



21/2/05

Препроводительная записка

Поправка № 2

к

ДОПОЛНЕНИЮ

К ПРИЛОЖЕНИЮ 14 "АЭРОДРОМЫ"

ТОМ I. ПРОЕКТИРОВАНИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ АЭРОДРОМОВ

(Издание третье)

Для включения поправки № 2 к Дополнению просьба:

1. Заменить с. (iii)–(xiii) прилагаемыми новыми страницами, датированными 21/2/05.
2. Изъять существующие страницы для Аргентины, Бельгии, Греции, Канады, Китая (ОАР Гонконг), Норвегии, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чили, Швеции и Японии, датированные 21/6/02.
3. Вставить следующие новые и заменяющие страницы, датированные 21/2/05:

Австралия	Мальта
Аргентина	Норвегия
Бельгия	Республика Корея
Бразилия	Российская Федерация
Вануату	Словакия
Гайана	Соединенное Королевство
Греция	Соединенные Штаты Америки
Италия	Узбекистан
Канада	Финляндия
Кения	Франция
Китай (ОАР Гонконг)	Швеция
Куба	Япония

4. Зарегистрировать данную поправку на с. (ii) Дополнения.



21/6/02

Препроводительная записка

Поправка № 1
к
ДОПОЛНЕНИЮ
К ПРИЛОЖЕНИЮ 14 "АЭРОДРОМЫ"
ТОМ I. ПРОЕКТИРОВАНИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ АЭРОДРОМОВ
(Издание третье)

Для включения поправки № 1 к Дополнению просьба:

1. Заменить с. (iii)–(ix) прилагаемыми новыми страницами, датированными 21/6/02.
2. Изъять существующие страницы для Австрии, Бельгии, Германии, Дании, Канады, Португалии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции, датированные 8/9/00.
3. Вставить следующие новые и заменяющие страницы, датированные 21/6/02:

Австрия	Панама
Аргентина	Португалия
Бельгия	Словакия
Германия	Соединенные Штаты Америки
Греция	Финляндия
Дания	Франция
Иран (Исламская Республика)	Чили
Канада	Швейцария
Оман	Швеция
4. Зарегистрировать данную поправку на с. ii Дополнения.



8/9/00

Препроводительная записка

**ДОПОЛНЕНИЕ К
ТОМУ I ПРИЛОЖЕНИЯ 14
ПРОЕКТИРОВАНИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ АЭРОДРОМОВ**

(Издание третье)

1. Прилагаемое Дополнение заменяет все предыдущие дополнения к тому I Приложения 14 и включает сведения о различиях, полученные от Договаривающихся государств до 11 августа 2000 года.
2. Данное Дополнение следует поместить в конце тома I Приложения 14 (третье издание). Получаемые от Договаривающихся государств сведения о дополнительных различиях и пересмотренные замечания будут периодически издаваться в виде поправок к настоящему Дополнению.

**ДОПОЛНЕНИЕ
К ПРИЛОЖЕНИЮ 14 "АЭРОДРОМЫ"
ТОМ I. ПРОЕКТИРОВАНИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ АЭРОДРОМОВ
(ТРЕТЬЕ ИЗДАНИЕ)**

Различия между национальными правилами и практикой Договаривающихся государств и соответствующими Международными стандартами и Рекомендуемой практикой тома I Приложения 14, сообщенные в ИКАО 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

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 14 (третье издание), со всеми поправками, включая поправку 5, или представили замечания по их применению.

Количество страниц, указанное по каждому государству, и даты издания этих страниц соответствуют фактическому количеству страниц в настоящем Дополнении.

<i>Государство</i>	<i>Страницы в Дополнении</i>	<i>Дата издания</i>
Австралия	1–24	21/2/05
Австрия	1	21/6/02
Аргентина	1	21/2/05
Бельгия	1	21/2/05
Бразилия	1	21/2/05
Вануату	1	21/2/05
Гайана	1	21/2/05
Германия	1	21/6/02
Греция	1–2	21/2/05
Дания	1	21/6/02
Иран (Исламская Республика)	1	21/6/02
Испания	1	8/9/00
Италия	1–3	21/2/05
Канада	1–6	21/2/05
Кения	1	21/2/05
Китай (ОАР Гонконг)	1–2	21/2/05
Кыргызстан	1	8/9/00
Куба	1	21/2/05
Мальта	1	21/2/05
Нидерланды	1	8/9/00
Новая Зеландия	1–2	8/9/00
Норвегия	1–2	21/2/05
Оман	1	21/6/02
Панама	1	21/6/02
Португалия	1–2	21/6/02
Республика Корея	1	21/2/05
Российская Федерация	1–2	21/2/05
Словакия	1	21/2/05
Соединенное Королевство	1–5	21/2/05
Соединенные Штаты Америки	1–16	21/2/05
Узбекистан	1–2	21/2/05
Уганда	1	8/9/00
Финляндия	1–3	21/2/05
Франция	1–7	21/2/05
Швейцария	1	21/6/02
Швеция	1	21/2/05
Южная Африка	1	8/9/00
Япония	1	21/2/05

2. Договаривающиеся государства, уведомившие ИКАО об отсутствии различий

Барбадос	Литва	Румыния
Бахрейн	Люксембург	Сальвадор
Бутан	Маврикий	Саудовская Аравия
Бывшая югославская Республика Македония	Малайзия	Сенегал
Гана	Монако	Сингапур
Грузия	Намибия	Суринам
Египет	Объединенная Республика Танзания	Тунис
Иордания	Пакистан	Туркменистан
Ирландия	Парагвай	Чили
Колумбия	Перу	Шри-Ланка
Латвия	Республика Молдова	Эритрея
		Эстония

3. Договаривающиеся государства, не представившие информации

Азербайджан	Зимбабве	Микронезия (Федеративные Штаты)
Албания	Израиль	Мозамбик
Алжир	Индия	Монголия
Ангола	Индонезия	Мьянма
Андорра	Ирак	Науру
Антигуа и Барбуда	Исландия	Непал
Армения	Йемен	Нигер
Афганистан	Кабо-Верде	Нигерия
Багамские Острова	Казахстан	Никарагуа
Бангладеш	Камбоджа	Объединенные Арабские Эмираты
Беларусь	Камерун	Острова Кука
Белиз	Катар	Палау
Бенин	Кипр	Папуа-Новая Гвинея
Болгария	Кирибати	Польша
Боливия	Китай	Руанда
Босния и Герцеговина	Коморские Острова	Самоа
Ботсвана	Конго	Сан-Марино
Бруней-Даруссалам	Корейская Народно- Демократическая Республика	Сан-Томе и Принсипи
Буркина-Фасо	Коста-Рика	Свазиленд
Бурунди	Кот-д'Ивуар	Сейшельские Острова
Венгрия	Кувейт	Сент-Винсент и Гренадины
Венесуэла	Лаосская Народно- Демократическая Республика	Сент-Китс и Невис
Вьетнам	Лесото	Сент-Люсия
Габон	Либерия	Сербия и Черногория
Гаити	Ливан	Сирийская Арабская Республика
Гамбия	Ливийская Арабская Джамахирия	Словения
Гватемала	Мавритания	Соломоновы Острова
Гвинея	Мадагаскар	Сомали
Гвинея-Биссау	Малави	Судан
Гондурас	Мали	Сьерра-Леоне
Гренада	Мальдивы	Таджикистан
Демократическая Республика Конго	Марокко	Таиланд
Джибути	Маршалловы Острова	Того
Доминиканская Республика	Мексика	Тонга
Замбия		Тринидад и Тобаго

Турция	Хорватия	Эквадор
Украина	Центральноафриканская	Экваториальная Гвинея
Уругвай	Республика	Эфиопия
Фиджи	Чад	Югославия
Филиппины	Чешская Республика	Ямайка

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>
Глава 1. Общие положения	Новая Зеландия	2.3.3	Нидерланды
		2.4	Австралия
		2.5.1	Австралия
1.1	Австрия	2.5.2	Австралия
	Вануату		Канада
	Китай (ОАР Гонконг)	2.5.3	Австралия
	Франция		Канада
	Южная Африка		Нидерланды
1.2.1	Соединенные Штаты Америки	2.5.4	Австралия
1.2.2	Финляндия		Канада
1.2.3	Австралия		Нидерланды
1.3	Канада	2.6	Аргентина
	Соединенное Королевство		Греция
1.3.1	Бельгия		Панама
	Италия		Уганда
	Кения	2.6.2	Канада
	Словакия		Нидерланды
	Финляндия	2.6.5	Нидерланды
1.3.5	Норвегия	2.6.6	Австралия
1.3.6	Словакия		Нидерланды
1.4	Канада	2.6.7	Норвегия
	Российская Федерация	2.6.8	Австралия
	Узбекистан		Канада
	Франция		Нидерланды
1.4.1	Соединенное Королевство	2.7	Канада
	Соединенные Штаты Америки	2.7.2	Норвегия
1.4.2	Соединенное Королевство	2.9.3	Австралия
	Соединенные Штаты Америки	2.9.4	Австралия
1.4.3	Соединенное Королевство	2.9.5	Австралия
	Соединенные Штаты Америки	2.9.6	Австралия
1.4.4	Соединенные Штаты Америки		Норвегия
Таблица 1-1	Новая Зеландия	2.9.7	Соединенные Штаты Америки
			Австралия
2.1	Австралия		Норвегия
2.1.1	Норвегия		Соединенные Штаты Америки
2.1.3	Нидерланды	2.9.8	Австралия
2.1.5	Германия	2.9.9	Австралия
	Канада		Испания
2.1.6	Германия	2.9.10	Австралия
2.1.7	Австралия	2.9.11	Австралия
	Нидерланды		Норвегия
2.2.1	Соединенные Штаты Америки	2.10	Вануату
2.2.3	Австралия	2.11.3	Соединенные Штаты Америки
2.3	Австралия	2.11.4	Франция
2.3.1	Нидерланды	2.12	Соединенные Штаты Америки
2.3.2	Нидерланды	2.13.4	Австралия

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
Глава 3. Общие положения	Новая Зеландия	3.3.8	Австралия Норвегия
3.1.1	Австралия	3.3.9	Австралия
3.1.2	Австралия		Соединенные Штаты Америки
	Российская Федерация	3.3.10	Австралия
	Соединенные Штаты Америки	3.3.12	Соединенное Королевство
3.1.3	Австралия	3.3.14	Соединенные Штаты Америки
3.1.5	Австралия	3.3.15	Соединенные Штаты Америки
3.1.9	Австралия	3.3.16	Австралия
	Соединенные Штаты Америки	3.3.17	Соединенные Штаты Америки
3.1.10	Австралия	3.4	Греция
3.1.11	Австралия		Канада
	Испания		Российская Федерация
3.1.12	Италия		Узбекистан
	Соединенные Штаты Америки	3.4.1	Австралия
3.1.13	Соединенное Королевство		Гайана
3.1.14	Соединенное Королевство		Италия
3.1.16	Австралия		Куба
	Италия		Новая Зеландия
	Российская Федерация		Норвегия
	Соединенные Штаты Америки		Португалия
	Узбекистан		Финляндия
3.1.18	Австралия		Франция
	Италия	3.4.2	Австралия
	Соединенные Штаты Америки		Австрия
3.1.23	Австралия		Италия
	Норвегия		Куба
3.2.1	Вануату		Новая Зеландия
3.2.2	Австралия		Португалия
3.2.3	Вануату		Соединенные Штаты Америки
	Российская Федерация		Франция
	Соединенные Штаты Америки		Япония
	Узбекистан	3.4.3	Австралия
3.2.4	Австралия		Новая Зеландия
	Италия		Испания
	Соединенные Штаты Америки		Португалия
3.2.5	Норвегия	3.4.4	Австралия
3.3.2	Австралия		Финляндия
	Греция		Франция
	Испания	3.4.5	Австралия
	Кыргызстан	3.4.6	Италия
	Новая Зеландия	3.4.7	Италия
3.3.3	Австралия	3.5	Гайана
	Соединенные Штаты Америки	3.5.3	Австралия
3.3.4	Австралия		Греция
	Греция		Соединенное Королевство
	Соединенное Королевство	3.5.4	Соединенное Королевство
	Соединенные Штаты Америки	3.5.5	Австралия
3.3.5	Австралия	3.6	Гайана
	Соединенные Штаты Америки	3.6.4	Российская Федерация
3.3.7	Австралия		Соединенные Штаты Америки
	Италия		Узбекистан
	Канада	3.6.5	Австралия
	Новая Зеландия	3.7	Испания
	Российская Федерация		Российская Федерация
	Соединенные Штаты Америки		Узбекистан
	Узбекистан	3.7.1	Австралия

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
	Норвегия	3.11.4	Российская Федерация
	Соединенные Штаты Америки		Узбекистан
	Франция	3.11.5	Австралия
3.7.2	Соединенные Штаты Америки	3.11.6	Австралия
3.7.3	Австралия		Соединенные Штаты Америки
	Франция		Франция
3.7.4	Франция	3.11.7	Австралия
3.8.1	Австралия	3.11.8	Австралия
3.8.3	Соединенные Штаты Америки	3.11.9	Австралия
3.8.4	Австралия	3.12.1	Австралия
	Российская Федерация	3.12.2	Австралия
	Соединенные Штаты Америки	3.12.6	Австралия
	Узбекистан		Италия
Таблица 3-1	Соединенное Королевство	3.14	Австралия
	Узбекистан		Куба
Таблица 3-2	Франция		Новая Зеландия
	Соединенные Штаты Америки		Российская Федерация
3.8.5	Соединенные Штаты Америки		Узбекистан
3.8.7	Австралия	3.14.4	Соединенные Штаты Америки
	Гайана	3.14.9	Соединенные Штаты Америки
	Российская Федерация	3.14.10	Греция
	Соединенное Королевство		Новая Зеландия
	Соединенные Штаты Америки		Соединенные Штаты Америки
3.8.8	Австралия	4.1	Канада
	Соединенные Штаты Америки		Соединенные Штаты Америки
3.8.9	Австралия	4.1.1	Республика Корея
3.8.10	Австралия	4.1.7	Республика Корея
	Соединенные Штаты Америки	4.1.8	Иран (Исламская Республика)
3.8.11	Австралия		Франция
	Соединенные Штаты Америки	4.1.9	Франция
3.8.12	Австралия	4.1.10	Франция
3.8.13	Австралия	4.1.13	Франция
3.8.14	Австралия	4.1.14	Франция
3.8.15	Австралия	4.1.15	Франция
3.8.16	Австралия	4.1.16	Франция
3.8.17	Австралия	4.1.21	Соединенные Штаты Америки
3.8.18	Австралия	4.1.25	Австрия
3.8.19	Австралия		Республика Корея
	Куба		Соединенные Штаты Америки
3.8.20	Австралия	4.1.27	Франция
	Российская Федерация	4.1.29	Австралия
	Узбекистан	4.2	Австрия
3.8.21	Австралия		Российская Федерация
	Китай (ОАР Гонконг)		Соединенные Штаты Америки
3.9.1	Австралия		Узбекистан
	Российская Федерация	4.2.1	Франция
	Соединенные Штаты Америки	4.2.2	Греция
	Узбекистан		Республика Корея
3.10	Российская Федерация	4.2.6	Австралия
	Узбекистан		Италия
3.10.2	Австралия	4.2.8	Австралия
3.10.4	Австралия	4.2.9	Австралия
3.10.5	Австралия		Франция
	Соединенные Штаты Америки	Таблица 4-1	Канада
3.10.6	Австралия	4.2.10	Австралия
3.11	Франция	4.2.11	Австралия
3.11.1	Австралия	4.2.12	Австралия

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
4.2.16	Австралия	5.2.5.4	Канада
4.2.17	Австралия Франция	5.2.5.5	Соединенные Штаты Америки Франция
4.2.21	Австралия	5.2.6	Соединенное Королевство Канада
4.2.24	Италия	5.2.6.3	Швеция Австралия
4.2.25	Италия	5.2.6.4	Соединенные Штаты Америки Австралия
4.2.27	Австралия	5.2.6.5	Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки
4.4.1	Австралия	5.2.7.1	Австралия Соединенные Штаты Америки
Глава 5	Новая Зеландия	5.2.7.1	Соединенные Штаты Америки Российская Федерация
5.1.1.3	Австралия	5.2.7.2	Узбекистан Франция
5.1.2	Канада Греция	5.2.7.4	Австралия Куба
5.1.2.1	Австралия	5.2.8.3	Соединенные Штаты Америки Соединенные Штаты Америки
5.1.3	Канада	5.2.9	Южная Африка
5.1.3.3	Австралия	5.2.9.3	Российская Федерация
5.1.4.1	Австралия	5.2.9.4	Австралия
5.1.4.2	Австралия	5.2.9.6	Греция Австралия
5.1.4.3	Австралия	5.2.9.7	Соединенные Штаты Америки Соединенные Штаты Америки
5.2.1.2	Австралия	5.2.9.7	Российская Федерация Соединенные Штаты Америки
5.2.1.4	Норвегия	5.2.10	Узбекистан Канада
5.2.1.5	Австрия Франция	5.2.10.1	Канада Китай (ОАР Гонконг)
5.2.1.6	Канада	5.2.10.1	Российская Федерация Узбекистан
5.2.1.7	Австралия	5.2.10.2	Австралия
5.2.1.8	Австралия	5.2.10.3	Австралия
5.2.2.2	Соединенные Штаты Америки	5.2.10.4	Австралия
5.2.2.3	Соединенные Штаты Америки	5.2.10.5	Австралия
5.2.2.4	Республика Корея Австралия Канада	5.2.11	Австралия Греция Канада
5.2.2.5	Соединенные Штаты Америки Австралия	5.2.11.3	Российская Федерация Узбекистан
5.2.3.1	Австралия	5.2.11.4	Франция Соединенные Штаты Америки
5.2.3.2	Австралия	5.2.11.5	Соединенные Штаты Америки Соединенные Штаты Америки
5.2.3.3	Франция	5.2.11.6	Соединенные Штаты Америки Соединенные Штаты Америки
5.2.3.4	Франция	5.2.12	Соединенные Штаты Америки
5.2.4.2	Соединенные Штаты Америки	5.2.12.6	Австралия
5.2.4.3	Соединенные Штаты Америки	5.2.12.8	Австралия
5.2.4.5	Соединенные Штаты Америки Франция	5.2.12.9	Австралия
5.2.4.6	Соединенные Штаты Америки	5.2.13.1	Соединенные Штаты Америки
5.2.4.7	Австралия	5.2.13.4	Австралия
5.2.4.8	Австралия	5.2.14	Австралия Греция
5.2.4.9	Австралия Франция	5.2.14	Российская Федерация
5.2.4.10	Австралия Соединенные Штаты Америки		
5.2.5	Австралия Российская Федерация Узбекистан		
5.2.5.2	Швеция Канада		
5.2.5.3	Соединенные Штаты Америки Франция		
5.2.5.3	Соединенные Штаты Америки		

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
5.2.14.1	Узбекистан	5.3.4.9	Канада
5.2.15	Соединенные Штаты Америки	5.3.4.10	Канада
	Австралия		Соединенные Штаты Америки
	Испания		Франция
	Канада	5.3.4.11	Соединенные Штаты Америки
5.2.16	Австралия	5.3.4.12	Соединенные Штаты Америки
5.2.16.1	Канада	5.3.4.13	Соединенные Штаты Америки
	Швеция	5.3.4.14	Соединенные Штаты Америки
5.3.1.1	Австралия	5.3.4.15	Соединенные Штаты Америки
	Соединенные Штаты Америки	5.3.4.16	Соединенные Штаты Америки
5.3.1.2	Австралия	5.3.4.17	Соединенные Штаты Америки
	Аргентина		Франция
	Словакия	5.3.4.18	Соединенные Штаты Америки
5.3.1.4	Австралия	5.3.4.19	Соединенные Штаты Америки
	Соединенные Штаты Америки	5.3.4.20	Соединенные Штаты Америки
5.3.1.5	Соединенные Штаты Америки	5.3.4.21	Соединенные Штаты Америки
5.3.1.9	Греция	5.3.4.22	Канада
5.3.1.12	Греция		Соединенное Королевство
5.3.1.13	Греция		Соединенные Штаты Америки
5.3.2.1	Австралия	5.3.4.24	Соединенное Королевство
	Соединенные Штаты Америки	5.3.4.30	Соединенное Королевство
5.3.2.2	Соединенные Штаты Америки	5.3.4.35	Соединенные Штаты Америки
5.3.2.3	Австралия	5.3.5	Испания
	Соединенные Штаты Америки		Швейцария
5.3.3.1	Австралия	5.3.5.1	Австралия
	Соединенные Штаты Америки		Канада
5.3.3.3	Австралия		Соединенные Штаты Америки
	Соединенные Штаты Америки		Франция
	Финляндия	5.3.5.2	Австралия
5.3.3.6	Австралия		Канада
	Соединенные Штаты Америки		Норвегия
5.3.3.7	Австралия		Соединенные Штаты Америки
	Греция	5.3.5.3	Австралия
5.3.3.8	Австралия		Соединенные Штаты Америки
	Канада	5.3.5.4	Австралия
	Соединенные Штаты Америки		Соединенные Штаты Америки
5.3.3.9	Австралия	5.3.5.5	Австралия
5.3.3.10	Австралия	5.3.5.9	Австралия
5.3.3.11	Австралия	5.3.5.12	Австралия
5.3.3.12	Австралия	5.3.5.14	Австралия
	Франция	5.3.5.24	Австралия
5.3.3.13	Австралия	5.3.5.26	Австралия
5.3.3.14	Австралия	5.3.5.27	Соединенные Штаты Америки
5.3.4	Австралия	5.3.5.32	Канада
5.3.4.1	Гайана	5.3.5.38	Австралия
	Канада	5.3.5.42	Австралия
	Соединенные Штаты Америки		Соединенное Королевство
	Финляндия		Соединенные Штаты Америки
	Франция		Япония
5.3.4.2	Канада	5.3.5.43	Австралия
	Соединенные Штаты Америки	5.3.5.44	Австралия
5.3.4.3	Канада	5.3.6	Австралия
5.3.4.4	Канада		Греция
5.3.4.5	Канада	5.3.7	Австралия
5.3.4.6	Канада		Греция
5.3.4.7	Канада	5.3.8	Канада
5.3.4.8	Канада	5.3.8.1	Греция

