавигационных правилах". Тем не менее это положение будет включено в очередную поправку к сборнику DAR-11.

- Добавление 4** – Воздушного пространства класса F нет.
- В воздушном пространстве классов E и G при выполнении полетов по ПВП требуется поддерживать постоянную двустороннюю радиосвязь.
 - В Чили для классов B, C, D, E и G установлены ограничения по минимуму видимости при ВМУ и по расстоянию до облаков.

Добавление 5

Таблица 1. Препятствия на маршруте. Не используется.

ГЛАВА 1

Определения *Диспетчерский орган подхода.* Термин "диспетчерский орган подхода" не используется; вместо него для обозначения органа, предназначенного для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов воздушных судов, прибывающих на один или несколько аэродромов и вылетающих с них, используется термин "диспетчерский центр аэродрома (ТМС)".

ГЛАВА 2

2.3.2 Аэродромное полетное информационное обслуживание (AFIS) предоставляется на нескольких неконтролируемых аэродромах, и соответствующая информация публикуется в сборниках AIP-SWEDEN.

Примечание. Обслуживание AFIS и органы AFIS существуют в течение многих лет, и информация об этом публикуется в сборниках AIP-SWEDEN. Как правило, обслуживание AFIS предоставляется в соответствии с положениями инструктивного материала в циркуляре 211 ИКАО.

2.6 В воздушном пространстве класса G созданы районы информации о движении (TIA) и зоны информации о движении (TIZ) на нескольких неконтролируемых аэродромах, где предоставляется обслуживание AFIS. Такое воздушное пространство, информация о котором помещается в сборниках AIP-SWEDEN, определено следующим образом:

Район информации о движении (TIA). Неконтролируемое воздушное пространство определенного размера, простирающееся вверх от установленного предельного уровня над поверхностью земли, в пределах которого орган ОВД предоставляет информацию о движении в соответствии со специальными правилами.

Зона информации о движении (TIZ). Неконтролируемое воздушное пространство определенного размера, простирающееся вверх от поверхности земли до установленного верхнего уровня, в пределах которого орган ОВД предоставляет информацию о движении в соответствии со специальными правилами.

Примечание. Такое обозначение воздушного пространства было введено за несколько лет до выпуска циркуляра 211 ИКАО. Было признано нецелесообразным изменить обозначение такого воздушного пространства на "зону полетной информации", как рекомендовано в циркуляре.

2.8 Подразделения AFIS созданы на некоторых неконтролируемых аэродромах для обеспечения полетно-информационного обслуживания, и соответствующая информация публикуется в сборниках AIP-SWEDEN.

Примечание. Обслуживание AFIS и органы AFIS существуют в течение многих лет, и информация об этом публикуется в сборниках AIP-SWEDEN. Как правило, обслуживание AFIS предоставляется в соответствии с положениями инструктивного материала в циркуляре 211 ИКАО.

2.9 В воздушном пространстве класса G созданы районы информации о движении (TIA) и зоны информации о движении (TIZ) на нескольких неконтролируемых аэродромах, где предоставляется обслуживание AFIS. Такое воздушное пространство, информация о котором помещается в сборниках AIP-SWEDEN, определено следующим образом:

Район информации о движении (TIA). Неконтролируемое воздушное пространство определенного размера, простирающееся вверх от установленного предельного уровня над поверхностью земли, в пределах которого орган ОВД предоставляет информацию о движении в соответствии со специальными правилами.

Зона информации о движении (TIZ). Неконтролируемое воздушное пространство определенного размера, простирающееся вверх от поверхности земли до установленного верхнего уровня, в пределах которого орган ОВД предоставляет информацию о движении в соответствии со специальными правилами.

Примечание. Такое обозначение воздушного пространства было введено за несколько лет до выпуска циркуляра 211 ИКАО. Было признано нецелесообразным изменить обозначение такого воздушного пространства на "зону полетной информации", как рекомендовано в циркуляре.

- 2.21 Для диспетчерских районов не определены минимальные абсолютные высоты полета, однако для маршрутов ОВД в пределах диспетчерского района SUECIA опубликованные нижние пределы обеспечивают минимальный запас высоты над контрольным препятствием, расположенным в пределах данного района. В диспетчерских районах в качестве минимальных абсолютных высот полета используются минимальные абсолютные высоты сектора; кроме того, установлены минимальные абсолютные высоты наведения.

Примечание. Определение минимальных абсолютных высот полета для маршрутов ОВД считается излишним, так как для всех маршрутов ОВД минимальным эшелонном полета является ЭП 95 или выше, т. е. значительно выше рельефа местности и препятствий на территории Швеции. В пределах ТМА наличие минимальных абсолютных высот сектора и минимальных абсолютных высот наведения считается достаточным.

- 2.24.4 Аэродромный диспетчерский пункт обычно сообщает пилотам точное время только по запросу.

Примечание. От практики сообщения точного времени на регулярной основе отказались, так как современные часы считаются очень надежными и пилоты располагают несколькими способами уточнить время до вылета, а также с целью уменьшить нагрузку на каналы радиосвязи аэродромных диспетчерских служб.

- Добавление 4** В пределах воздушного пространства класса E в темное время суток полеты по ПВП обеспечиваются диспетчерским обслуживанием воздушного движения и эшелонируются относительно полетов по ППП и других полетов по ПВП; необходимо иметь двустороннюю радиосвязь и разрешение УВД.

Примечание. Для повышения уровня безопасности полетов в воздушном пространстве класса E в темное время суток (ночь).