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
5.3.8.4	Австралия Соединенные Штаты Америки	5.3.17.13	Мальта
5.3.9.5	Австралия	5.3.18	Франция
5.3.9.7	Канада	5.3.18.1	Канада
5.3.10	Австралия		Соединенные Штаты Америки
5.3.10.5	Норвегия	5.3.18.3	Финляндия
5.3.10.8	Канада	5.3.19	Соединенные Штаты Америки
5.3.11.3	Норвегия	5.3.20	Австралия
5.3.12.3	Австралия	5.3.20.1	Куба
	Франция		Соединенные Штаты Америки
5.3.12.4	Австралия		Финляндия
5.3.12.6	Австралия	5.3.20.2	Франция
5.3.12.7	Австралия		Австралия
5.3.13.2	Соединенные Штаты Америки	5.3.20.4	Соединенные Штаты Америки
5.3.14	Куба	5.3.20.5	Соединенные Штаты Америки
	Мальта	5.3.20.11	Австралия
	Соединенные Штаты Америки	5.3.20.12	Австралия
	Япония	5.3.20.14	Австралия
5.3.15.1	Канада	5.3.20.15	Австралия
	Соединенное Королевство	5.3.20.17	Соединенные Штаты Америки
	Соединенные Штаты Америки	5.3.21	Соединенные Штаты Америки
	Франция	5.3.22	Куба
5.3.15.2	Соединенные Штаты Америки		Испания
	Франция		Соединенные Штаты Америки
5.3.15.3	Австралия	5.3.22.1	Австралия
	Франция		Канада
5.3.15.4	Австралия	5.3.22.2	Австралия
	Соединенные Штаты Америки	5.3.22.3	Австралия
	Франция	5.3.22.4	Австралия
5.3.15.5	Австралия	5.3.22.5	Австралия
5.3.15.7	Соединенное Королевство	5.3.22.6	Австралия
	Соединенные Штаты Америки	5.3.22.7	Австралия
5.3.15.9	Австралия	5.3.22.8	Австралия
5.3.15.10	Соединенные Штаты Америки	5.3.22.9	Австралия
5.3.15.11	Соединенное Королевство	5.3.22.10	Австралия
5.3.15.13	Соединенное Королевство	5.3.22.11	Австралия
5.3.15.17	Соединенное Королевство		Соединенное Королевство
5.3.15.18	Австралия	5.3.22.12	Австралия
5.3.16.1	Австралия	5.3.22.13	Австралия
5.3.16.2	Австралия	5.3.22.14	Австралия
	Соединенные Штаты Америки		Канада
	Франция		Соединенное Королевство
5.3.17	Австралия	5.3.22.15	Австралия
5.3.17.1	Соединенные Штаты Америки	5.3.22.16	Австралия
	Франция		Соединенное Королевство
5.3.17.2	Канада	5.3.22.17	Австралия
	Соединенные Штаты Америки	5.3.22.18	Австралия
	Франция	5.3.22.19	Австралия
5.3.17.3	Соединенные Штаты Америки	5.3.22.20	Австралия
	Франция	5.3.23	Австралия
5.3.17.4	Австралия	5.3.24	Австралия
	Соединенные Штаты Америки		Австрия
5.3.17.8	Соединенные Штаты Америки	5.3.24.1	Соединенные Штаты Америки
5.3.17.9	Австрия	5.3.24.4	Соединенное Королевство
	Мальта	5.4	Греция
	Соединенные Штаты Америки		Испания
5.3.17.10	Испания	5.4.1.2	Австралия

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
5.4.1.3	Соединенное Королевство	5.4.3.34	Соединенные Штаты Америки
5.4.1.6	Соединенные Штаты Америки	5.4.4	Австралия
	Франция		Австралия
5.4.1.7	Соединенные Штаты Америки		Канада
	Канада	5.4.4.4	Соединенные Штаты Америки
	Соединенные Штаты Америки	5.4.5	Австралия
	Финляндия		Греция
5.4.1.9	Австралия	5.4.5.1	Соединенные Штаты Америки
	Канада	5.4.6.1	Австралия
	Соединенное Королевство		Соединенные Штаты Америки
5.4.1.10	Австралия	5.4.6.2	Австралия
	Канада	5.4.6.3	Австралия
	Соединенное Королевство	5.4.7	Греция
5.4.1.11	Австралия	5.4.7.1	Австралия
	Соединенное Королевство	5.4.7.2	Австралия
5.4.2.2	Соединенные Штаты Америки		Соединенные Штаты Америки
5.4.2.4	Соединенные Штаты Америки	5.4.7.3	Австралия
5.4.2.7	Соединенные Штаты Америки	5.4.7.4	Австралия
5.4.2.8	Австралия	5.4.7.5	Австралия
	Канада	5.5.2.2	Соединенные Штаты Америки
	Франция	5.5.3	Австралия
5.4.2.9	Соединенные Штаты Америки		Соединенные Штаты Америки
5.4.2.10	Австралия	5.5.3.1	Соединенное Королевство
	Соединенные Штаты Америки	5.5.3.2	Соединенное Королевство
5.4.2.11	Австралия	5.5.4	Австралия
	Соединенные Штаты Америки	5.5.7.1	Соединенные Штаты Америки
5.4.2.14	Франция	5.5.7.2	Австралия
	Соединенные Штаты Америки	Таблица 5-4	Соединенное Королевство
5.4.2.16	Австралия		
	Канада	Глава 6	Швеция
	Соединенные Штаты Америки	6.1	Соединенные Штаты Америки
5.4.2.17	Соединенные Штаты Америки	6.1.1	Италия
5.4.3.2	Канада	6.1.2	Италия
	Франция	6.1.3	Канада
5.4.3.4	Австралия		Италия
	Соединенное Королевство		Финляндия
	Франция	6.1.4	Италия
5.4.3.5	Австрия	6.1.5	Австралия
5.4.3.9	Франция		Италия
5.4.3.12	Австралия	6.1.8	Австралия
5.4.3.13	Австралия	6.2.3	Соединенные Штаты Америки
5.4.3.14	Австралия	6.2.4	Российская Федерация
5.4.3.15	Австралия		Словакия
	Соединенные Штаты Америки	6.2.9	Швейцария
5.4.3.17	Австралия	6.2.11	Австралия
	Соединенные Штаты Америки	6.2.12	Австрия
5.4.3.18	Австралия	6.3	Швеция
5.4.3.19	Австралия	6.3.3	Швейцария
5.4.3.20	Австралия	6.3.4	Австралия
	Франция	6.3.5	Австралия
5.4.3.26	Соединенные Штаты Америки		Канада
5.4.3.28	Австралия	6.3.6	Австралия
	Соединенные Штаты Америки	6.3.14	Япония
5.4.3.29	Австралия	6.3.16	Австралия
	Франция		Испания
5.4.3.30	Китай (ОАР Гонконг)	6.3.17	Япония
5.4.3.33	Австралия	Таблица 6-2	Новая Зеландия

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
6.3.24	Аргентина	8.6	Канада
	Австралия	8.7.1	Гайана
6.3.25	Австралия	8.7.2	Канада
	Канада		Соединенные Штаты Америки
	Китай (ОАР Гонконг)	8.7.3	Соединенные Штаты Америки
	Япония	8.7.4	Соединенные Штаты Америки
6.3.26	Австралия	8.7.5	Канада
	Канада		Франция
6.3.27	Австралия	8.7.6	Канада
	Канада	8.8.5	Финляндия
	Финляндия	8.9.1	Австралия
6.3.28	Австралия		Канада
6.3.32	Австралия		Республика Корея
6.3.33	Соединенные Штаты Америки	8.9.7	Австралия
6.3.34	Аргентина		Соединенные Штаты Америки
	Соединенные Штаты Америки		Франция
Таблица 6-3	Аргентина	8.9.8	Австралия
	Новая Зеландия	Таблица 8-1	Финляндия
	Соединенные Штаты Америки		
	Финляндия	Глава 9	Новая Зеландия
7.1	Российская Федерация	9.1.1	Соединенные Штаты Америки
7.1.2	Соединенные Штаты Америки	9.1.12	Соединенные Штаты Америки
7.1.4	Соединенное Королевство	9.1.13	Дания
	Соединенные Штаты Америки		Канада
	Финляндия	9.1.14	Финляндия
7.1.5	Соединенные Штаты Америки		Португалия
7.1.6	Австралия	9.1.15	Соединенные Штаты Америки
7.1.7	Австралия		Оман
	Соединенные Штаты Америки	9.2.1	Соединенные Штаты Америки
7.2.2	Австралия		Австралия
7.3	Российская Федерация	9.2.2	Соединенные Штаты Америки
	Узбекистан		Финляндия
7.3.1	Франция	9.2.3	Соединенные Штаты Америки
7.4.4	Австралия		Иран (Исламская Республика)
	Соединенные Штаты Америки		Соединенные Штаты Америки
7.4.6	Австралия		Финляндия
7.4.7	Австралия	9.2.4	Франция
			Соединенные Штаты Америки
Глава 8	Новая Зеландия		Финляндия
8.1.4	Австралия	9.2.5	Франция
8.1.6	Соединенные Штаты Америки		Соединенные Штаты Америки
8.1.7	Австралия		Финляндия
	Соединенные Штаты Америки	9.2.6	Франция
8.1.8	Канада		Соединенные Штаты Америки
	Соединенные Штаты Америки	9.2.7	Финляндия
8.1.9	Австралия	9.2.8	Финляндия
	Канада	9.2.9	Финляндия
	Соединенные Штаты Америки	9.2.10	Соединенные Штаты Америки
	Финляндия		Финляндия
8.2.1	Австралия		Франция
	Соединенные Штаты Америки	9.2.11	Соединенное Королевство
8.2.3	Австралия		Соединенные Штаты Америки
	Соединенные Штаты Америки	9.2.12	Финляндия
8.3.3	Австралия	9.2.13	Финляндия
8.3.4	Австралия	9.2.14	Финляндия
	Соединенное Королевство	9.2.15	Финляндия

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
	Соединенное Королевство		Канада
9.2.16	Финляндия	9.4.11	Австралия
9.2.17	Финляндия	9.4.12	Австралия
9.2.18	Финляндия	9.4.13	Австралия
9.2.19	Финляндия	9.4.14	Австралия
9.2.20	Соединенные Штаты Америки	9.4.15	Австралия
	Финляндия	9.4.16	Канада
9.2.21	Иран (Исламская Республика)		Соединенные Штаты Америки
	Соединенные Штаты Америки	9.4.19	Финляндия
	Канада	9.4.20	Канада
	Финляндия		Соединенные Штаты Америки
	Франция		Финляндия
9.2.22	Финляндия	9.4.21	Австралия
	Франция	9.4.22	Австралия
9.2.23	Финляндия	9.4.23	Австралия
	Франция	9.4.24	Австралия
9.2.24	Финляндия	9.4.25	Австралия
	Франция	9.4.26	Австралия
9.2.25	Финляндия		Канада
9.2.26	Финляндия	9.4.27	Австралия
9.2.27	Финляндия		Канада
9.2.28	Финляндия	9.4.28	Австралия
9.2.29	Финляндия		Канада
9.2.30	Финляндия	9.4.29	Австралия
9.2.31	Финляндия		Канада
9.2.32	Финляндия	9.4.30	Австралия
9.2.33	Соединенные Штаты Америки		Канада
	Финляндия	9.4.31	Австралия
9.2.34	Финляндия		Канада
9.2.38	Франция	9.4.32	Австралия
9.4.1	Австралия	9.5	Канада
9.4.2	Австралия	9.5.1	Австралия
9.4.5	Австралия		Соединенные Штаты Америки
	Дания	9.5.3	Бразилия
	Канада		Соединенные Штаты Америки
	Норвегия	9.5.4	Бразилия
	Соединенные Штаты Америки		Франция
9.4.6	Австралия	9.6	Австралия
	Норвегия	9.7	Панама
9.4.7	Австралия	Добавление 5	Германия
9.4.8	Австралия	Дополнение А	Греция
9.4.9	Австралия		
9.4.10	Австралия		

ГЛАВА 1

- 1.2.3 Применительно к видам маркировки и маркерам действует австралийский стандарт цветов AS2700-1985.

ГЛАВА 2

- 2.1 Аэронавигационные данные предоставляются эксплуатантом аэродрома и включаются в AIP. Австралия не имеет аэродромов категории III и в этой связи не требует обеспечивать указанный в таблицах 1–5 добавления 5 уровень точности данных, за исключением расстояний, касающихся ВПП.

Примечание. Опубликованы аэродромные карты, которые содержат достаточно подробные данные, отвечающие эксплуатационным требованиям, касающимся ВПП, РД, перронов, расположения навигационных средств и пр.

- 2.1.7 Австралия не измеряет волну геоида относительно превышений аэродрома и ВПП.

Примечание. Такой уровень точности в настоящее время не требуется для эксплуатационных условий в Австралии.

- 2.2.3 Контрольная точка аэродрома указывается в градусах, минутах и десятых долях минуты.

Примечание. Данная практика принята в целях обеспечения единообразия с требованиями к вводу данных в системы управления режимами полетов.

- 2.3 Австралия не измеряет волну геоида относительно превышений аэродрома и ВПП.

Примечание. Такой уровень точности в настоящее время не требуется для эксплуатационных условий в Австралии.

- 2.4 Номинальная расчетная температура в районе аэродрома не считается важным параметром и не используется в Австралии.

- 2.5.1 Азимут ВПП публикуется в магнитных градусах с точностью до ближайшего целого градуса. Указывается цифровое обозначение ВПП. Длина и ширина ВПП и смещенные пороги указываются в целых значениях метров. Указываются обозначения РД, однако ширина и тип поверхности обычно не указываются. Длина полосы, свободной от препятствий, указывается с точностью до ближайшего целого метра. Публикуется информация о всех визуальных средствах. Места проверки VOR и стандартные маршруты руления не предусматриваются и не указываются расстояния, связанные с ИЛС.

- 2.5.2 Географические координаты порогов и осевых линий РД не публикуются.

2.5.3

Примечание. Уровень точности, предусматриваемый в настоящем Приложении, не требуется для эксплуатационных условий в Австралии.

- 2.5.4 Географические координаты мест стоянки воздушных судов публикуются в градусах, минутах и десятых долях минуты с точностью до одной десятой.

Примечание. Данная практика принята с целью обеспечения единообразия с требованиями к вводу данных в системы управления режимами полета.

- 2.6.6 Для указания категорий давления в пневматиках используются значения фактического максимально допустимого давления в пневматиках, а не кодовые буквенные обозначения.
- Примечание.* Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать выполнение.
- 2.6.8 В настоящее время значения давления в пневматиках указываются в килопаскалях, а не в мегапаскалях.
- Примечание.* Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать выполнение.
- 2.9.3* Предусматривается ежедневная инспекция поверхности покрытий. Отсутствует требование к проведению по крайней мере два раза в день осмотра ВПП с кодовыми цифрами 3 и 4.
- Примечание.* До начала выполнения обычных полетов проводится регулярный осмотр. Доклады пилотов и/или служб УВД будут определять необходимость дополнительных осмотров в течение конкретного дня.
- 2.9.4* –
2.9.8* Эксплуатанту аэродрома предписывается осуществлять контроль поверхности ВПП и поддерживать состояние поверхности ВПП, обеспечивающее удовлетворительные характеристики сцепления.
- Примечание.* Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать внедрение устройства непрерывного измерения сцепления.
- 2.9.9* –
2.9.11* ВПП, покрытые снегом, слякотью и льдом, неспецифичны для использования авиации в Австралии.
- 2.13.4 Аэронавигационные данные предоставляются эксплуатантом аэродрома и включаются в AIP. Австралия не имеет аэродромов категории III и в этой связи не требует обеспечивать указанный в таблицах 1–5 добавления 5 уровень точности данных, за исключением расстояний, касающихся ВПП.
- Примечание.* Опубликованы аэродромные карты, которые содержат достаточно подробные данные, отвечающие эксплуатационным требованиям, касающимся ВПП, РД, перронов, расположения навигационных средств и пр.

ГЛАВА 3

- 3.1.1* Австралия предусматривает коэффициент использования аэродромов крупных городов, равный 99,8%, а других аэродромов – 99,5%.
- Примечание.* Выбор соответствующего коэффициента использования является экономическим вопросом, который должен решаться эксплуатантом аэродрома. Используемая в Австралии практика обусловлена сравнительно большими расстояниями между аэродромами и повышенными штрафами, которые выплачиваются при закрытии аэродромов. Безопасность полетов регулируется отдельными стандартами эксплуатации самолетов.
- 3.1.2* В случае расчетной длины летного поля 1500 м или более упоминаемое исключение для ВПП с недостаточным коэффициентом сцепления в продольном отношении не рекомендуется.
- Примечание.* Австралия рекомендует использовать предельную составляющую бокового ветра критического самолета, когда такой критический самолет известен.

* Рекомендуемая практика.

- 3.1.3* Используются данные из метеорологического бюро, если они имеются. В тех случаях, когда обработанные данные отсутствуют, принимаются данные наблюдений за период в один год, полученные с помощью анемометра.
- 3.1.5* Австралия рекомендует предусматривать 60 м между концом свободной от препятствий поверхности захода на посадку и смещенным порогом ВПП, за исключением того, что для ВПП с кодовым номером 1 разрешается расстояние в 30 м.
- Примечание.* Австралия придает важное значение смещению, обусловленному препятствиями, а также условиям, препятствующим эксплуатации ВПП.
- 3.1.9* Австралия определяет ширину ВПП для кода 2D, а не 4F.
- Примечание.* Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать исключение спецификации для ВПП с кодом 2D. Эксплуатантам аэродромов, желающим обеспечить обслуживание крупногабаритных самолетов, будет рекомендоваться принять критерии ИКАО.
- 3.1.10* В дополнение к спецификациям в Приложении Австралия рекомендует использовать разделительное расстояние в 213 м на тех аэродромах, где установлены схемы захода на посадку воздушных судов авиации общего назначения (GAAP).
- Примечание.* GAAP используются в ВМУ только самолетами весом 5700 кг или менее. Они увеличивают располагаемую пропускную способность параллельных ВПП за счет наличия смещенных схем полета по кругу противоположного вращения в обоих направлениях: одна на каждую параллельную ВПП.
- 3.1.11* Международные стандарты, касающиеся разделения параллельных ВПП при выполнении одновременных операций по ППП, пока не разработаны.
- 3.1.16* В применяемых в Австралии стандартах рассматриваются только точки над осевой линией ВПП.
- Примечание.* Учитывая ограничения на поперечный уклон ВПП и тот факт, что самолет вряд ли будет значительно отклоняться от осевой линии, устанавливаются минимальные расстояния видимости вдоль осевой линии.
- 3.1.18* Австралия предпочитает использовать двускатный профиль с одинаковым поперечным уклоном с каждой стороны перегиба. Односкатный поперечный профиль не рекомендуется.
- Примечание.* По мнению Австралии, управление самолетом улучшается, если ВПП имеет центральный гребень поперечного профиля.
- 3.1.23* Отсутствуют требования к использованию устройств измерения сцепления.
- Примечание.* Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать использование при проведении технического обслуживания устройств измерения сцепления на ВПП с кодовым номером 4. Минимальные требования к текстуре поверхности будут по-прежнему применяться для всех ВПП, используемых воздушными судами, осуществляющими коммерческие транспортные перевозки.
- 3.2.2* Отсутствуют спецификации, касающиеся ВПП с кодовой буквой F.
- Примечание.* Эксплуатантам аэродромов, желающим обеспечить обслуживание крупногабаритных самолетов, будет рекомендовано принять критерии ИКАО.

* Рекомендуемая практика.

- 3.2.4* Допускается ступенчатое понижение, не превышающее 25 мм. Для ВПП с кодовыми буквами D, E и в некоторых случаях C допускается поперечный уклон до 2,5%, а для других кодовых обозначений в определенных обстоятельствах допускается уклон до 4%.
- Примечание.* Поперечные уклоны свыше 2,5% отражают менее строгие требования к более легким самолетам.
- 3.3.2 Отсутствуют требования, касающиеся длины летных полос для оборудованных ВПП с кодовым номером 1.
- Примечание.* Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать выполнение.
- 3.3.3 В некоторых обстоятельствах разрешаются меньшие значения ширины летных полос при условии
3.3.4* корректировки посадочных минимумов.
3.3.5*
- Примечание.* Корректировка посадочных минимумов осуществляется в соответствии с моделью риска столкновения ИКАО.
- 3.3.7 Вся поверхность спланированной летной полосы должна быть свободна от всех объектов, за исключением тех, которые необходимы для целей аэронавигации.
- Примечание.* Разрабатываемые нормативные положения будут предусматривать выполнение Стандартов ИКАО применительно к неподвижным объектам. Регулирование подвижных объектов считается скорее эксплуатационным вопросом, а не предметом стандартов проектирования аэродромов.
- 3.3.8* За исключением ВПП точного захода на посадку с кодовыми номерами 3 и 4, ширина спланированного участка на оборудованных ВПП является такой же, как и на необорудованных ВПП.
- Примечание.* Для ВПП точного захода на посадку с кодовыми номерами 3 и 4 принят инструктивный материал в дополнении А к Приложению 14.
- 3.3.9* Для ВПП с кодовым номером 3, имеющих ширину 30 м, требуется спланированная полоса в пределах только 45 м от осевой линии.
- Примечание.* Австралия допускает некоторые вариации требуемой ширины ВПП в соответствии со стандартами, опубликованными признанным полномочным органом по сертификации самолетов.
- 3.3.10 Допускается ступенчатое понижение, не превышающее 25 мм.
- Примечание.* Хотя рекомендуется, чтобы часть летной полосы, которая примыкает к ВПП, боковой полосе безопасности или концевой полосе торможения, была вровень с поверхностью ВПП, боковой полосе безопасности или концевой полосе торможения, практически это не всегда возможно обеспечить.
- 3.3.16* Технические требования, содержащиеся в п. 3.3.17, применяются к летным полосам оборудованных и необорудованных ВПП.
- Примечание.* Считается, что различия между летными полосами ВПП с кодовыми номерами 1 и 2, являются незначительными и не оправдывают их отражения в Стандартах.

* Рекомендуемая практика.

- 3.4.1 Согласно принятой в Австралии практике концевая зона безопасности ВПП начинается от конца ВПП, а не летной полосы.
- Примечание.* Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать выполнение.
- 3.4.2 Концевая зона безопасности ВПП начинается от конца ВПП, а не летной полосы и должна
3.4.3* простираться на расстояние не менее 90 м.
- Примечание.* Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать минимальную длину концевой зоны безопасности 90 м для ВПП с кодовыми номерами 3 и 4, которые используются коммерческими транспортными реактивными воздушными судами. В других случаях будет обеспечиваться минимальная длина 60 м. Когда это практически не осуществимо, будут рассматриваться технические альтернативные решения.
- 3.4.4 В настоящее время в Австралии обязательным этот Стандарт не является.
- Примечание.* Разрабатываемые нормативные положения будут предусматривать выполнение.
- 3.4.5* Австралия не соблюдает данную рекомендацию.
- Примечание.* Считается, что минимальная обязательная ширина, как это указано в п. 3.4.4, является достаточной.
- 3.5.3* Для ВПП с кодовым номером 1 ширина полосы, свободной от препятствий, должна простираться по крайней мере на 30 м в каждую сторону от осевой линии, а для ВПП с кодовым номером 2 – на 40 м в каждую сторону.
- Примечание.* На некоторых небольших аэродромах практически невозможно выполнить рекомендации ИКАО.
- 3.5.5* Часть полосы, свободной от препятствий, у конца ВПП в пределах летной полосы, готовится в соответствии со стандартами профилирования летных полос.
- Примечание.* Австралия применяет четкое требование, которое соответствующим образом учитывает аспекты безопасности полетов.
- 3.6.5* Некоторые ограничения накладываются на использование концевых полос торможения без искусственного покрытия при расчете располагаемой дистанции прерванного взлета. Концевые полосы торможения для ВПП с кодовыми номерами 3 и 4 должны иметь искусственное покрытие.
- Примечание.* По существу рекомендация выполняется через предусмотренные требования.
- 3.7.1* Рабочая зона радиовысотомера предусматривается только у ВПП точного захода на посадку по категориям II и III.
- Примечание.* По мнению Австралии, обеспечение рабочих зон радиовысотомера у ВПП точного захода на посадку по категории I не требуется.
- 3.7.3* Зона должна быть симметричной относительно осевой линии, простираясь на расстояние 30 м в каждую сторону от осевой линии. Это касается только ВПП категорий II и III.
- Примечание.* См. комментарий к п. 3.7.1.

* Рекомендуемая практика.

- 3.8.1* Решения в отношении обеспечения РД, сроков их обеспечения и сложности системы РД относятся к компетенции эксплуатанта аэродрома.
- Примечание.* Эксплуатант аэродрома обязан соблюдать соответствующие стандарты безопасности полетов при строительстве и техническом обслуживании РД.
- 3.8.4* Австралия не определяет значения для кодовой буквы F.
- 3.8.7*–
- 3.8.11* *Примечание.* Эксплуатантам аэродромов, желающим осуществлять строительство аэродромных сооружений для обслуживания крупногабаритных самолетов, может быть рекомендовано принять критерии ИКАО.
- 3.8.12* Отсутствуют обязательные требования в отношении прочности РД, однако она должна быть достаточной для обеспечения обслуживания предусмотренных воздушных судов.
- Примечание.* Имеется требование, согласно которому прочность РД должна быть достаточной для обеспечения обслуживания предусматриваемых воздушных судов. Однако Австралия не считает, что имеется прямая связь между прочностью ВПП и РД.
- 3.8.13* Количественные стандарты в отношении поверхности РД не установлены.
- Примечание.* Обычные технические методы строительства и обслуживания будут обеспечивать минимальные неровности поверхности.
- 3.8.14* Количественные стандарты, касающиеся сцепления на РД, не установлены.
- Примечание.* Вследствие сравнительно малых скоростей руления воздушных судов и относительно благоприятных погодных условий в Австралии данная рекомендация не соблюдается.
- 3.8.15* Эксплуатанты аэродромов обязаны запрашивать рекомендации специалистов в отношении геометрической схемы скоростных выводных РД.
- Примечание.* Установлены соответствующие значения, которые имеют тот же порядок, что и значения, принятые ИКАО. Другие критерии, такие как располагаемое пространство между покрытиями, могут определять возможный радиус поворота, который, в свою очередь, может ограничивать скорость руления.
- 3.8.16* Радиус уширения определяется с учетом скорости руления и необходимости обеспечения достаточного зазора между колесом шасси и кромкой РД.
- Примечание.* Заблаговременное распознавание скоростной выводной РД должно обеспечиваться с помощью таких визуальных средств, как маркировка и огни осевой линии РД, знаки управления рулением и пр.
- 3.8.17* Требование к эксплуатантам аэродромов обеспечивать скоростные выводные РД отсутствует.
- 3.8.18* *Примечание.* Эксплуатантам аэродромов предписывается запрашивать рекомендации специалистов-проектировщиков, если планируется обеспечение скоростных выводных РД.
- 3.8.19 Австралия не разрешает предусмотренный настоящим Стандартом альтернативный случай, касающийся обеспечения бокового ограничения.
- Примечание.* Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать выполнение.
- 3.8.20* Австралия не требует обеспечивать такой доступ.

* Рекомендуемая практика.

Примечание. Если физический размер моста РД затрудняет доступ аварийно-спасательных средств, это учитывается при разработке аварийно-спасательных и противопожарных процедур.

3.8.21* Нормативные правила Австралии не предусматривают такие особенности проектирования.

Примечание. Австралия считает, что такое требование будет слишком ограничительным для широкого применения. Каждая схема моста должна учитывать все факторы, относящиеся к данному конкретному мосту, включая его расположение.

3.9.1* Установлена ширина боковых полос безопасности с каждой стороны РД для ВПП с кодовыми буквами С, D и E, а не общая ширина.

Примечание. Конкретное значение ширины боковой полосы безопасности автоматически гарантирует, что ширина боковой полосы безопасности на поворотах, в местах примыкания, уширения и пересечения является не меньше, чем на прилегающих прямолинейных участках РД.

3.10.2* В австралийских нормативных правилах не предусматриваются ВПП с кодовой буквой F.
3.10.4*

Примечание. Эксплуатантам аэродромов, желающим осуществлять строительство аэродромных сооружений для обслуживания крупногабаритных самолетов, будет рекомендоваться принять критерии ИКАО.

3.10.5* Допускается ступенька не более 25 мм; ВПП с кодовой буквой F не рассматриваются.

Примечание. Допустимость ступеньки до 25 мм отражает реальные ситуации.

3.10.6* В австралийских требованиях не упоминается нисходящий уклон в 5%, а дренажные стоки и канавки допускаются в зоне за пределами спланированной полосы.

Примечание. Требование в отношении нисходящего уклона не считается важным аспектом безопасности полетов.

3.11.1* Обеспечение площадок ожидания не оговаривается в действующих требованиях.

Примечание. Обеспечение площадок ожидания считается финансовым вопросом, который решается эксплуатантом аэродрома.

3.11.5 Установление места ожидания на маршруте движения у пересечения маршрута движения и ВПП не оговаривается в требованиях.

Примечание. Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать выполнение.

3.11.6 Площадки ожидания должны размещаться таким образом, чтобы использующие их самолеты не выступали за внутреннюю переходную поверхность. Расстояния для мест ожидания соответствуют или несколько превышают значения, установленные ИКАО.

Примечание. Подход Австралии к расположению площадок ожидания предоставляет бóльшую гибкость, обеспечивая при этом защиту поверхностей ограничения препятствий.

3.11.7* Австралия не соблюдает данное требование.

Примечание. География и распределение населения Австралии являются таковыми, что расположение ВПП точного захода на посадку с кодовым номером 4 при превышениях более 2300 фут над уровнем моря является крайне маловероятным.

* Рекомендуемая практика.

- 3.11.8* Австралия применяет расстояние 105 м, а не 90 м, указанное в данной рекомендации. Отсутствуют требования к ВПП с кодовой буквой F.
- Примечание.* Расстояние 105 м согласуется с моделью риска столкновений ИКАО.
- 3.11.9 Одинаковые критерии применяются в отношении обозначения всех мест ожидания.
- Примечание.* Не проводится различие между местом ожидания, установленным в соответствии со Стандартом в п. 3.11.3, и другими местами ожидания.
- 3.12.1*
3.12.2* Обеспечение перронов не оговаривается в действующих требованиях.
- Примечание.* Обеспечение перронов считается вопросом, относящимся к компетенции эксплуатанта аэродрома.
- 3.12.6* В австралийских нормативных правилах не рассматриваются ВПП с кодовой буквой F.
- Примечание.* Эксплуатантам аэродромов, желающим осуществлять строительство аэродромных средств для обслуживания крупногабаритных самолетов, будет рекомендоваться принять критерии ИКАО.
- 3.14 Данные положения не предусмотрены в действующих требованиях.
- Примечание.* Климатические условия Австралии являются таковыми, что данные средства не требуются.

ГЛАВА 4

- 4.1.29 Австралия не предусматривает общий стандарт, касающийся поверхностей ограничения препятствий применительно к поверхностям набора высоты при взлете с разворотом.
- Примечание.* Просьбы в отношении утверждения криволинейных схем взлета рассматриваются на индивидуальной основе.
- 4.2.6* Эксплуатант аэродрома несет ответственность за контроль потенциальных нарушений поверхности ограничения препятствий (OLS).
- 4.2.8
4.2.9 Длина внутренней кромки поверхности захода на посадку для необорудованных ВПП с кодовыми номерами 1, 2 и 3 отличается от требований настоящего Стандарта, а горизонтальный участок начинается после участка с установленной длиной 3600 м с наклоном 2,5%.
- Примечание.* Австралия полагает, что длина внутренней границы поверхности захода на посадку должна быть равной ширине полосы для всех категорий ВПП.
- 4.2.10
4.2.11*
4.2.12* Австралия не запрещает новые объекты или увеличение размеров существующих объектов в пределах любой OLS, если проводится оценка безопасности полетов.
- Примечание.* Оценка безопасности полетов может предложить ряд возможных решений, касающихся поддержания безопасности полетов на аэродроме.
- 4.2.16 В австралийских нормативных правилах не рассматриваются ВПП с кодовой буквой F, включая исключение в отношении горизонтального участка поверхности захода на посадку.
- Примечание.* См. примечание к пп. 4.2.8 и 4.2.9.

* Рекомендуемая практика.

- 4.2.17 Горизонтальный участок поверхности захода на посадку начинается после участка определенной длины с наклоном 2,5%.
- Примечание.* См. примечание к пп. 4.2.8 и 4.2.9.
- 4.2.21* и 4.2.27* См. различие, указанное для п. 4.2.10.
- 4.4.1* Требуется оценивать влияние таких объектов, в частности, находятся ли они в пределах критических или чувствительных зон ILS/MLS.

ГЛАВА 5

- 5.1.1.3* Австралийские нормативные правила требуют, чтобы основной ветроуказатель (WDI) был белого цвета; любые дополнительные WDI, не предусматривающие их освещение в ночное время, желтого цвета; любые дополнительные WDI, предусматривающие их освещение в ночное время, белого или другого цвета, который является хорошо заметным при освещении.
- Примечание.* Австралия не выбрала для использования только один цвет. Опыт показывает, что это является удовлетворительным с точки зрения безопасности полетов.
- 5.1.2.1 Указатели направления посадки не предусматриваются.
- Примечание.* Требуется ветроуказатели. Пилоты используют информацию о направлении ветра при принятии решения о соответствующем направлении посадки в том случае, когда не предоставляются указания службы управления воздушным движением.
- 5.1.3.3* Стандарты, определяющие рассеивание луча или интенсивность света, отсутствуют.
- Примечание.* Предполагается, что коммерческие поставщики предоставляют надлежащее оборудование.
- 5.1.4.1* Сигнальная площадка должна располагаться не более, чем в 15 м от ветроуказателя или, если применяется, основного ветроуказателя.
- Примечание.* Расположение сигнальной площадки вблизи WDI способствует тому, что она оказывается в поле зрения пилотов, когда они ведут наблюдение за WDI для получения информации о ветре.
- 5.1.4.2 Сигнальная площадка должна представлять собой круг диаметром 9 м.
- Примечание.* Данная практика действует длительное время, и нет никаких свидетельств того, что данный Стандарт является неприемлемым.
- 5.1.4.3* Сигнальная площадка имеет черный цвет, и по ее границе проходит белая полоса шириной 1 м или располагаются с одинаковым интервалом 6 белых маркировочных знаков, каждый из которых имеет основание диаметром не менее 0,75 м.
- Примечание.* Данная практика используется длительное время, и нет никаких свидетельств того, что данный Стандарт является неприемлемым.
- 5.2.1.2* Стандарты, касающиеся нанесения маркировочных знаков с учетом степени важности ВПП, отсутствуют.

* Рекомендуемая практика.

Примечание. Зачастую обе ВПП обеспечивают точные заходы на посадку, и обычно является очевидным, какая из двух ВПП является более важной. В качестве определяющих факторов часто выступают длина, преобладающие ветры и пр.

5.2.1.7* Требования к использованию светоотражающих материалов при маркировке искусственных покрытий отсутствуют.

Примечание. Австралии необходимы дополнительные доказательства полезности с точки зрения безопасности полетов светоотражающей маркировки до введения ее обязательного использования.

5.2.1.8* В зонах без искусственного покрытия вместо маркировки предусматривается использовать конусы или щиты.

Примечание. Маркеры являются более эффективными, более заметными и более простыми в обслуживании, чем маркировки на поверхности без искусственного покрытия.

5.2.2.4 В австралийских нормативных правилах не рассматривается случай четырех или более параллельных ВПП.

Примечание. Орган регулирования безопасности полетов в Австралии будет определять подлежащее использованию обозначение в том случае, когда концы двух или более ВПП имеют обозначения, которые могут вызывать путаницу. В случае параллельных ВПП соответствующие буквы L (левая), C (центральная) или R (правая) добавляются к двузначному числу.

5.2.3.1 Маркировка осевой линии может не наноситься на ВПП шириной 18 м, если обеспечиваются боковые маркировочные полосы.

Примечание. Маркировка осевой линии считается ненужной на ВПП такой ширины. Боковые маркировочные полосы обеспечивают достаточное наведение в боковом отношении.

5.2.3.2 Нормативные правила не включают данное требование.

Примечание. Согласно австралийским требованиям первая маркировочная линия должна начинаться в 12 м от числового обозначения ВПП в соответствии с рис. 5.2 Приложения.

5.2.4.7* Поперечная линия требуется на всех порогах.

Примечание. Наличие поперечной линии на всех порогах обеспечивает пилотам более четкое указание фактического местоположения порога.

5.2.4.8 Поперечная линия должна быть шириной 1,2 м.

Примечание. Опыт показал, что линия шириной 1,2 м является достаточной, поскольку она является частью общей маркировки порога.

5.2.4.9 Обеспечение стрелок-указателей не требуется, но предполагается из сопровождающего рисунка.

Примечание. Разрабатываемые нормативные правила предусматривают уточнение этих требований.

5.2.4.10 При временных смещениях на 30 дней или менее требуются более простые маркировки порога.

Примечание. Если период смещения превышает 30 дней, требования соответствуют Стандарту данного Приложения.

* Рекомендуемая практика.

5.2.5 Австралия предусматривает начинающуюся в 300 м от порога маркировку фиксированного расстояния вместо маркировки прицельной точки посадки. Маркировку фиксированного расстояния требуется наносить на обоих концах всех гидроизолированных бетонных или асфальтовых ВПП шириной 30 м или более и длиной 1500 м или более.

Примечание. Опыт использования маркировки фиксированного расстояния является удовлетворительным, и отсутствуют ощутимые преимущества с точки зрения безопасности полетов, которые бы оправдывали отход от существующей практики.

5.2.6.3 Маркировка зоны приземления состоит из двух пар прямоугольных маркировочных знаков, расположенных симметрично относительно осевой линии ВПП. Число таких парных знаков не связано с располагаемой посадочной дистанцией, исключая случаи, где она менее 1500 м, когда дальние от порога ВПП парные знаки опускаются. Маркировка наносится с обоих направлений захода на посадку на ВПП. Ближайшие к порогу концы каждой пары маркировочных полос располагаются на расстоянии 150 и 450 м соответственно от линии порога.

Примечание. Принятый в Австралии метод отличается своей простотой, обеспечивая в то же время пилоту достаточную информацию для выполнения безопасных операций. Принятый метод уменьшает также расходы на обслуживание. Неотъемлемой частью такой системы является стандартизация размеров маркировочных знаков зоны приземления.

5.2.6.4 Маркировочные знаки зоны приземления должны быть 30 м в длину и 3 м в ширину. Поперечный
5.2.6.5* интервал между внутренними сторонами прямоугольника должен составлять 17 м для ВПП шириной 30 м и 23 м для ВПП шириной 45 м или более.

Примечание. См. комментарий к п. 5.2.6.3.

5.2.7.4* В соответствии с требованиями Австралии ширина боковой полосы должна соответствовать ширине маркировки осевой линии ВПП. Это требование не распространяется на ВПП шириной 18 м без маркировки осевой линии, у которых боковая полоса должна иметь ширину 0,3 метра.

Примечание. В зависимости от категории ВПП определяемые в стандартах значения ширины полосы составляют 0,3; 0,45 и 0,9 м.

5.2.9.4 Одинаковые критерии применяются к обозначению всех мест ожидания.

Примечание. Не проводится различие между местом ожидания, установленным в соответствии со Стандартом в п. 3.11.3, и другими местами ожидания.

5.2.9.6* Отсутствуют нормативные правила, регулирующие данный вопрос.

Примечание. В настоящее время в Австралии не выполняются операции по категории II или III. Вероятность того, что маркировка места ожидания у ВПП по схеме В должна будет превышать 60 м в длину, считается незначительной. Однако в соответствующих случаях будут проводиться конкретные оценки, и решение в отношении необходимости дополнительной маркировки будет приниматься на индивидуальной основе.

5.2.10.1* Концепция промежуточных мест ожидания пока не включена в австралийские нормативные правила.

Примечание. Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать выполнение.

5.2.10.2* Австралия не располагает средствами удаления льда/противообледенительной обработки, поэтому в этой связи данная Рекомендуемая практика и Стандарт не применяются.

* Рекомендуемая практика.

- 5.2.10.3 В настоящее время маркировка промежуточных мест ожидания рассматривается как маркировка пересечений РД. Такая маркировка наносится с соблюдением установленных расстояний, которые соответствуют расстояниям, указанным в колонке 11 таблицы 3-1.
- Примечание.* Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать изменение с целью введения маркировки "промежуточного места ожидания". Определение конкретных расстояний для расположения маркировочных знаков устраняет любую неопределенность, которая может возникнуть при интерпретации того, что представляет собой "достаточное удаление".
- 5.2.10.4 См. различие, указанное для п. 5.2.10.2.
- 5.2.10.5 В соответствии с требованиями линии и интервалы имеют длину 1 м, а толщина линии составляет 0,15 м.
- Примечание.* Опыт показал, что существующие требования являются адекватными и дополнительная толщина линии не требуется.
- 5.2.11 Требования к обеспечению пунктов проверки VOR на гражданских аэродромах отсутствуют.
- Примечание.* Считается, что надежность современной технологии позволяет исключить требование в отношении пунктов проверки VOR.
- 5.2.12.6* Линии выруливания должны быть прерывистыми. Линии за руливания должны быть непрерывными, при этом вспомогательные линии за руливания должны представлять собой ряд сплошных точек.
- Примечание.* Принятый подход обеспечивает различие двух линий, что помогает пилотам при управлении маневрированием их воздушных судов.
- 5.2.12.8* Отсутствуют положения, касающиеся обеспечения на линиях за руливания стрелок-указателей направления следования, однако они разрешаются на линиях выруливания.
- Примечание.* См. примечание к п. 5.2.12.6.
- 5.2.12.9* В том случае, когда место стоянки используется несколькими типами воздушных судов, отсутствует требование в отношении "линии разворота для пилота" с целью указания того, где должны разворачиваться для за руливания на место стоянки другие воздушные суда, помимо критического воздушного судна. Должна обеспечиваться линия за руливания шириной 0,3 м. Отсутствует требование в отношении обеспечения стрелки-указателя направления разворота.
- Примечание.* Дополнительная ширина линии обеспечивает лучшую заметность линий.
- 5.2.13.4* Линии безопасного размещения оборудования должны быть прерывистыми, при этом их сплошные отрезки имеют красный цвет, ширину 0,15 м и длину 1 м и наносятся с интервалом в 1 м.
- Примечание.* Считается, что данный метод уменьшает возможность спутывания их с линиями безопасности на стоянке.
- 5.2.14 Требования к маркировке места ожидания на маршруте движения отсутствуют.
- Примечание.* Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать выполнение.
- 5.2.15 В Австралии отсутствуют требования к маркировке, содержащей обязательные для исполнения инструкции, или указательной маркировке.
- 5.2.16

* Рекомендуемая практика.

Примечание. Предусматриваются знаки, содержащие обязательные для исполнения инструкции, и до сих пор не возникали какие-либо существенные проблемы с их установкой. В качестве общего принципа, исходя из эксплуатационных потребностей, Австралия предпочитает наносить на искусственные покрытия минимальное количество необходимой краски. Это связано с аспектами, касающимися характеристик сцепления на поверхности и технического обслуживания покрытий.

5.3.1.1 Любые неаэронавигационные наземные огни в окрестностях аэродрома подвергаются оценке на предмет того, представляют ли они опасность для аэронавигации.

5.3.1.2*

Примечание. Только те огни, которые по результатам оценки будут создавать угрозу для безопасности полетов воздушных судов, должны устраняться, экранироваться или модифицироваться для исключения источника такой угрозы.

5.3.1.4 Существующие системы огней разрешается сохранять в их нынешнем виде до очередной замены или модернизации, когда будет требоваться выполнение Стандарта Приложения.

Примечание. Разрабатываемые нормативные правила будут предписывать эксплуатантам аэродрома включать в их руководства по аэродромам предполагаемые сроки выполнения.

5.3.2.1* Отсутствует требование к обеспечению на аэродромах аварийных огней при отсутствии аварийного источника электроснабжения.

Примечание. Решение в отношении необходимости обеспечения таких огней принимается эксплуатантом аэродрома. Отсутствие аварийных огней может приводить к ухудшению эффективности эксплуатации в том плане, что потребуются назначать запасные аэродромы и предусматривать на борту дополнительный запас топлива.

5.3.2.3* Разрешается использовать факелы или лампы на жидком топливе.

Примечание. В этой связи представляется нереальным оговаривать необходимый цвет огня.

5.3.3.1 Аэродромные маяки обеспечиваются только на нескольких австралийских аэродромах.

5.3.3.3 Необходимость обеспечения аэродромного маяка определяется соображениями эксплуатации.

Примечание. Факторы, указанные в Стандарте Приложения, сами по себе автоматически не требуют обеспечивать наличие маяка. Эксплуатационные оценки проводятся на индивидуальной основе.

5.3.3.6 Разрешается частота 12–30 вспышек в минуту, однако предпочтительно не менее 20 вспышек в минуту.

Примечание. Стандарт в Приложении определяет предпочтительную частоту вспышек. Однако опыт показал, что меньшая частота вспышек не является неудовлетворительной.

5.3.3.7 Австралия по-прежнему использует Стандарт, содержащийся в Приложении 14, изданном в июле 1990 года.

Примечание. Пока не будут опубликованы новые и конкретные фотометрические стандарты, Австралия не предполагает заменять свои существующие требования. Опыт показал, что эти требования являются удовлетворительными.

5.3.3.8 –
5.3.3.14* Австралия не требует использовать аэродромные опознавательные маяки.

* Рекомендуемая практика.

Примечание. По имеющимся данным используемые аэродромные маяки и другие навигационные средства являются достаточными.

5.3.4 Требования к простой системе огней приближения не установлены.

Примечание. Стандартные посадочные и входные огни, дополненные системой визуальной индикации глиссады, считаются достаточными для необорудованных ВПП и ВПП, обслуживающих неточные заходы на посадку.

5.3.5.1 Система визуальной индикации глиссады (VASIS) требуется в тех случаях, когда аэродром обслуживает реактивные самолеты или самолеты с аналогичными требованиями к наведению пилотом.

Примечание. В иных случаях требуется проведение оценки безопасности полетов. Такая оценка будет предусматривать рассмотрение других элементов данного Стандарта Приложения, упомянутых в подпунктах b) – e) включительно.

5.3.5.2 T-VASIS, AT-VASIS или RAPI будут требоваться независимо от кода ВПП для обеспечения посадок реактивных самолетов или согласно установленным требованиям для всех других ВПП.

5.3.5.3

5.3.5.4

Примечание. ARAPI не будет принята по нескольким причинам. Она обеспечивает минимальные визуальные ориентиры, и полная стоимость этой системы только незначительно меньше в сравнении с полной стоимостью RAPI.

5.3.5.5* Отсутствуют конкретные нормативные требования в отношении использования RAPI на временно смещенном пороге ВПП.

Примечание. Когда это необходимо по соображениям эксплуатации, может выдаваться указание использовать VASIS в таких обстоятельствах.

5.3.5.9 Установочные допуски не соответствуют требованиям ИКАО.

Примечание. Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать выполнение.

5.3.5.12 Данное требование не предусмотрено в нормативных правилах.

Примечание. Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать выполнение.

5.3.5.14 Приняты нормальные границы для красных огней в соответствии с разделом 2 добавления 1 к тому I Приложения 14. При этом максимальное значение для "Y" составляет 0,335.

Примечание. Опыт использования T-VASIS не указывает на какие-либо проблемы с точки зрения безопасности полетов. Эта система удовлетворительно обеспечивает красный сигнал.

5.3.5.24 ARAPI не принята для использования в Австралии.

5.3.5.26

5.3.5.38

Примечание. Вследствие ее ограниченных характеристик ARAPI не принята для использования в Австралии.

5.3.5.42 Характеристики поверхности защиты от препятствий являются аналогичными для T-VASIS и RAPI, независимо от кода ВПП и того, обеспечивает ли ВПП визуальные заходы на посадку/заходы на посадку по приборам.

* Рекомендуемая практика.

Примечание. Обоснование различных размеров зон не является полностью аргументированным. Пилот, осуществляющий визуальный заход на посадку с использованием VASIS, не выполняет полет существенно иным образом в случае необорудованной или оборудованной ВПП или ВПП с различными кодовыми номерами.

5.3.5.43 Любые выступающие или близко расположенные объекты должны учитываться, и должно
5.3.5.44 проводиться исследование на предмет определения их возможного отрицательного влияния на безопасность полетов. В таких случаях может потребоваться ввести соответствующие эксплуатационные ограничения.

Примечание. Соответствующие меры регулирования не носят автоматический характер и могут осуществляться через посредство законодательных положений федерального уровня, уровня штата или местного уровня.

5.3.6 Огни управления полетом по кругу не приняты для использования в Австралии.

Примечание. Содержащиеся в Приложении положения недостаточно детализированы для включения в нормативные правила. В тех случаях, когда заходы на посадку по кругу должны выполняться ночью, должны обеспечиваться огни ВПП с полностью всенаправленными характеристиками.

5.3.7 Системы огней подхода к ВПП не приняты для использования в Австралии.

Примечание. Содержащиеся в Приложении положения недостаточно детализированы для включения в нормативные правила. Если возникнет необходимость в таких системах, то данный вопрос будет рассматриваться как особый случай с учетом конкретных эксплуатационных аспектов.

5.3.8.4 Содержащиеся в Приложении положения недостаточно детализированы для включения в нормативные правила. Если возникнет необходимость в такой системе, то данный вопрос будет рассматриваться как особый случай с учетом конкретных эксплуатационных аспектов.

Примечание. Принят инструктивный материал ФАУ Соединенных Штатов Америки, касающийся однонаправленных огней.

5.3.9.5* Австралия не предусматривает использование ВПП, ширина которых превышает 60 м.

Примечание. Описанный в Приложении сценарий не относится к Австралии.

5.3.10* Знаки для обозначения промежуточных мест ожидания не требуются.

Примечание. Промежуточное место ожидания устанавливается в консультации с органом УВД, и определение потребности в соответствующем знаке для обозначения ее является составной частью этого процесса.

5.3.12.3 Отсутствуют нормативные требования к обеспечению осевых огней ВПП в таких обстоятельствах.

5.3.12.4* *Примечание.* Сборники аэронавигационной информации, дополнительные маршрутные правила, стандартные взлетные минимумы предусматривают обеспечение осевых огней ВПП в качестве одного из требований к выполнению взлета при видимости 500 м.

5.3.12.6* В Австралии отсутствует требование в отношении специального обеспечения огней.

* Рекомендуемая практика.

Примечание. Указательная маркировка осевой линии вместе с системой всех огней ВПП в передней ее части обеспечивают адекватное наведение. Смещенный порог ВПП отстоит от начала ВПП только на короткое расстояние, и скорость воздушного судна на начальном участке разбега при взлете является сравнительно небольшой.

5.3.12.7 На участке от 900 до 300 м осевые огни ВПП являются чередующимися красными/красными/переменно-белыми/переменно-белыми.

Примечание. При использовании перемежающихся цепей отказ одной цепи не будет приводить к выдаче неправильных визуальных сигналов.

5.3.15.3* В Австралии отсутствуют усовершенствованные системы управления наземным движением и контроля за ним.

Примечание. Эксплуатационные условия в Австралии являются таковыми, что такие усовершенствованные системы в настоящее время не требуются.

5.3.15.4

Осевые огни РД на ВПП, являющейся частью стандартного маршрута руления, устанавливаются в соответствии с обычными требованиями к огням РД.

Примечание. Данный Стандарт принят вне зависимости от сопутствующих условий.

5.3.15.5*
5.3.15.9* В Австралии отсутствуют усовершенствованные системы управления наземным движением и контроля за ним.

Примечание. Эксплуатационные условия в Австралии являются таковыми, что такие усовершенствованные системы в настоящее время не требуются.

5.3.15.18* Осевые огни РД на ВПП, являющейся частью стандартного маршрута руления, устанавливаются в соответствии с обычными требованиями к огням РД.

Примечание. Данный Стандарт принят вне зависимости от сопутствующих условий.

5.3.16.1 Рулежные огни являются обязательными только на площадках ожидания и не имеющих осевых огней РД, которые предназначены для использования в ночное время.

Примечание. Площадки противообледенительной обработки не используются в Австралии. Рулежные огни не требуются на перронах, поскольку считается, что адекватное наведение может обеспечиваться в результате освещения поверхности или с помощью других средств.

5.3.16.2 Отсутствует требование к обеспечению рулежных огней в таких обстоятельствах.

Примечание. Если ВПП является частью стандартного маршрута руления, она будет рассматриваться как РД и на нее будут распространяться обычные требования, касающиеся РД.

5.3.17 В настоящее время огни линии "стоп" не используются в Австралии. Однако соответствующие стандарты опубликованы, чтобы позволить эксплуатантам аэродромов оценить будущие требования.

5.3.17.4* Огни линии "стоп" не требуются при таких обстоятельствах.

Примечание. Считается, что огни промежуточного места ожидания в сочетании с радиотелефонными инструкциями службы УВД являются адекватными.

* Рекомендуемая практика.

- 5.3.19 Такие средства не требуются в Австралии.
- 5.3.20.2* Огни защиты ВПП не требуются при таких обстоятельствах.
- Примечание.* Предлагается подождать до осуществления установки в некоторых местах в Австралии огней линии "стоп" прежде, чем принимать решение о необходимости дополнения их огнями защиты ВПП.
- 5.3.20.11* Интенсивность огней, указанная на рис. 2-24, считается достаточной.
- 5.3.20.12* *Примечание.* Позиция Австралии основывается на нескольких факторах: типичных схемах РД; сравнительно небольшом удалении, на котором эти огни должны быть видны; относительно малой скорости движения воздушных судов при их приближении к местам ожидания; а также низкой частотой условий, характеризующихся очень плохой видимостью.
- 5.3.20.14* Интенсивность огней, указанная на рис. 2-12, считается достаточной.
- 5.3.20.15* *Примечание.* Позиция Австралии основывается на следующих факторах: хорошей контрастности фона, обеспечиваемого искусственным покрытием, на котором установлены огни; типичными схемами РД; сравнительно небольшой дальностью, на которой эти огни должны быть видны; относительно малой скоростью движения воздушных судов при приближении к местам ожидания; а также низкой частотой условий, характеризующихся очень плохой видимостью.
- 5.3.22.1 В тех случаях, когда предусматривается стыковка самолета с телескопическим трапом, требуется система визуального управления стыковкой.
- 5.3.22.2–5.3.22.8* Существующее оборудование разрешается оставить в его нынешнем виде до планируемой замены или модернизации, после чего будет требоваться выполнение Стандарта Приложения.
- 5.3.22.9–5.3.22.16* *Примечание.* Разрабатываемые нормативные правила будут обязывать эксплуатантов аэродромов включать в их руководства по аэродромам планируемые сроки выполнения.
- 5.3.22.17–5.3.22.19* 5.3.22.20
- 5.3.23 Огни управления маневрированием воздушного судна на месте стоянки не приняты для использования в Австралии.
- Примечание.* Австралия считает, что маркировка и прожекторное освещение перрона вместе с системой визуального управления стыковкой при выполнении наиболее критических маневров, связанных с парковкой на перроне, являются достаточными средствами.
- 5.3.24 Огни места ожидания на маршруте движения не требуются.
- Примечание.* Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать требование к обеспечению места ожидания на маршруте движения у пересечения маршрута с ВПП, однако не будут предусматривать требование в отношении огня места ожидания на маршруте движения.
- 5.4.1.2* Концепция использования знаков с переменной информацией пока не принята.
- 5.4.1.9 *Примечание.* До принятия знаков такого типа Австралия хотела бы иметь подтверждение готовности технологии и наличия эксплуатационных преимуществ.
- 5.4.1.10 5.4.1.11*
- 5.4.2.8 Во всех обстоятельствах знаки не требуются на обеих сторонах РД.
- 5.4.2.10 5.4.2.11

* Рекомендуемая практика.

Примечание. Знаки требуются на левой стороне РД, но только с правой стороны РД, когда это обусловлено практическими соображениями.

5.4.2.16 Одинаковые критерии применяются в отношении знаков на всех местах ожидания.

Примечание. Не проводится различие между местом ожидания, установленным в соответствии со Стандартом в п. 3.11.3, и другими местами ожидания.

5.4.3.4 Знак освобожденной ВПП не принят.

Примечание. Применяется Стандарт, касающийся цветового кодирования огней выводной РД.

5.4.3.12*
5.4.3.13*
5.4.3.14 Данные требования не оговорены в нормативных правилах. Излишние знаки на аэродромах не приветствуются.

Примечание. Когда это будет обусловлено соображениями эксплуатации, необходимость знаков будет рассматриваться на индивидуальной основе.

5.4.3.15 В настоящее время указательные знаки специально не требуются в местах пересечения РД. В таких случаях требуется соответствующая маркировка.

Примечание. Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать выполнение.

5.4.3.17 Расположение знаков до точки схода с ВПП связано с кодовой буквой РД, а не кодовым номером ВПП.

Примечание. Представляется маловероятным, что на ВПП с кодовыми номерами 1 и 2 будут устанавливаться знаки управления движением. При использовании конкретной ВПП тяжелыми и легкими самолетами легкие самолеты должны как можно скорее переводиться с данной ВПП, если обеспечивается некоторая приемлемая ВПП.

5.4.3.18
5.4.3.19 Знак освобожденной ВПП не принят.

Примечание. Применяется Стандарт, касающийся цветового кодирования огней выводной РД.

5.4.3.20 Знаки взлета с места пересечения требуется размещать непосредственно на траверзе места ожидания.

Примечание. Австралия считает важным аспектом согласованное размещение этого знака и маркировки места ожидания.

5.4.3.28 Знак освобожденной ВПП не принят.

Примечание. Применяется Стандарт, касающийся цветового кодирования огней выводной РД.

5.4.3.29 На знаках располагаемой длины разбега при взлете указывается обозначение ВПП вместе с располагаемой длиной разбега при взлете.

Примечание. Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать выполнение.

5.4.3.33* Данное требование не предусмотрено в нормативных правилах. Представляется маловероятным, что такой сценарий будет иметь место в Австралии.

* Рекомендуемая практика.

Примечание. Требования в отношении такого знака будут рассматриваться на индивидуальной основе. При разработке данных требований будут проводиться консультации с органами управления воздушным движением.

5.4.3.34 Данная рекомендация применяется на практике, хотя она и не отражена в нормативных правилах.

Примечание. Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать выполнение.

5.4.4 См. различие, указанное для п. 5.2.11.

5.4.5 Оознавательные знаки аэродрома не требуются.

Примечание. По мнению Австралии, данный метод идентификации аэродромов не требуется. Считается, что данный вопрос не связан с безопасностью полетов.

5.4.6.1* В настоящее время отсутствует требование дополнять маркировку места стоянки воздушного судна знаком, обозначающим место стоянки воздушного судна. На практике это обеспечивается на местах стоянки с системами визуального управления стыковкой с трапом.

Примечание. Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать это требование в качестве стандарта применительно к местам парковки, оборудованным системами визуального управления стыковкой с трапом.

5.4.6.2* Отсутствуют требования, касающиеся расположения опознавательного знака места стоянки воздушного судна.

Примечание. Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать выполнение.

5.4.6.3* Номер места стыковки с трапом указывается белыми цифрами на черном фоне, при этом по контуру цифр проходят светящиеся ночью зеленым цветом неоновые трубки.

Примечание. За многие годы эти знаки удовлетворительно себя зарекомендовали. Они не считаются достаточно критичными с точки зрения безопасности полетов, чтобы переходить на Стандарт Приложения.

5.4.7.1 –
5.4.7.5 Знаки места ожидания на маршруте движения не требуются.

Примечание. В разрабатываемых нормативных правилах предусматриваются знаки остановки транспортных средств. Эти знаки могут располагаться в местах пересечения маршрута движения/РД, местах ожидания на маршруте движения или местах входа в чувствительные зоны ILS. В нормативных правилах будет предложено сделать эти знаки аналогичными местным знакам дорожного движения.

5.5.3 Боковые маркеры концевых полос торможения не требуются.

Примечание. Австралия не видит необходимости в таких маркерах. В случае концевой полосы торможения с искусственным покрытием кромка покрытия будет заметной. Концевые полосы торможения без искусственного покрытия целиком находятся в пределах всей летной полосы и не требуют дополнительного определения.

5.5.4 Эти требования не применяются в Австралии.

Примечание. Покрытые снегом ВПП не характерны для использования авиации в Австралии.

* Рекомендуемая практика.

- 5.5.7.2* Отсутствует требование в отношении объединения маркеров с арматурой огней РД.
- Примечание.* Если огни устанавливаются на РД без искусственного покрытия, они будут фактически определять границы РД.

ГЛАВА 6

- 6.1.5 Маркировка недвижимого объекта не требуется.
- 6.1.8
- Примечание.* Если ВПП используется ночью, то, как правило, требуется светоограждение препятствий.
- 6.2.11 Существует требование к использованию флажков для обозначения формы и размеров препятствия, с тем чтобы оно было хорошо видно.
- Примечание.* Считается, что детальные требования, содержащиеся в Приложении, не являются необходимыми.
- 6.3.4 Австралией предусматривается использование проблесковых или вращающихся огней янтарного/желтого/оранжевого цвета, являющихся стандартным автомобильным оборудованием.
- Примечание.* Заградительные огни низкой интенсивности типов С и D не приняты. Опыт показал, что стандартный автомобильный огонь является удовлетворительным.
- 6.3.5 Автомобили сопровождения не используются на гражданских аэродромах Австралии.
- Примечание.* См. комментарий к п. 6.3.4.
- 6.3.6* Заградительные огни низкой интенсивности могут использоваться либо отдельно, либо в сочетании с огнями средней интенсивности или наоборот. Тип огня не установлен.
- 6.3.16 Белые проблесковые заградительные огни типа А не приняты вследствие их создающего помехи влияния на окружающую обстановку.
- Примечание.* Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать возможность использования этих огней в ограниченных случаях.
- 6.3.24 Австралийские стандарты предусматривают более высокие уровни интенсивности в сравнении с минимальными значениями в Приложении.
- Примечание.* По мнению Австралии, данный Стандарт Приложения не обеспечивает достаточную яркость огней.
- 6.3.25 Противопожарные транспортные средства имеют вращающиеся красные огни. Предупреждающие огни на транспортных средствах должны быть янтарного/желтого/оранжевого цвета. Другие аварийные транспортные средства, которые используются на и вне аэродрома, имеют огни, отвечающие требованиям муниципальных округов, в которых они используются.
- 6.3.26 Огни типа D не применяются в Австралии, поскольку автомобили сопровождения не используются на гражданских аэродромах.
- 6.3.27 Огни типа С должны иметь янтарный/желтый/оранжевый цвет и быть проблесковыми или вращающимися.

* Рекомендуемая практика.

6.3.28 Объекты с ограниченной подвижностью, такие как телескопические трапы, считаются частью здания аэровокзала, и их светоограждение должно соответствовать обычным стандартам светоограждения препятствий.

6.3.32 В случае огней типа В, установленных на значительных препятствиях, таких как группы деревьев или здания, одновременные проблески не требуются.

Примечание. По соображениям, связанным с окружающей средой, для широкого применения рекомендуются огни средней интенсивности типа А.

ГЛАВА 7

7.1.6 Данные требования не оговорены в нормативных правилах. Однако согласно существующим
7.1.7 нормативным правилам работы, связанные со строительством/техническим обслуживанием, должны проводиться в соответствии с утвержденным методом осуществления планируемых работ.

Примечание. Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать выполнение.

7.2.2* Рулежные боковые маркировочные полосы должны располагаться по обеим кромкам РД, когда кромка не является четко заметной.

7.4.4 Данные требования не оговорены в нормативных правилах. Однако согласно существующим нормативным правилам работы, связанные со строительством/техническим обслуживанием, должны проводиться в соответствии с утвержденным методом осуществления планируемых работ.

Примечание. Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать выполнение.

7.4.6* Флажки и маркерные щиты, предупреждающие о непригодных для использования зонах, не
7.4.7* используются.

Примечание. Австралия требует применять конусы для обозначения непригодных для использования зон.

ГЛАВА 8

8.1.4 Существующие системы могут сохраняться в их нынешнем виде до очередной замены или модернизации.

Примечание. Разрабатываемые нормативные правила будут обязывать эксплуатантов аэродрома включать в их руководства по аэродромам планируемые сроки выполнения.

8.1.7* Отсутствует требование обеспечивать резервный источник электроснабжения на таких аэродромах.

Примечание. Внедрены эксплуатационные процедуры, которые обязывают пилотов, планирующих выполнять полеты в ночное время на аэродромах, не имеющих резервного энергоснабжения, указывать в их планах полетов приемлемые запасные аэродромы.

8.1.9 В соответствии с существующими эксплуатационными процедурами вылеты в условиях низкой видимости разрешаются с аэродромов категории I, которые имеют резервный источник электропитания.

Примечание. Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать выполнение.

* Рекомендуемая практика.

8.2.1 Перемежающиеся цепи рекомендуются, но не являются обязательными. На тех аэродромах, где это не обеспечивается, эксплуатационные требования будут предусматривать закрытие аэродромов в случае отказа оборудования.

8.2.3 В существующих нормативных правилах данный вопрос не рассматривается, однако предусматриваемые этим Стандартом обстоятельства являются редкими в условиях Австралии.

Примечание. Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать выполнение.

8.3.3* В данный момент Австралия не имеет аэродромов категории II или III.

8.3.4*

Примечание. Использование ВПП при RVR менее 550 м является необычным в Австралии. Местные процедуры могут предусматривать в связи с такими нечастыми операциями проведение, например, визуальной инспекции ВПП и огней до начала выполнения операций.

8.9.1 Австралия не требует использовать систему управления наземным движением и контроля за ним.

Примечание. Эксплуатанты аэродромов по своему усмотрению решают данный вопрос на индивидуальной основе. Запросы в отношении обеспечения такой системы могут приниматься от пользователей аэродромов.

8.9.7* Обеспечение радиолокатора управления наземным движением на площади маневрирования не
8.9.8* требуется.

Примечание. Вопрос, касающийся наличия такого радиолокатора, будет рассматриваться на индивидуальной основе. Принятие решения будет предусматривать исследование аспектов безопасности полетов.

ГЛАВА 9

9.2.1 Спасательные и противопожарные службы, в соответствующий со Стандартами данного Приложения, не обеспечиваются в некоторых международных и международных запасных аэропортах. За подробной информацией эксплуатантам следует обращаться к дополнению к AIP о полетах по маршрутам в Австралии (ERSA).

Примечание. Аэродром с пропускной способностью 350 000 пассажиров в год используется в настоящее время в качестве базового аэродрома, обеспечивающего услуги спасательных и противопожарных служб (RFFS) в целях соблюдения Стандартов Приложения.

9.4.1* Программы технического обслуживания аэродромов принимаются по усмотрению эксплуатанта
9.4.2* аэродрома.

Примечание. Объем технического обслуживания зависит от характера использования и окружающих условий. Полномочный орган по регулированию безопасности полетов в Австралии будет предпринимать соответствующие действия, если на безопасности полетов будут сказываться плохие программы технического обслуживания.

9.4.5 Австралия основное внимание уделяет структуре поверхности ВПП, а не измерению характеристик
9.4.6 сцепления на ВПП.

9.4.7*

Примечание. Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать введение концепции измерения сцепления.

* Рекомендуемая практика.

- 9.4.8* Эксплуатантам аэродромов предписывается в рамках проверок эксплуатационной годности аэродромов оценивать состояние поверхности рабочей площади аэродрома.
- Примечание.* Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать введение концепции измерения сцепления.
- 9.4.9* Удаление посторонних предметов с покрытия, используемого реактивными и турбовинтовыми транспортными воздушными судами, требуется осуществлять немедленно после их обнаружения. К такому покрытию относятся гидроизолированные боковые полосы безопасности РД.
- 9.4.10 Существует общее требование к поддержанию чистоты покрытия, используемого реактивными и
9.4.11* турбовинтовыми транспортными воздушными судами. Снег, слякоть и лед не характерны для
9.4.12* аэродромов в Австралии.
9.4.13*
9.4.14*
9.4.15
- 9.4.21 Профилактическое техническое обслуживание не является обязательным.
- Примечание.* Эксплуатантам аэродромов предписывается регулировать огни при проверке их исправности.
- 9.4.22* Визуальные проверки вместе с докладами пилотов считаются достаточными.
- Примечание.* Измерение интенсивности, углов рассеивания лучей, в частности огней приближения, практически невозможно в данный момент. В настоящее время контрольно-измерительное оборудование имеется в ограниченной номенклатуре.
- 9.4.23* Эти рекомендации в данный Стандарт не приняты, поскольку в настоящее время в Австралии не
9.2.24* выполняются операции по категориям II и III.
9.4.25*
9.4.26 *Примечание.* См. примечание к п. 9.4.22. Удовлетворительное измерительное оборудование для наземных огней приближения пока отсутствует.
- 9.4.27 В настоящее время огни линии "стоп" в Австралии не используются.
- 9.4.28 Данный Стандарт применяется независимо от видимости.
- 9.4.29 – Австралия установила критерии, которые используются для определения необходимости проведения
9.4.31 технического обслуживания. Эти критерии применяются во всех случаях и аналогичны критериям ИКАО.
- Примечание.* Поскольку в Австралии не выполняются операции по категориям II и III, критерии упрощены без ущерба для безопасности полетов.
- 9.4.32* Хотя эти положения не предусмотрены в нормативных правилах, на практике они соблюдаются.
- Примечание.* Разрабатываемые нормативные правила будут предусматривать выполнение.
- 9.5.1 Внедрение эффективных мер борьбы с птицами является обязанностью эксплуатанта аэродрома. Отсутствует национальная система сбора и распространения информации.
- Примечание.* Данное требование включено в руководство по аэродрому, которое должно утверждаться для сертифицируемых аэродромов.

* Рекомендуемая практика.

9.6 Австралия не требует создания службы организации деятельности на перроне. Управление воздушными судами на перроне относится к обязанности перевозчиков.

Примечание. Такая практика удовлетворительно применяется на международных аэродромах Австралии.

ГЛАВА 1

- 1.1 В австрийских правилах имеется различие между используемым в Приложении 14 ИКАО для эксплуатационных целей термином "превышение аэродрома" и термином "контрольное превышение аэродрома", используемым для определения ограничений препятствий.

Контрольное превышение аэродрома представляет собой превышение контрольной точки аэродрома над средним уровнем моря с точностью до ближайшего метра.

ГЛАВА 3

- 3.4.2 Хотя австрийские правила предусматривают концевую полосу безопасности ВПП по крайней мере в 300 м, когда аэродром имеет кодовый номер 3 или 4, на некоторых аэродромах окружающая местность не позволяет обеспечить полную длину в соответствии с п. 3.4.2.

ГЛАВА 4

- 4.1.25 Термин "поверхность набора высоты при взлете" не используется и в этой связи не определен.
- 4.2 Требования, касающиеся поверхностей захода на посадку, также применяются к зонам взлета и поверхностям взлета.

ГЛАВА 5

- 5.2.1.5 На перронах имеются дополнительные маркировочные знаки, т. е. белого цвета для служебных дорог (пассажирские и служебные транспортные средства) и красного цвета – для зон стоянки служебных транспортных средств и перронного оборудования, а оранжевого цвета для обозначения границ контролируемой зоны перрона.
- 5.3.17.9 Допускается исключение в тех случаях, когда выключаемые осевые огни РД ухудшают наведение при рулении.
- 5.3.24 На данный момент огни места ожидания на маршруте движения предусматриваться не будут. Основание: при движении в сторону ВПП большинство транспортных средств использует РД при наличии разрешения органа УВД.
- 5.4.3.5* Указание "TORA (RWY)" добавлено на знаках взлета с места пересечения.

ГЛАВА 6

- 6.2.12 Флажки, используемые для маркировки препятствий, представляют собой квадрат со стороной размером 0,5 м красного или желтого цвета.

Замечание по выполнению положений. Положения главы 6 Приложения 14 будут введены в кратчайшие сроки.

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 2

2.6 Классификационное число покрытия в единицах PCN не предоставляется.

Примечание. Прочность искусственного покрытия измеряется в AUW (принятый за единицу вес воздушного судна).

ГЛАВА 5

5.3.1.2* Требования главы 5 Приложения 14, касающиеся зон полетов, свободных от воздействия лазерных лучей, критических с точки зрения воздействия лазерных лучей и чувствительных к воздействию лазерных лучей, не включены.

Примечание. Хотя эти требования считаются важными для безопасности полетов, Приложение 14 является не самым подходящим для них местом.

ГЛАВА 6

6.3.24 Интенсивность заградительных огней низкой интенсивности никогда не является меньше 32,5 кд огней красного цвета.

Примечание. Мы хотим установить единообразные значения интенсивности света.

6.3.34 Интенсивность заградительных огней высокой интенсивности может составлять 20 000 кд в
Таблица 6-3 дневное время и 4000 кд в ночное время.

Замечание по выполнению положений:

Положение Приложения

Предлагаемая дата выполнения

Глава 2
2.6

Выполняется на постоянной основе. Публикуется в AIP

Глава 6
6.3.24
6.3.34

Выполняется на постоянной основе. Публикуется в AIP
Выполняется на постоянной основе. Публикуется в AIP

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 1

1.3.1 Аэродромы не будут сертифицироваться с 27 ноября 2003 года.

Примечание. Задержка связана с решением правовых вопросов.

Замечание по выполнению положений. Начиная с даты, которая будет определена позднее, аэродромы, используемые для международных полетов и имеющие по крайней мере одну ВПП минимальной длиной 1200 м, будут сертифицироваться на основе соответствующих регламентирующих правил согласно требованиям, содержащимся в настоящем Приложении, а также другим соответствующим требованиям ИКАО.

ГЛАВА 9

9.5.3 Данный Стандарт рассматривается только в качестве рекомендуемой практики.

Примечание. Борьба с птицами в аэропортах является вопросом, решение которого зависит не только от авиационных полномочных органов или аэропортовых администраций. Во многих случаях находящиеся за пределами границ аэропорта районы представляют собой естественную окружающую среду, например мангровые заросли, болота, реки или озера, где могут обитать местные виды птиц. Бразильское законодательство защищает такие районы, а также местную фауну. В этой связи полномочные органы гражданской авиации не могут эффективно решить проблему активности и обитания птиц в окрестностях аэропортов, поскольку это выходит за их юридически очерченный круг полномочий.

9.5.4 Данный Стандарт рассматривается только в качестве рекомендуемой практики.

Примечание. Муниципальные и местные администрации являются теми органами, которые юридически отвечают за планирование и регулирование использования городских земель, включая мусорные свалки. В этой связи полномочные органы гражданской авиации и федеральное правительство не могут эффективно решить проблему присутствия птиц на мусорных свалках или в других местах, поскольку это выходит за их юридически очерченный круг полномочий.

ГЛАВА 1**1.1 Определения**

Аэродром. Вануату определяет аэродром как:

- 1) любой определенный участок земной или водной поверхности, предусмотренный или предназначенный полностью или частично для посадки, вылета и наземного движения воздушных судов;
- 2) включает любые здания, сооружения и оборудование, которые расположены на любом таком участке или рядом с ним и используются во взаимосвязи с функциями аэродрома или его администрации.

Площадь маневрирования. Вануату определяет площадь маневрирования как:

- 1) часть аэродрома, используемая для взлета и посадки воздушных судов, а также для наземного движения воздушных судов при выполнении взлета и посадки; но
- 2) не включает зоны, предусмотренные для загрузки, разгрузки или технического обслуживания воздушных судов.

ГЛАВА 2

- 2.10 Владелец или эксплуатант воздушного судна несет ответственность за удаление воздушного судна, потерявшего неожиданно способность двигаться на перроне или прилегающих к нему зонах, однако генеральный директор компании Airports Vanuatu Limited оставляет за собой право приступить к удалению такого воздушного судна, если его удаление не будет выполнено в течение установленного срока. Расходы за такую операцию будут возлагаться на владельца или эксплуатанта, и компания Airports Vanuatu Limited не несет ответственности за потерю или повреждение воздушного судна.

ГЛАВА 3

- 3.2.1* На аэродроме Порт Вила/Бауэрфилд боковые полосы безопасности шириной 6 м обеспечиваются
3.2.3* только на первых 600 м ВПП 29.

*Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 3

3.4.1 Не обеспечиваются вследствие характера местности у обоих концов ВПП.

Примечание. Предельная длина ВПП составляет 2286 м, и будущие планы будут предусматривать ее увеличение.

3.5 Не регламентируются.

Примечание. Проводятся исследования с целью регламентации длины и ширины полосы, свободной от препятствий.

3.6 Не регламентируются.

Примечание. Проводятся аэронавигационные исследования с целью определения размеров и технических требований.

3.8.7* Минимальные разделительные расстояния РД.

Примечание. Меньше, чем минимальное расстояние для оборудованных ВПП согласно коду 4D.

ГЛАВА 5

5.3.4.1* Системы огней приближения не обеспечиваются.

Примечание. В связи с характером местности у обоих концов ВПП установка систем связана с непомерно высокими расходами. Вопрос будет рассмотрен при планируемом увеличении длины ВПП. Рассматриваются также альтернативные меры.

ГЛАВА 8

8.7.1 Расположение и ломкость оборудования в оперативных зонах.

Примечание. Ветроуказатель и будка глиссадного оборудования не являются ломкими по своей конструкции. К 2005 году планируется перейти на ломкие конструкции.

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 2

- 2.1.5 Публикацию информации о контрольных точках аэродромов в системе WGS-84 предполагается
 2.1.6 начать, спустя некоторое время после начала применения поправки 2.

Примечание. Некоторое дополнительное время требуется в связи с необходимостью приведения данных об их местоположении в соответствие с объявленными дистанциями, указанными в сертификационном документе аэродрома (официальный документ об утверждении национальной администрацией).

Добавление 5

- Таблица 1 В Германии описание препятствий отличается от приведенного в этих таблицах:
 Таблица 2

- a) препятствия в зонах захода на посадку и взлета;
 b) препятствия в зонах полета по кругу и на аэродроме.

Порог ВПП, конец ВПП: для нескольких аэродромов, где выполняются полеты по ППП, не представляется возможным публиковать информацию об их местоположении с даты начала применения поправки.

Примечание. Некоторое дополнительное время требуется в связи с необходимостью приведения данных об их местоположении в соответствие с объявленными дистанциями, указанными в сертификационном документе аэродрома (официальный документ об утверждении национальной администрацией).

- Таблица 2 В Германии не будет публиковаться информация о волне геоида WGS-84 в месте превышения аэродрома.

Примечание. Публиковать информацию в отношении этого элемента нет необходимости, поскольку при неточных заходах на посадку MDH соотносится с местом расположения порога ВПП на всех аэродромах Германии, где выполняются полеты по ППП.

Замечание по выполнению:

Положения Приложения *Предлагаемая дата выполнения*

Добавление 5 Соблюдение этого положения не планируется
 Таблица 1
 Таблица 2

ГЛАВА 2

2.6 В большинстве аэропортов Греции несущая способность искусственного покрытия пока еще определяется с помощью метода LCN.

Примечание. Постепенно этот метод будет заменен методом ACN/PCN.

ГЛАВА 3

3.3.2 Летная полоса может заканчиваться у конца концевой полосы торможения.

- 3.3.4*
- a) Ширина летных полос, связанных с ВПП, оборудованными для неточного захода на посадку, составляет 150 м для кодовых номеров 3 и 4 (75 м по обе стороны от осевой линии ВПП).
 - b) Ширина летных полос, связанных с ВПП, оборудованными для неточного захода на посадку, может составлять 80 м для кодового номера 2 (40 м по обе стороны от осевой линии ВПП).
 - c) Ширина летных полос, связанных с ВПП, оборудованными для неточных заходов на посадку, может составлять 60 м для кодового номера 1 (30 м по обе стороны от осевой линии ВПП).

3.4 В Греции не обеспечиваются концевые зоны безопасности, но во всех аэропортах к концу ВПП прилегает выровненная и укатанная полоса.

3.5.3* В определенных случаях ширина полосы, свободной от препятствий, по обе стороны от осевой линии ВПП может составлять менее 75 м.

ГЛАВА 4

4.2.2
Таблица 4-1 Размеры и наклоны поверхности захода на посадку, связанной с ВПП, оборудованными для неточного захода на посадку, могут быть такими же, как для поверхности захода на посадку, связанной с ВПП, не оборудованными для захода на посадку по приборам.

ГЛАВА 5

5.1.2 Указатели направления посадки на аэродромах Греции не используются.

5.2.9.4 Там, где это практически возможно.

5.2.11 В Греции отсутствуют аэродромные пункты проверки VOR.

5.2.14 Не применяется.

5.3.1.9* Температура не измеряется.

5.3.1.12
5.3.1.13 Соотношение между максимальным значением силы света и минимальным значением силы света не измеряется. Изготовители гарантируют соответствие установленных огней Стандартам ИКАО.

5.3.3.7 Эффективная интенсивность проблесковых огней аэродромных маяков отвечает требованиям ИКАО, изложенным в первом издании (1990) тома I Приложения 14.

5.3.6 Не применяется.

5.3.7

* Рекомендуемая практика.

- 5.3.8.1* Огни обозначения порога ВПП также устанавливаются на необорудованных ВПП в целях повышения заметности, что обусловлено рельефом местности.
- 5.4 В большинстве аэропортов Греции знаки не обеспечиваются.
- 5.4.5 Не применяется.
- 5.4.7

Дополнение А

- 13.1 Зоны, временно непригодные для использования, в основном обозначаются проблесковыми огнями красного цвета.

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 9

9.1.13 Интервалы между учениями по отработке полномасштабных действий на случай аварийной обстановки на аэродроме будут превышать 2 года.

9.4.5 Помимо предписанных будут допускаться другие методы измерения характеристик сцепления.

Замечание по выполнению положений. Поправки к тому I Приложения 14, которые нет необходимости вводить вплоть до 9 ноября 1995 года, начнут применяться в Дании в сроки, указанные ниже:

<i>Положения Приложения</i>	<i>Замечание</i>	<i>Предлагаемый срок введения</i>
5.2.5	Маркировка прицельной точки посадки	1 января 2005 года
5.2.6	Маркировка зоны приземления	1 января 2005 года
5.3.1.3	Надземные огни приближения	1 января 2005 года
5.3.22	Система визуальной стыковки с телескопическим трапом	1 января 2005 года
9.2	Спасание и борьба с пожаром	1 января 2005 года

ГЛАВА 4

- 4.1.8 *Замечание по выполнению положений.* Объявляется, что в конце 2002 года будет произведено ограничение и устранение препятствий в целях учета заходов на посадку со смещением и криволинейных заходов на посадку, при этом будут установлены поверхности ограничения препятствий и разработаны карты препятствий на аэродроме.

ГЛАВА 9

- 9.2.3 *Замечание по выполнению положений.* Объявляется, что в конце 2002 года будет исключено положение по снижению на две ступени категории аэродрома применительно к аварийно-спасательным и противопожарным операциям и в этой связи будет обеспечиваться необходимое соответствие требуемым категориям в части, касающейся средств и персонала.
- 9.2.21 *Замечание по выполнению положений.* Мы уведомляем, что в конце 2002 года время разворачивания, необходимое для подъезда к любой точке ВПП в аварийной ситуации, будет доведено до 3 мин.
-

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 2

2.9.9* Учитывая климат нашей страны, предлагаемая рекомендация не применяется.

ГЛАВА 3

3.1.11* Минимальное расстояние между параллельными ВПП, предназначенными для выполнения независимых параллельных заходов на посадку, составляет 1310 м.

3.3.2 Предполагается, что к 1 января 2009 года не все аэропорты будут доведены до уровня требований Стандарта, касающегося длины ЛП.

3.4.3* Данная Рекомендуемая практика не соблюдается в Испании.

3.7 Рекомендация о создании рабочих зон радиовысотомеров применяется в тех аэропортах, где требуется обеспечение точных заходов на посадку по категории II/III.

ГЛАВА 5

5.2.15 В Испании высота знаков для указательной маркировки обычно составляет 2 м.

5.3.5 31 декабря 1999 года на семи порогах четырех ВПП, где в настоящее время пока используется система VASIS, будут установлены системы PAPI.

5.3.17.10 Существующие средства не отвечают требованиям данного Стандарта.

5.3.22 К 31 декабря 1999 года все системы визуальной стыковки с телескопическим трапом будут отвечать установленным требованиям.

5.4 Работы по обеспечению выполнения соответствующих положений будут завершены в 2001 году.

ГЛАВА 6

6.3.16 Это положение не применяется, поскольку требования ИКАО отличаются от требований, содержащихся в нашем Кодексе воздушного движения.

*Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 1

- 1.3.1 *Замечание по выполнению положений.* Сертификация аэродромов должна быть обеспечена в соответствии со следующей схемой:
- > 10 млн. пассажиров в год: до 27 ноября 2003 года;
 - > 3 млн. пассажиров в год: до 30 мая 2004 года;
 - > 600 000 пассажиров в год: до 30 ноября 2004 года;
 - > 50 000 пассажиров в год: до 30 мая 2005 года;
 - < 50 000 пассажиров в год: до 30 ноября 2005 года.

Примечание. Недавно был начат процесс приватизации. Переход на такую новую практику еще продолжается.

ГЛАВА 3

- 3.1.12* Уклон вычисляется путем деления разницы между превышениями концов ВПП.
- Примечание.* Рассчитанный таким образом уклон считается более пригодным для оценки характеристик воздушных судов.
- 3.1.16* Дальность видимости на ВПП в случае кодовых букв C, D, E или F может быть уменьшена до 1200 м, когда длина ВПП составляет более 2400 м.
- Примечание.* Данная рекомендация считается слишком жесткой применительно к длинным ВПП.
- 3.1.18* Для выпуклых поверхностей существующих ВПП допускается поперечный уклон менее 1% при условии, что сток воды обеспечивается за счет нарезания канавок или использования дренажного слоя.
- Примечание.* Такая практика успешно используется на аэродромах Италии.
- 3.2.4* На существующих ВПП до очередной их модернизации разрешается ступенька менее 0,004 м между боковой полосой безопасности и соответствующей ВПП.
- Примечание.* Обеспечивается возможность постепенного выполнения утвержденной Рекомендуемой практики.
- 3.3.7 В некоторых военных аэропортах, открытых для гражданского использования, выполнение этого Стандарта не обеспечивается вследствие наличия неподвижных объектов, используемых для аварийной остановки военных воздушных судов.
- Примечание.* Обусловлено эксплуатационными требованиями ВВС Италии.
- 3.4.1 В некоторых военных аэропортах, открытых для гражданского использования, выполнение этого Стандарта не обеспечивается.
- Примечание.* Обусловлено эксплуатационными требованиями ВВС Италии.
- 3.4.2 При условии утверждения ENAC, в особых обстоятельствах итальянские правила разрешают использование альтернативных мер.
- Примечание.* В целях исключения чрезмерного ограничения использования аэропортов, где невозможно обеспечить полноразмерные концевые зоны безопасности ВПП.

* Рекомендуемая практика.

- 3.4.6* В некоторых военных аэропортах, открытых для гражданского использования, выполнение данной
3.4.7* Рекомендуемой практики не обеспечивается из-за наличия неподвижных объектов, используемых для аварийной остановки военных воздушных судов.

Примечание. Обусловлено эксплуатационными требованиями ВВС Италии.

- 3.12.6* В случае кодовой буквы С итальянские правила разрешают уменьшение безопасного расстояния до 3 м на любой части стоянки, на которой система визуальной стыковки с телескопическим трапом обеспечивает наведение по азимуту.

Примечание. В целях получения дополнительных преимуществ использования на аэродромах, соответствующих кодовой букве С, наведения по азимуту с помощью системы визуальной стыковки с телескопическим трапом.

ГЛАВА 4

- 4.2.6* Не применяется.

Примечание. Будет учитываться при последующих усовершенствованиях.

- 4.2.24* Не применяется.

Примечание. Будет учитываться при последующих усовершенствованиях.

- 4.2.25 Размещение новых объектов или увеличение размеров существующих объектов разрешается также при условии того, что результаты авиационного исследования показывают, что объект не будет ставить под угрозу безопасность полетов или оказывать значительное влияние на регулярность полетов самолетов.

ГЛАВА 6

- 6.1.1* Итальянские правила допускают следующие исключения, которые отличаются от упомянутых в томе I Приложения 14:

- неподвижные объекты или элементы местности, которые существенно затрудняют доступ к аэродромной зоне полета по кругу, не требуют маркировки или светоотграждения, если введены соответствующие процедуры пролета рельефа местности;
- препятствие, которое ENAC считает несущественным с эксплуатационной точки зрения, не требует маркировки или светоотграждения.

Исключения в п. 6.1.1 b) и d) тома I Приложения 14 не применяются.

Примечание. Цель заключается в использовании более гибкого подхода, исключая при этом влияние на уровень безопасности полетов, предусматриваемый SARPS в томе I Приложения 14.

- 6.1.2* Итальянские правила допускают следующие исключения, которые отличаются от упомянутых в томе I Приложения 14:

- неподвижные объекты или элементы местности, которые существенно затрудняют доступ к аэродромной зоне полета по кругу, не требуют маркировки или светоотграждения, если введены соответствующие процедуры пролета рельефа местности;

* Рекомендуемая практика.

- препятствие, которое ENAC считает несущественным с эксплуатационной точки зрения, не требует маркировки или светоограждения.

Исключения в п. 6.1.2 а) тома I Приложения 14 не применяются.

Примечание. Цель заключается в использовании более гибкого подхода, исключая при этом влияние на уровень безопасности полетов, предусматриваемый SARPS в томе I Приложения 14.

6.1.3 Итальянские правила допускают следующие исключения, которые отличаются от упомянутых в томе I Приложения 14:

- неподвижные объекты или элементы местности, которые существенно затрудняют доступ к аэродромной зоне полета по кругу, не требуют маркировки или светоотграждения, если введены соответствующие процедуры пролета рельефа местности;
- препятствие, которое ENAC считает несущественным с эксплуатационной точки зрения, не требует маркировки или светоограждения.

Исключения в п. 6.1.3 b) и d) тома I Приложения 14 не применяются.

6.1.4* Исключения в п. 6.1.4 b) и d) тома I Приложения 14 не применяются.

Примечание. Уровень гибкости, предусматриваемый положениями п. 6.1.4 а) и с) тома I Приложения 14, считается приемлемым.

6.1.5 Итальянские правила допускают следующие исключения:

- объекты, которые технически являются аэродромными препятствиями, но которые, как считается, будут экранироваться другими объектами, не требуют маркировки или светоограждения;
- неподвижные препятствия или элементы местности, которые существенно затрудняют доступ к аэродромной зоне полета по кругу, не требуют маркировки или светоограждения при условии, что установлены соответствующие процедуры пролета рельефа местности;
- препятствие, которое ENAC считает несущественным с эксплуатационной точки зрения, не требует маркировки или светоограждения.

Примечание. Цель заключается в использовании более гибкого подхода, исключая при этом влияние на уровень безопасности полетов, предусмотренный SARPS в томе I Приложения 14.

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 1

- 1.3 Министерство транспорта Канады сертифицирует аэродромы, обслуживающие регулярные пассажирские рейсы, и ряд других аэродромов в соответствии с государственными стандартами, которые аналогичны Стандартам, содержащимся в томе I Приложения 14, издание третье.

Примечание. Министерство транспорта Канады в настоящее время проводит рассмотрение стандартов сертификации аэропортов с целью обеспечения соответствия аэропортов, обслуживающих международные рейсы, помимо рейсов в Соединенные Штаты Америки и обратно, требованиям стандартов, которые аналогичны Стандартам, содержащимся в томе I Приложения 14 (издание третье), за исключением тех из них, в отношении которых Канада будет сохранять заявленные различия. Стандарты сертификации других аэродромов, не отвечающих упомянутому выше критерию, будут основываться на уровне использования аэродрома и типе обслуживаемых воздушных судов в целях обеспечения гибкости для эксплуатанта аэропорта. Планируется завершить это рассмотрение к осени 2004 года и включить ссылку на технические требования, касающиеся кодовой буквы F.

- 1.4 Канада не включает в действующие стандарты положения, касающиеся кодовой буквы F.

Примечание. Положения, касающиеся кодовой буквы F, будут включены в рамках проводимого рассмотрения стандартов сертификации аэродромов.

ГЛАВА 2

- 2.1.5 Канада предоставляет аэродромные данные, используя систему отсчета NAD83.
- 2.5.2 Канада предоставляет географические координаты порога ВПП с точностью до одной десятой доли секунды.
- 2.5.3 Канада не предоставляет географические координаты осевой линии РД.
- 2.5.4 Канада предоставляет географические координаты мест стоянки воздушных судов с точностью до одной десятой доли секунды.
- 2.6.2 Канада предоставляет данные ACN-PCN только для международных аэропортов.
- 2.6.8 Канада не требует представления данных о несущей способности искусственного покрытия зон, предназначенных для обслуживания воздушных судов массой 5700 кг или менее.
- 2.7 Канада не обеспечивает площадки предполетной проверки высотомеров.

ГЛАВА 3

- 3.3.7 Канада не имеет конкретных требований к расстояниям, определяющим местоположение применительно к операциям воздушных судов с кодовой буквой F.

Примечание. В настоящее время самые большие обслуживаемые воздушные суда соответствуют кодовой букве E.

- 3.4 Концевые зоны безопасности ВПП не являются обязательными в Канаде.

Примечание. Применимость носит рекомендательный характер, и, когда такие зоны обеспечиваются, их характеристики отвечают требованиям ИКАО.

ГЛАВА 4

4.1 Канада не использует описанные конические поверхности и внутренние горизонтальные поверхности, однако использует внешнюю поверхность, основание которой располагается на превышении 45 м и имеет радиус 4000 м. Канада не устанавливает внешнюю поверхность на необорудованных ВПП, за исключением тех случаев, когда имеется опубликованная схема полета по кругу.

Канада не использует внутреннюю поверхность захода на посадку, внутреннюю переходную поверхность и поверхность прерванной посадки.

Канада не применяет взлетные поверхности и поверхности захода на посадку в качестве отдельных элементов, а использует их как одну поверхность взлета/захода на посадку, исходя из требований к наклону поверхности захода на посадку.

Таблица 4-1 Канада применяет постоянный наклон поверхности взлета/захода на посадку на протяжении всего установленного расстояния.

Примечание. В Канаде наклон поверхности взлета/захода на посадку на необорудованных ВПП с кодовыми номерами 3 и 4 составляет 2,5%.

ГЛАВА 5

5.1.2 Указатели направления посадки в Канаде не используются.

5.1.3 В рамках требований к сертификации аэропортов Канада не требует наличия сигнальных прожекторов на командно-диспетчерских пунктах.

Примечание. Поставщиком обслуживания, связанного с управлением воздушным движением в Канаде, является NAV CANADA. Этот поставщик определяет порядок размещения сигнальных прожекторов на контрольно-диспетчерских пунктах и станциях обслуживания полетов.

5.2.1.6 Канада не требует, чтобы линии безопасности перрона имели цвет, который контрастирует с цветом маркировки мест стоянки воздушных судов, однако рекомендует использовать белого цвета маркировку границ мест стоянки, коридоров движения транспортных средств и пешеходных дорожек.

Примечание. Возможность выполнения Стандарта в п. 5.2.1.6 обеспечивается в подавляющем большинстве аэропортов Канады.

5.2.2.4 В обозначении ВПП, расположенных в пределах внутреннего воздушного пространства северной части Канады, указывается истинный азимут вследствие ненадежности показаний магнитного компаса в данном районе.

5.2.5.2 Канада предусматривает маркировку прицельной точки посадки только на ВПП с кодовыми номерами 3 и 4.

5.2.5.4 В Канаде расположение маркировки прицельной точки посадки основывается на кодовом номере ВПП, а не на располагаемой посадочной дистанции. Канада не требует, чтобы эта маркировка совпадала с началом глиссады, определяемой системой визуальной индикации глиссады.

Примечание. До внесения поправки в нормативные требования используется исключение, разрешающее располагать маркировку прицельной точки посадки на основе располагаемой посадочной дистанции.

5.2.6 Канада предусматривает маркировку зоны приземления только на ВПП с кодовыми номерами 3 и 4.

- 5.2.10 Канада рассматривает маркировку промежуточного места ожидания как место ожидания на пересечении РД, а требования к расстояниям, касающимся расположения мест ожидания на пересечении РД/РД, в качестве рекомендуемых.
- 5.2.11 Маркировка аэродромных пунктов проверки VOR в Канаде не используется.
- 5.2.15 Канада не использует маркировку, содержащую обязательные для исполнения инструкции.
- 5.2.16.1 Канада не требует наносить указательную маркировку в тех местах, где практически нецелесообразно устанавливать указательные знаки.
- Примечание.* Применение такой маркировки является рекомендательной практикой в Канаде.
- 5.3.3.8 Канада не использует опознавательные маяки.
- 5.3.4.1B Канада не требует использовать простую систему огней приближения для обеспечения неточных заходов на посадку.
- Примечание.* Применение систем таких огней при неточных заходах на посадку является рекомендуемой практикой в Канаде.
- 5.3.4.2 –
5.3.4.5*
5.3.4.6 –
5.3.4.8*
5.3.4.9* Канада не использует описанную простую систему огней приближения, а применяет систему, состоящую из всенаправленных проблесковых огней (ODALS), установленных с интервалами 90 м до расстояния 450 м от порога ВПП.
- 5.3.4.10 Протяженность системы огней приближения для захода на посадку по категории I составляет в Канаде 720 м, при этом в основном используются системы SSALR.
- 5.3.4.22 Протяженность системы огней приближения для заходов на посадку по категориям II или III составляет в Канаде 720 м, при этом стандартной системой является ALSF-2.
- 5.3.5.1 Канада не требует использовать систему визуальной индикации глиссады, если ВПП оборудована электронной системой точного захода на посадку.
- 5.3.5.2 Канада не использует системы T-VASIS и AT-VASIS.
- 5.3.5.32 Канада не требует регулирование интенсивности PAPI/APAPI.
- Примечание.* Применительно к большинству установок PAPI/APAPI обеспечивается возможность выполнения Стандарта в п. 5.3.5.32.
- 5.3.8 Канада рассматривает огни данного типа в качестве огней обозначения ВПП и размещает огни на боковом расстоянии 12 м от кромки в пределах 30 м перед порогом ВПП.
- 5.3.9.7 a) В зонах смещения Канада использует синие огни в направлении захода на посадку.
- 5.3.10.8 В соответствии с требованиями Канады каждый фланговый горизонт имеет: 3 огня для ВПП шириной 30 м или менее, 4 огня для ВПП шириной 30–45 м и 5 огней для ВПП шириной более 45 м.
- 5.3.15.1 В соответствии с требованиями Канады огни осевой линии РД обеспечивают наведение между осевой линией ВПП и точкой на перроне, где воздушное судно начинает выполнять маневр для размещения на стоянке.

* Рекомендуемая практика.

- 5.3.17.2 В соответствии с требованиями Канады огни линии "стоп" включаются при дальности видимости менее 400 м.
- 5.3.18.1 Канада рассматривает огни промежуточных мест ожидания в качестве огней пересечения РД. Применимость этих огней в настоящее время является Рекомендуемой практикой в Канаде.
- 5.3.22.1 Применение систем визуальной стыковки с телескопическим трапом является рекомендуемой практикой в Канаде.
- 5.3.22.14 Требование к расположению указателя места остановки рассматривается в качестве рекомендации в Канаде.
- 5.4.1.7 а) В соответствии с требованиями Канады знаки освещаются в тех случаях, когда они предназначены для использования при дальности видимости менее 400 м.
- 5.4.1.9 Канада не предусматривает знаки с переменной информацией.
- 5.4.1.10
- 5.4.2.8 В соответствии с требованиями Канады знак обозначения ВПП располагается с каждой стороны РД, связанной с ВПП точного захода на посадку, с каждой стороны РД, когда РД превышает 45 м, и по крайней мере с левой стороны РД, связанной с необорудованной ВПП или с ВПП для неточных операций.
- 5.4.2.16 Действующая в Канаде практика предусматривает указание таких мест ожидания с помощью обязательного знака обозначения ВПП.
- 5.4.3.2 Канада не предусматривает использование знаков схода с ВПП и знаков взлета с места пересечения.
- 5.4.4 Канада не предусматривает использование знаков или маркировки пунктов проверки VOR.

ГЛАВА 6

- 6.1.3 Канада не требует обеспечивать маркировку/светоограждение неподвижного препятствия, которое выступает за поверхность захода на посадку или взлета. Препятствия, которые выступают за поверхность взлета/захода на посадку, будут приводить к смещению порога ВПП и соответствующей поверхности взлета/захода на посадку. В дополнение к этому в соответствии с действующей в Канаде практикой используются маркировка и светоограждение любого существенного препятствия в окрестностях аэропорта.
- 6.3.5 Канада не устанавливает характеристики типа заградительных огней, которые должны применяться на автомобилях сопровождения.
- Примечание.* Этот вопрос решается по аналогии с другими транспортными средствами.
- 6.3.25 В Канаде на транспортных средствах, используемых аварийными службами, применяются проблесковые красные или проблесковые красные и желтые огни.
- 6.3.26 Канада не устанавливает характеристики типа заградительных огней, которые должны применяться на автомобилях сопровождения.
- 6.3.27
- Примечание.* Этот вопрос решается по аналогии с другими транспортными средствами.

ГЛАВА 8

8.1.8 Канада конкретно не оговаривает того, что резервный источник питания должен соединяться автоматически, однако требуемое время переключения соответствует данному Стандарту, что можно обеспечить только автоматически.

8.1.9 В соответствии с требованиями Канады резервный источник питания используется при выполнении операций при значениях RVR менее 400 м.

8.6 В рамках требований к сертификации аэропортов Канада не требует, чтобы при строительстве или проектировании аэропортовых сооружений учитывались меры авиационной безопасности.

Примечание. Выполнение данного Стандарта обычно обеспечивается на основе консультаций между отделом по авиационной безопасности министерства транспорта Канады, который осуществляет надзор за канадскими правилами в данной области, и различными аэропортовыми органами внесения до любых изменений в сооружения.

8.7.2 В соответствии с требованиями Канады оборудование или установки, необходимые для использования на ВПП точного захода на посадку, должны быть ломкими. Для других типов ВПП ломкость рассматривается в качестве рекомендуемой практики.

Примечание. Вместе с тем, согласно действующей в Канаде практике визуальные средства, расположенные в данной зоне, должны быть ломкими. На подавляющем большинстве аэропортов Канады обеспечивается возможность выполнения Стандарта в п. 8.7.2. Министерство транспорта Канады планирует рассмотреть данную практику с целью изменения существующего требования. Предполагается, что результаты этого рассмотрения будут опубликованы к осени 2004 года.

8.7.5 Канада не требует, чтобы оборудование или установки, расположенные за концом летной полосы (в пределах 240 м), включающей ВПП точного захода на посадку, предназначались только для аэронавигационных целей.

Примечание. Однако согласно действующей в Канаде практике расположенные в этой зоне визуальные средства должны быть ломкими. Министерство транспорта Канады планирует рассмотреть данную практику с целью изменения существующего требования. Предполагается, что результаты этого рассмотрения будут опубликованы к осени 2004 года.

8.7.6 В Канаде отсутствуют специальные требования к ломкости оборудованию или установок, расположенных вдоль продолжения осевой линии ВПП, обслуживающей операции воздушных судов с кодовой буквой F. В Канаде также отсутствуют специальные требования к ломкости оборудования или установок, расположенных за концом летной полосы (в пределах 240 м), помимо требований к ломкости, которые касаются визуальных средств. Канада не устанавливает внутреннюю поверхность захода на посадку, внутреннюю переходную поверхность и поверхность ухода на второй круг.

Примечание. Возможность выполнения Стандарта в п. 8.7.6 обеспечивается на подавляющем большинстве аэропортов Канады. Министерство транспорта Канады планирует рассмотреть данную практику с целью изменения существующего требования. Предполагается, что результаты этого рассмотрения будут опубликованы к осени 2004 года.

8.9.1 В соответствии с требованиями Канады система управления наземным движением и контроля за ним должна обеспечиваться для обеспечения операций при значениях RVR менее 400 м.

ГЛАВА 9

- 9.1.13 В соответствии с требованиями Канады полномасштабная проверка плана должна осуществляться с интервалами, не превышающими 3 года.
- Примечание.* Проведены консультации с соответствующими заинтересованными сторонами по поводу пересмотра правил и Стандарта, касающихся плана действий на случай аварийной обстановки. В настоящее время завершается подготовка новых правил, которые будут предусматривать выполнение данного Стандарта и должны быть введены в действие к весне 2004 года.
- 9.2.21 В соответствии с требованиями Канады проверка времени развертывания должна осуществляться применительно к средней точке самой дальней ВПП, обслуживающей коммерческие пассажирские воздушные суда.
- Примечание.* Возможность выполнения Стандарта в п. 9.2.21 обеспечивается в подавляющем большинстве аэропортов Канады. Министерство транспорта Канады планирует провести консультации с целью изменения существующих требований к проведению проверки, заменив среднюю точку самой дальней ВПП на связанное с этой ВПП расстояние, выбираемое с учетом наиболее жестких условий. Предполагается, что результаты этих консультаций будут опубликованы к осени 2004 года.
- 9.4.5 В соответствии с требованиями Канады измерение сцепления проводится на ВПП, обслуживающих турбореактивные самолеты.
- Примечание.* Министерство транспорта Канады планирует рассмотреть данную практику с целью изменения существующего требования. Предполагается, что результаты этого рассмотрения будут опубликованы к осени 2004 года.
- 9.4.10 Требование к техническому обслуживанию поверхности ВПП в зимнее время рассматривается в Канаде в качестве рекомендации.
- Примечание.* Возможность выполнения Стандарта в п. 9.4.10 обеспечивается в подавляющем большинстве аэропортов Канады. Проведены консультации с соответствующими заинтересованными сторонами по поводу изменения правил и стандартов, которые касаются планирования и проведения технического обслуживания в зимнее время и которые должны быть введены в действие в 2004 году.
- 9.4.16 b) В соответствии с требованиями Канады уклон временного откоса не должен превышать 1,0%.
- 9.4.20 Канада определяет уровень исправности огней на основе только 50% средней интенсивности, указанной в добавлении 2. Расчетное значение не учитывается при оценке.
- 9.4.26 –
9.4.31 Канада не конкретизирует цель профилактического технического обслуживания визуальных средств. Данные положения рассматриваются в качестве рекомендуемых.
- 9.5 В Канаде отсутствуют требования, касающиеся уменьшения опасности столкновения с птицами в аэропортах.
- Примечание.* Возможность выполнения положений Стандарта 9.5 обеспечивается в подавляющем большинстве аэропортов Канады. Проведены консультации с соответствующими заинтересованными сторонами по поводу введения правил и стандартов, касающихся регулирования дикой флоры и фауны. В настоящее время завершается подготовка этих правил, которые планируется ввести в действие в 2004 году.

ГЛАВА 1

- 1.3.1 *Замечание по выполнению положений.* Подготовлен проект новых нормативных правил, которые готовятся к введению в действие. Подготовлен проект руководства по сертификации. Выполнение планируется обеспечить с 27 ноября 2004 года.
-

ГЛАВА 1

1.1 "Аэродром" означает любой участок земной или водной поверхности, который предназначен, оборудован, отведен или обычно используется для размещения средств обеспечения посадки и взлета воздушных судов, и включает:

- a) любой участок или площадку на земле, на крыше здания или в другом месте, которые предназначены, оборудованы или отведены для размещения средств обеспечения посадки и взлета воздушных судов, способных выполнять снижение или набор высоты по вертикали; и
- b) любой такой участок земной или водной поверхности или любые такие участок или площадка, руководство использованием которых возложено на правительство или главного администратора,

но не включает любой участок, использование которого для размещения средств обеспечения посадки и взлета воздушных судов было прекращено и не возобновилось.

Замечание по выполнению положений. Данное определение соответствует местному законодательству. В этой связи на данный момент снятие различия не предусматривается.

ГЛАВА 3

3.8.21* Прямолинейные участки на обоих концах мостов на рулежных дорожках W, V и V4 не обеспечиваются в следующих местах:

- пересечение рулежных дорожек W и H (движение в том и другом направлениях);
- пересечение рулежных дорожек W и V4 (движение в том и другом направлениях);
- пересечение рулежных дорожек W и W2 (движение в том и другом направлениях);
- пересечение рулежных дорожек V и V4 (движение в том и другом направлениях);
- пересечение рулежных дорожек V и H (движение в том и другом направлениях).

Замечание по выполнению положений. Это компенсируется увеличением ширины мостов (с требуемого значения в 44 м до 60 м) для исключения возможного заноса при повороте. В этой связи снятие этого различия в данный момент не предусматривается.

ГЛАВА 5

5.2.10 Маркировка места ожидания при рулении в указанных ниже местах представляет собой одну сплошную линию и одну пунктирную линию:

- пересечение рулежных дорожек A и N;
- пересечение рулежных дорожек B и N;
- пересечение рулежных дорожек A и A4;
- пересечение рулежных дорожек A и A5;
- пересечение рулежных дорожек A и A6;
- пересечение рулежных дорожек A и V;
- пересечение рулежных дорожек A и W;
- пересечение рулежных дорожек B и V;
- пересечение рулежных дорожек B и W;
- пересечение рулежных дорожек A8 и B;
- пересечение рулежных дорожек H и V;
- пересечение рулежных дорожек H и W;
- пересечение рулежных дорожек N и H.

* Рекомендуемая практика.

Замечание по выполнению положений. Для обеспечения более заметной маркировки в местах критических пересечений РД используется дополнительная визуальная информация. В этой связи снятие этого различия в данный момент не предусматривается.

5.4.3.30 Надпись на знаке TORA на рулежных дорожках A3, A10, J2 и J8 не содержит требуемую стрелку.

Примечание. Указанные РД пересекают две ВПП вблизи концов каждой ВПП. Представляется крайне маловероятным, что пилоты будут выполнять взлет в неправильном направлении, поскольку в случае выбора такого неправильного направления располагаемая длина ВПП для взлета будет составлять всего 100 м. В этой связи снятие этого различия в данный момент не предусматривается.

6.3.25 Заградительные огни низкой интенсивности, устанавливаемые на транспортных средствах, используемых спасательными и противопожарными службами, являются проблесковыми огнями красного цвета.

Примечание. Это соответствует местной практике обозначения спасательных и противопожарных транспортных средств. Такие транспортные средства имеют несколько проблесковых красных заградительных огней, что позволяет легко отличать их от огней предотвращения столкновения самолетов. В этой связи снятие данного различия не рассматривается в настоящий момент.

ГЛАВА 3

3.4.1 Концевая зона безопасности ВПП обеспечивается у каждого конца летной полосы в том случае, когда:

- кодовый номер является 3 или 4 и
- кодовый номер является 1 или 2 и ВПП является оборудованной.

3.4.2 Концевая зона безопасности ВПП простирается от конца летной полосы как можно дальше и по крайней мере на расстояние 90 м.

3.8.19 Рулежные дорожки на мостах: не применяются.

Примечание. В наших правилах не рассматриваются РД на мостах.

3.14 Зоны противообледенительной защиты: не применяются.

Примечание. Данные требования не предусматриваются, поскольку климатические условия в нашей стране этого не требуют.

ГЛАВА 5

5.2.7.4* Маркировочная полоса, обозначающая край ВПП, имеет общую ширину по крайней мере 0,45 м.

Примечание. Эта боковая маркировочная полоса имеет ширину 0,45 м независимо от ширины ВПП.

5.3.14 Огни КПП не применяются.

Примечание. Кубинские аэродромные правила не содержат положений, касающихся огней КПП.

5.3.20 Огни защиты ВПП не применяются.

5.3.22 Системы визуальной стыковки с телескопическим трапом не применяются.

Примечание. Кубинские аэродромные правила не содержат стандартов, касающихся систем визуальной стыковки с телескопическим трапом.

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 3

3.3.2 В соответствии с применяемыми в Кыргызстане правилами данный участок является укрепленным (с искусственным покрытием) и по величине составляет 50 м, уменьшаясь до 2/3 ширины в конце укрепленного участка, когда указан кодовый номер 4.

Примечание. Использование укрепленных участков такого размера было основано на существовавшем ранее нормативном документе "Нормы годности к эксплуатации гражданских аэродромов в СССР".

ГЛАВА 5

- 5.3.14 Огни концевой полосы торможения не обеспечиваются.
- Примечание.* Не представляется технически возможным модифицировать существующую систему управления огнями.
- 5.3.17.9 Огни линии "стоп" с выборочным включением не устанавливаются в сочетании с осевыми огнями РД.
- Примечание.* Технически невозможно модифицировать существующую систему управления огнями.
- 5.3.17.13 с) и d) При включенных огнях линии "стоп" огни осевой линии РД остаются включенными. При включенных огнях, расположенных за линией "стоп", огни линии "стоп" остаются включенными.
- Примечание.* Технически невозможно модифицировать существующую систему управления огнями.
-

ГЛАВА 2

- 2.1.3 В Нидерландах не используется CRC для защиты уровня целостности критических и важных электронных аэронавигационных данных.
- 2.1.7 В Нидерландах волна геоида в месте превышения аэродрома и волна геоида порога ВПП не будут опубликованы.
- 2.3.1
- 2.3.2
- 2.3.3
- 2.5.3 В Нидерландах пока не считается необходимым определять географические координаты точек осевой линии РД, используя Всемирную геодезическую систему – 1984 (WGS-84).
- 2.5.4 В Нидерландах пока не считается необходимым определять географические координаты мест стоянок воздушных судов, используя Всемирную геодезическую систему – 1984 (WGS-84).
- 2.6.2 а) Для покрытий, предназначенных для воздушных судов с массой на перроне (стоянке) более 6000 кг, сообщается классификационное число покрытия (PCN).
- 2.6.5 Характеристики покрытий могут классифицироваться по категориям: жесткое покрытие (R), нежесткое покрытие (F), специальное жесткое покрытие (SR) или специальное нежесткое покрытие (SF).
- 2.6.6 а) Если покрытие относится к категории "специальное", то стандартные методы определения ACN воздушного судна, предусмотренные в части 3 *Руководства по проектированию аэродромов*, не используются, и поэтому сообщаемое значение PCN служит лишь ориентировкой для существующего парка воздушных судов.
- 2.6.8 В отношении покрытий, предназначенных для использования воздушными судами с массой на перроне (стоянке), равной или менее 6000 кг, а также в отношении летных площадок, не имеющих искусственных покрытий, данные о несущей способности покрытия сообщаются с помощью метода, изложенного в настоящем пункте.
-

Общее замечание. В настоящее время в Новой Зеландии пересматриваются гражданские авиационные правила (CAR), часть 139 "Аэродромы. Сертификация, эксплуатация и использование". Более полная информация, касающаяся различий правил Новой Зеландии с положениями тома I Приложения 14, будет представлена после выпуска части 139 CAR, запланированного на конец 2000 года.

ГЛАВА 1

Общие
положения
Таблица 1-1

Новая кодовая буква F для самолетов, имеющих размах крыла от 65 до 80 м, но не включая 80 м, и расстояние между внешними колесами основного шасси от 14 до 16 м, но не включая 16 м.

Примечание. Данное требование будет включено в пересмотренную часть 139 гражданских авиационных правил.

Замечание по выполнению положений. После выпуска пересмотренной части 139 гражданских авиационных правил в конце 2000 года.

ГЛАВА 3

Общие
положения
3.3.2
3.3.7 а)

Положения, касающиеся самолетов с кодовой буквой F.

Длина ЛПП.

Объекты на ЛПП.

Примечание. Данные требования будут включены в пересмотренную часть 139 гражданских авиационных правил.

Замечание по выполнению положений. После выпуска пересмотренной части 139 гражданских авиационных правил в конце 2000 года.

3.4.1
3.4.2
3.4.3*

Общие положения.

Размеры концевой зоны безопасности ВПП (RESA).

Примечание. Требование в отношении RESA в настоящее время рассматривается, и для принятия окончательного решения потребуются несколько месяцев.

Замечание по выполнению положений. В стадии рассмотрения.

3.14

Новые требования, касающиеся зоны противообледенительной защиты.

Примечание. Данные требования будут учтены при пересмотре части 139 гражданских авиационных правил.

Замечание по выполнению положений. После выпуска пересмотренной части 139 гражданских авиационных правил в конце 2000 года.

ГЛАВА 4

Таблица 4-1

Требования, касающиеся самолетов с кодовой буквой F.

Примечание. Данное требование будет учтено при пересмотре части 139 гражданских авиационных правил.

Замечание по выполнению положений. После выпуска пересмотренной части 139 гражданских авиационных правил в конце 2000 года.

ГЛАВА 5

Измененные технические требования, касающиеся маркировки места ожидания у ВПП, маркировки промежуточного места ожидания, осевых огней ВПП, осевых огней РД, линий "стоп", огней промежуточного места ожидания и огней защиты ВПП.

Технические требования, касающиеся знаков с обязательными инструкциями, маркировки и освещения зон противообледенительной защиты, чередующихся огней приближения и ВПП на ВПП точного захода на посадку, когда уровни исправности огней могут демонстрироваться, и знаков взлета с места пересечения.

Примечание. Данные требования будут учтены при пересмотре части 139 гражданских авиационных правил.

Замечание по выполнению положений. После выпуска пересмотренной части 139 гражданских авиационных правил в конце 2000 года.

ГЛАВА 6

Таблица 6-2
Таблица 6-3

Пересмотренные технические требования, касающиеся светового ограждения препятствий, характеристик заградительных огней и углов установки заградительных огней высокой интенсивности.

Примечание. Данные требования будут учтены при пересмотре части 139 гражданских авиационных правил.

Замечание по выполнению положений. После выпуска пересмотренной части 139 гражданских авиационных правил в конце 2000 года.

ГЛАВА 8

Требования к значениям времени переключения применительно к ВПП точных заходов на посадку по категории I, когда заходы на посадку выполняются над опасной или обрывистой местностью, а также пересмотренные требования к значениям времени переключения в случае ВПП, предназначенных для выполнения взлетов в условиях дальности видимости на ВПП от 550 до 800 м.

Пересмотренные положения, касающиеся ломкости невизуальных средств в рабочих зонах.

Примечание. Данные требования будут учтены при пересмотре части 139 гражданских авиационных правил.

Замечание по выполнению положений. После выпуска пересмотренной части 139 гражданских авиационных правил в конце 2000 года.

ГЛАВА 9

Положения, касающиеся системы профилактического обслуживания, используемой на ВПП точных заходов на посадку по категориям II и III, а также положения, касающиеся аспектов человеческого фактора.

Примечание. Данные требования будут учтены при пересмотре части 139 гражданских авиационных правил.

Замечание по выполнению положений. После выпуска пересмотренной части 139 гражданских авиационных правил в конце 2000 года.

ГЛАВА 1

- 1.3.5* Аналогичная информация и данные включаются заявителем в документацию, касающуюся системы обеспечения качества/безопасности полетов, однако эта документация не называется руководством по аэродромам. Система обеспечения качества/безопасности полетов подлежит одобрению до выдачи сертификата.

ГЛАВА 2

- 2.1.1 В соответствии с норвежскими правилами эксплуатант аэродрома обязан направить данные по аэродрому в службу аэронавигационной информации Норвегии с соблюдением требований к точности данных и других требований, установленных этой службой. Кроме того, требования данной службы, касающиеся эксплуатанта аэродрома, соответствуют Стандарту в томе I Приложения 14.
- 2.6.7* В соответствии с норвежскими правилами ВПП, РД или перрон обладают достаточной прочностью покрытия для обслуживания воздушных судов, которым разрешено использовать аэродром.
- 2.7.2* Если не опубликованы иные правила, весь перрон может рассматриваться в качестве места предполетной проверки.
- 2.9.6
2.9.7 Описанный метод непрерывного измерения сцепления на влажных ВПП не предусматривается, поскольку Норвегия считает полученные при измерении данные слишком неточными для их опубликования.
- 2.9.11* Норвегия использует следующие интервалы при представлении данных о глубине слоя загрязнения ВПП:
- | | |
|-------------|--------|
| сухой снег | 0,8 см |
| мокрый снег | 0,6 см |
| слякоть | 0,3 см |

ГЛАВА 3

- 3.1.23* Имеющиеся устройства измерения сцепления считаются слишком неточными для опубликования получаемых данных.
- 3.2.5* Норвежские требования к прочности боковых полос безопасности ВПП касаются только воздушных судов и не касаются транспортных средств.
- 3.3.8* В норвежских правилах рассматривается кодовая буква вместо кодовой цифры, и соответствующие требования превышают Стандарты и Рекомендуемую практику Приложения 14.
- 3.4.1 В Норвегии безопасная зона включает летную полосу и концевую полосу безопасности ВПП.
- 3.7.1* В соответствии с норвежскими правилами рабочие зоны радиовысотомера устанавливаются только для ВПП категорий I и II.

ГЛАВА 5

- 5.2.1.4 Норвегия требует использовать маркировочные знаки ВПП желтого цвета вследствие необходимости улучшения визуального ориентирования в зимнее время, когда ВПП покрыты льдом и снегом.

* Рекомендуемая практика.

- 5.3.5.2 Помимо систем RAPI и ARAPI, норвежскими правилами предусматривается использование системы PLASI, однако только на ВПП с кодовым номером 1 или 2. Спецификации системы PLASI приведены в AIP Норвегии.
- 5.3.10.5*
5.3.11.3* Норвежскими правилами предусматривается использование только огней фланговых горизонтов, и это означает, что расстояние между двумя группами равняется ширине ВПП.

ГЛАВА 9

- 9.4.5 Измерение сцепления требуется проводить только на загрязненных ВПП для получения данных, необходимых для оценки безопасности полетов. Описанный метод непрерывного измерения сцепления с использованием смачивающего приспособления не предусматривается, поскольку он считается слишком неточным для опубликования данных измерений.
- 9.4.6 Устанавливаемый государством минимальный уровень не оговаривается, поскольку Норвегия считает метод измерения слишком неточным.
-

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 9

9.1.15* Ответственность за проведение морских поисково-спасательных операций в пределах региональных границ AGCC несет Совет сотрудничества государств Персидского залива (AGCC).

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 2

- 2.6 Данные о прочности искусственного покрытия ВПП, выражаемые в виде CAN/PCN, обеспечиваются только для аэропорта Токумен.

ГЛАВА 9

- 9.7 Ответственность за наличие противопожарного оборудования во время обслуживания воздушных судов на земле лежит на эксплуатанте.
-

ГЛАВА 3

- 3.4.1 Концевые зоны безопасности ВПП, предусмотренные поправкой 3 к тому I Приложения 14, не
3.4.2 могут быть обеспечены в следующих международных аэропортах:
3.4.3*

Лиссабон (LPPT) – ВПП 17;
Фуншал (LPFU);
Фаро (LPFR);
Жуан Паулу II (LPPD)
Орта (LPHR);
Флореш (LPFL).

Эти различия обусловлены ограничениями, которые связаны с характером местности и которые не позволяют установить минимальную длину концевой зоны безопасности (RESA) в 90 м.

Примечание. Указанные здесь различия обусловлены физическими ограничениями или ограничениями, связанными с окружающей средой. Конкретные ограничения заключаются в следующем:

Лиссабон, ВПП 17: в конце ВПП 17 расположена дорога.

Жуан Паулу II и Орта: ВПП расположены на периферийной части островов. Обеспечение соответствия зависит от изменения объявленных дистанций и модификации систем огней соответствующих ВПП.

Фаро: аэропорт расположен в зоне охраны окружающей среды. Любое изменение в использовании земли зависит от оценки последствий для окружающей среды.

Флореш: значение кодового номера – 2 и ВПП не оборудованы для заходов на посадку по приборам.

Замечание по выполнению положений.

Существующая инфраструктура:

Порту (LPPR): соответствие будет обеспечено после 30 июня 2003 года;

Лиссабон (ВПП 17) (LPPT): соответствие будет обеспечено после 30 июня 2003 года;

Фаро (ВПП 10) (LPFR): соответствие будет обеспечено после 30 июня 2002 года;

Фаро (ВПП 28) (LPFR): соответствие будет обеспечено после 31 декабря 2003 года;

Санта-Мария (LPAZ): соответствие будет обеспечено после 30 июня 2003 года;

Жуан Паулу II (LPPD): соответствие будет обеспечено после 30 июня 2003 года;

Флореш (LPFL): классификация ВПП этого аэродрома не включена в данные справочные пункты.

Точная дата выполнения требований зависит от планирования соответствующих доработок и результатов детальной оценки аспектов эксплуатации и безопасности полетов.

Новая инфраструктура

Будет соответствовать положениям тома I Приложения 14, включая все поправки, в том числе поправку 4.

ГЛАВА 9

- 9.1.14 В перечисленных ниже международных аэропортах мероприятия, связанные с аварийными ситуациями в сложных условиях, предусмотренные в поправке 4 к тому I Приложения 14, проводиться не могут:

* Рекомендуемая практика.

Фаро	LPFR
Жуан Паулу II	LPPD
Хорта	LPHR
Флореш	LPFL
Санта Мария	LPAZ
Фуншал	LPMA
Порту Санту	LPPS

Примечание. Указанные здесь различия обусловлены ограничениями плана внедрения.

Замечание по выполнению положений. Датой обеспечения соответствия в отношении применения данного пункта будет являться 2003 год. Служба аэронавигационной информации (через AIP, NOTAM, AIC) представит информацию о точной дате обеспечения соответствия для каждого аэропорта.

ГЛАВА 4

- 4.1.1 Республика Корея использует коническую поверхность вплоть до высоты 55 м.
- 4.1.7 Республика Корея не предусматривает горизонтальный сектор поверхности захода на посадку, и второй сектор поверхности захода на посадку простирается до горизонтального сектора.
- 4.1.25 Термин "поверхность набора высоты при взлете" не используется и в этой связи не определяется.
- 4.2.2 Республика Корея использует коническую поверхность вплоть до высоты 55 м.
- Республика Корея не предусматривает горизонтальный сектор поверхности захода на посадку, и второй сектор поверхности захода на посадку простирается до горизонтального сектора.

ГЛАВА 5

- 5.2.2.3 Альтернативная схема маркировки обозначения ВПП, приведенная на рис. 5-2, не используется на аэродромах Республики Корея.

ГЛАВА 8

- 8.9.1 Республика Корея применяет систему управления наземным движением и контроля за ним только на аэродромах, которые используются при дальности видимости на ВПП менее 350 м.

Замечание по выполнению положений:

<i>a) положение Приложения</i>	<i>b) дата</i>
1.3.4	24 декабря 2005 года
1.3.5	24 декабря 2005 года
2.1.1	1 июля 2004 года
2.1.2	1 июля 2004 года
2.1.3	1 июля 2004 года
2.1.4	1 июля 2004 года
2.1.6	1 июля 2004 года
2.1.7	1 июля 2004 года
9.5.1	1 июля 2004 года

ГЛАВА 1

- 1.4 Основной классификации аэродромов является длина ВПП с искусственным покрытием. Аэродромы подразделяются на шесть классов. При нормировании требований к рулежным дорожкам самолеты подразделяются на шесть групп (индексов) в зависимости от размаха крыла и колеи в шасси. Для самых больших самолетов с индексом 6 используется размах крыла до 65 м и колея шасси до 14 м. Требования для самолетов индекса 6 также распространяются на самолеты с размахом крыла до 75 м и колеей шасси до 10,5 м.

Примечание. Использование в национальной практике максимального значения размаха крыла равного 75 м обусловлено эксплуатацией на аэродромах самолетов типа Ан-124, имеющего размах крыла равный 73,3 м. Более крупные самолеты в настоящее время на российских аэродромах не эксплуатируются.

ГЛАВА 3

- 3.1.2* Величина максимально допустимой боковой составляющей ветра изменяется от 6 до 12 м/с (от 21,6 до 43,2 км/ч) в зависимости от класса аэродрома.
- 3.1.16* Требование по обеспечению видимости по всей длине ВПП при отсутствии параллельной (магистральной) РД не используется. Имеется общее требование к видимости не менее половины длины ВПП с высоты 3 м, независимо от наличия магистральной РД.
- 3.2.3* Укрепленные обочины при ширине ВПП 60 м и более не предусматриваются.
- 3.3.7 Ширина свободной от препятствий части ЛПП принята равной 60 м от осевой линии ВПП для всех классов аэродрома.
- 3.4 Концевые зоны безопасности ВПП не используются, их функции выполняют участки летной полосы, расположенные за концами ВПП.
- 3.6.4* Требование по обеспечению коэффициента сцепления КПТ, равного коэффициенту сцепления примыкающей к ней ВПП, не используется.
- 3.7 Требования к рабочей зоне радиовысотомера не используются.
- 3.8.4* Ширина РД в зависимости от индекса (группы) самолета составляет от 7 до 22,5 м.
- 3.8.7* В зависимости от индекса (группы) самолета расстояние между осевыми линиями параллельных РД составляет от 38 до 95 м, расстояние между осевой линией РД и объектом составляет от 22 до 55 м, расстояние между осевой линией полосы руления на стоянке и объектом составляет от 16 до 45 м.
- 3.8.20* Требование по необходимости обеспечения доступа аварийно-спасательных и противопожарных транспортных средств к самолетам, находящимся на рулежной дорожке на мосту, не используется.
- 3.9.1* Общая ширина РД с двумя укрепленными обочинами в зависимости от индекса (группы) самолета составляет от 27 до 40,5 м.
- 3.10 Требование к полосам рулежной дорожки не используется.
- 3.11.4* Требование к промежуточному месту ожидания на РД не используется.

*Рекомендуемая практика.

3.14 Требования к зоне противобледенительной защиты не используются.

ГЛАВА 4

4.2 Незначительные различия сводятся к размерам и наклонам плоскостей ограничения препятствий. Требования к плоскостям ограничения препятствий дифференцируются по классам ВПП (аэродрома) и степени оборудованности ВПП средствами посадки.

ГЛАВА 5

5.2.5 Прицельная точка посадки не используется, ее функцию выполняет зона фиксированного расстояния (в 300 м от порога).

5.2.7.1 Требование к маркировке края ВПП при отсутствии контраста между покрытием и прилегающей зоной ЛП не используется. Имеется требование к маркировке края ВПП, оборудованной для точного захода на посадку.

5.2.9.3 Маркировка дополнительных мест ожидания у ВПП не используется.

5.2.9.7 Маркировка места ожидания на пересечении двух ВПП не используется.

5.2.10 Маркировка промежуточных мест ожидания на пересечениях РД не используется. Места пересечения РД обозначаются знаками – указателями РД.

5.2.11 Маркировка аэродромного пункта проверки VOR не используется.

5.2.14 Маркировка места ожидания на маршруте не используется.

ГЛАВА 6

6.2.4* Для маркировки объекта высотой до 100 м используются чередующиеся горизонтальные полосы шириной 0,5–6 м. Маркировка наносится не менее чем на 1/3 высоты объекта.

ГЛАВА 7

7.1 Маркировка закрытых для движения ВПП и РД или отдельных их участков не используется.

7.3 Используются другие маркировочные знаки для обозначения смещенного порога ВПП по форме, размерам и цвету.

*Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 1

- 1.3.1 *Замечание по выполнению положений.* По состоянию на 30 апреля 2004 года Словакия сертифицирует, используя соответствующую регламентирующую базу, аэродромы, открытые для общего пользования и внутренних перевозок, в соответствии с требованиями, содержащимися в Приложении 14, а также другими соответствующими требованиями ИКАО.
- 1.3.6 *Замечание по выполнению положений.* По состоянию на 24 ноября 2005 года на аэродромах, открытых для общего пользования и выполнения коммерческих перевозок пассажиров, грузов и почты, введена система управления безопасностью полетов.

ГЛАВА 5

- 5.3.1.2* *Замечание по выполнению положений.* Данные положения будут применяться с 27 ноября 2004 года.

ГЛАВА 6

- 6.2.4* Для окраски объекта, главная ось которого располагается в вертикальной плоскости, могут использоваться группы полос. Каждая группа состоит из пяти полос общей шириной 20 м. Объекты, относительная высота которых не превышает 120 м, окрашиваются по крайней мере одной группой, объекты, относительная высота которых не превышает 180 м, окрашиваются по крайней мере двумя группами и объекты, относительная высота которых превышает 180 м, имеют одну дополнительную группу на каждые 60 м относительной высоты. Начало первой группы располагается на вершине объекта.

*Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 1

- 1.3 Отсутствует требование к сертификации "правительственных" аэродромов.
- 1.4.1 Соединенное Королевство определяет кодовый номер в соответствии с характеристиками аэродрома. Соединенное Королевство использует большее значение из РВД/РДПВ (располагаемая взлетная дистанция/располагаемая дистанция прерванного взлета) для определения исходного кодового номера.
- Примечание.* Соединенное Королевство считает использование РВД/РДПВ более целесообразным и безопасным.
- 1.4.2 Колонка (2) "Расчетная для типа самолета длина летного поля" заменена на "Большее из значений
- 1.4.3 РВД или РДПВ".
- Примечание.* См. примечание к п. 1.4.1.

ГЛАВА 3

- 3.1.13* Соединенное Королевство использует значение 2,5%, когда кодовый номер равен 2, и 3%, когда кодовый номер равен 1.
- Примечание.* Эти критерии используются в течение многих лет; отсутствуют данные, указывающие на их неадекватность.
- 3.1.14* Соединенное Королевство использует значение 3%, когда кодовый номер равен 1.
- Примечание.* Эти критерии используются в течение многих лет; отсутствуют данные, указывающие на их неадекватность.
- 3.3.4* Для ВПП длиной 1200–1399 м, обслуживающих неточные заходы на посадку, ширина летной полосы не может быть менее 105 м по любую сторону от осевой линии, за исключением того, что, когда наибольшее значение расчетной для типа самолета длины летного поля (ARFL) приходится на нижнюю треть кодового номера 3, ширина летной полосы ВПП неточного захода на посадку может быть уменьшена до не менее 105 м по любую сторону от осевой линии и продолженной осевой линии ВПП.
- Примечание.* Эти критерии используются в течение многих лет; отсутствуют данные, указывающие на их неадекватность.
- 3.3.12* Соединенное Королевство использует значение 2%, когда кодовый номер равен 3, значение 2,5%, когда кодовый номер равен 2, и значение 3%, когда кодовый номер равен 1.
- Примечание.* Эти критерии используются в течение многих лет; отсутствуют данные, указывающие на их неадекватность.
- 3.5.3* Соединенное Королевство разрешает устанавливать ширину не менее той, которая соответствует ширине летной полосы в визуальных условиях для данной ВПП.
- Примечание.* Разрешается только после установления приемлемости по результатам исследования авиационных аспектов.

*Рекомендуемая практика.

3.5.4* Соединенное Королевство разрешает восходящий уклон в 2%, когда кодовые номера равняются 1 и 2.

Примечание. Разрешается только после установления приемлемости по результатам исследования авиационных аспектов.

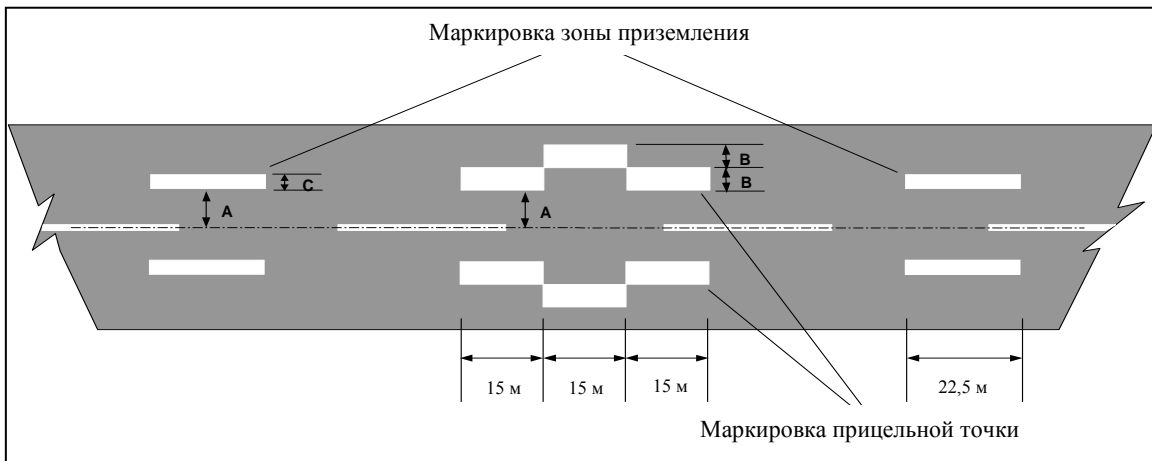
3.8.7*	Колонка	(10)	(11)
Таблица 3-1	Кодовая буква А	21,0	13,5
	Кодовая буква В	31,5	19,5

Примечание. Используемые расстояния являются адекватными обеспечиваемым операциям.

ГЛАВА 5

5.2.5.5 Соединенное Королевство использует иной тип маркировки прицельной точки, как это показано ниже.

Примечание. Соединенное Королевство считает, что маркировка прицельной точки в соответствии со Стандартами ИКАО является недостаточно заметной.



Ширина ВПП (м)	Расстояние А от осевой линии ВПП до маркера (м)	Ширина маркера В (м)	Ширина маркера С (м)
45	9	5,5	3
30	3	5	3
23	5	2,5	1,5
18	3	2,5	1,5

5.2.6.4 Соединенное Королевство использует иной тип маркировки зоны приземления.

Примечание. См. п. 5.2.5.5.

*Рекомендуемая практика.

- 5.3.4.22 Комплектация огней приближения с учетом соответствия их эксплуатационной надежности
5.3.4.24 уровням технического обслуживания не принята.
5.3.4.30

Примечание. Соединенное Королевство считает целесообразным подождать до внедрения соответствующих способов демонстрации эксплуатационной надежности.

- 5.3.5.42 Соединенное Королевство использует плоскость на 1° ниже нижней границы сигнала наклона, которая начинается на расстоянии 90 м от огней, когда РПД равна 1200 м или более, расстоянии 60 м, когда РПД равняется 800–1199 м, и расстоянии 30 м, когда РПД <800 м, и расходится под углом 15° от края порога ВПП до 15 м. миль.

Примечание. Такая практика применяется с момента первоначальной разработки PAPI; отсутствуют связанные с нарушением безопасности полетов инциденты, оправдывающие введение более жестких критериев.

- 5.3.15.1 Осевые огни не требуются между осевой линией РД и местом остановки на стоянке.

Примечание. Преимущества для безопасности полетов не продемонстрированы в метеорологических условиях, характерных для Соединенного Королевства.

- 5.3.15.7 Соединенное Королевство использует огни янтарного/зеленого цвета в обоих направлениях в пределах OFZ.

Примечание. Такая практика предназначена напоминать пилотам о том, что они находятся в защищенных зонах OFZ/ILS.

- 5.3.15.11 с)* Соединенное Королевство применяет интервал 30 м при значениях RVR более 200 м и интервал 7,5 м при значениях RVR менее 200 м.

Примечание. Результаты испытаний и практический опыт подтверждают достаточность таких интервалов.

- 5.3.15.13* Соединенное Королевство применяет интервал 15 м при значениях RVR 200 м и более и интервал
5.3.15.17* 7,5 м при значениях RVR менее 200 м.

Примечание. Результаты испытаний и практический опыт подтверждают достаточность таких интервалов.

- 5.3.22.11* Соединенное Королевство применяет системы, которые не рассчитаны на использование обоими пилотами.

Соединенное Королевство считает используемые системы адекватными.

- 5.3.22.14 Соединенное Королевство использует системы, предусматривающие поворот головы пилота.

Примечание. Соединенное Королевство считает используемые системы адекватными.

- 5.3.22.16* Соединенное Королевство использует системы, которые не рассчитаны на использование обоими пилотами.

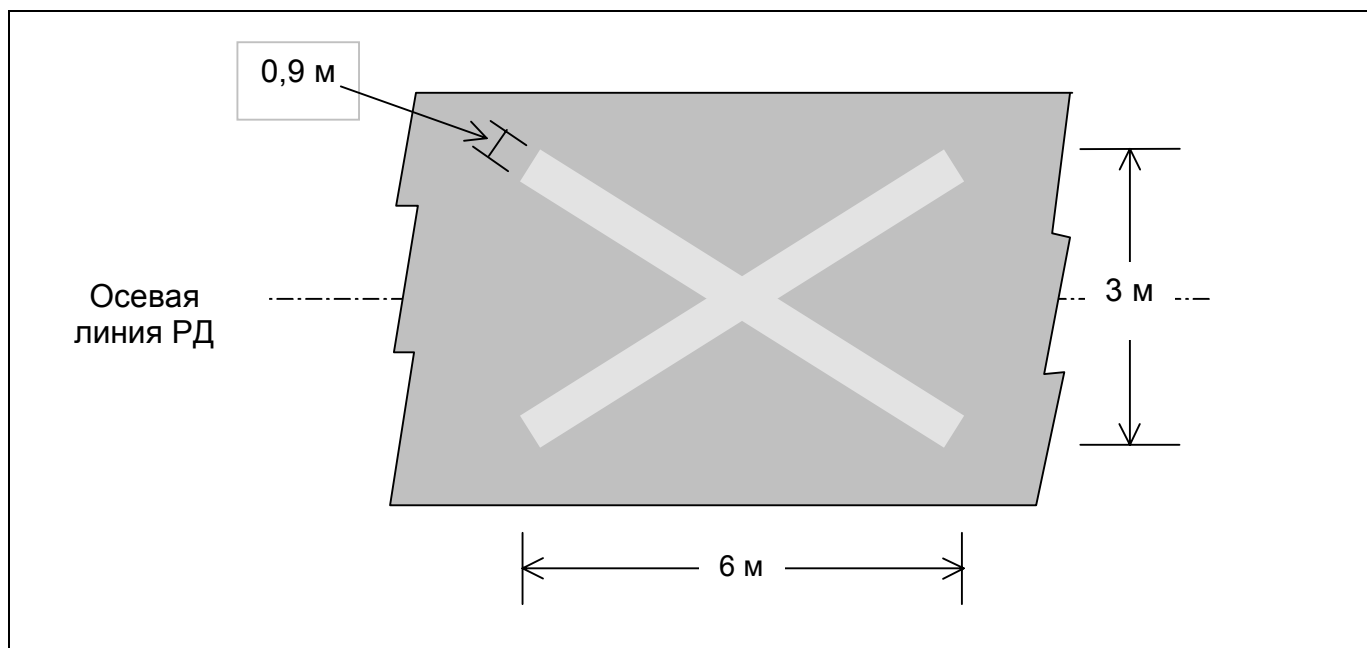
Примечание. Соединенное Королевство считает используемые системы адекватными.

*Рекомендуемая практика.

- 5.3.24.4 б) Используется проблесковый огонь желтого, вместо красного цвета.
- Примечание.* Желтый огонь является сигналом предупреждения на нерегулируемом перекрестке. Проезд на красный огонь без разрешения не допускается.
- 5.4.1.2* На данный момент не будет использоваться.
- Примечание.* Соединенное Королевство считает концепцию и философию знаков с переменной информацией недостаточно проработанными для внедрения.
- 5.4.1.9 На данный момент не будет использоваться.
- 5.4.1.10
- 5.4.1.11* *Примечание.* См. п. 5.4.1.2.
- 5.4.3.4 Не используется в Соединенном Королевстве.
- Примечание.* Соединенное Королевство использует знак местоположения.
- 5.5.3.1* В Соединенном Королевстве кромки концевой полосы торможения обозначаются огнями.
- Примечание.* Будет выполняться после принятия стандарта, касающегося маркировки.
- 5.5.3.2 Не используется в Соединенном Королевстве.
- Примечание.* Будет выполняться после принятия стандарта, касающегося маркировки.
- Таблица 5-4 Соединенное Королевство использует видимость для определения одного из двух размеров. Знаки устанавливаются обычно на расстоянии 15 м по перпендикуляру от кромки РД, за исключением РД с кодовой буквой F, где место установки располагается на расстоянии 22 м от кромки РД.

ГЛАВА 7

- 7.1.4 Ширина пересечения РД = 0,9 м.



*Рекомендуемая практика.

Примечание. Соединенное Королевство считает данную маркировку более целесообразной.

ГЛАВА 8

8.3.4* Не используется в Соединенном Королевстве.

Примечание. Не требуется для применения в Соединенном Королевстве.

ГЛАВА 9

9.2.11 На всех аэродромах до максимум 50% вспомогательных огнегасящих веществ могут заменяться водой для производства пены, отвечающей характеристикам уровня В.

Для целей замены применяются следующие соотношения:

1 кг сухих химических порошкообразных веществ или галогенизированного углеводорода = 1 л воды.

2 кг двуокиси углерода = 1 л воды.

Примечание. САА Соединенного Королевства считает необоснованным устранять образование пены как огнегасящего вещества. Вспомогательные вещества обладают скоротечным действием и не обеспечивают безопасность после пожара. Положения п. 9.2.11 а) и б) не применяются на получивших соответствующее разрешение САА аэродромах Соединенного Королевства.

САА Соединенного Королевства считает, что в некоторых случаях полезность пены как огнегасящего вещества превосходит быстродействующие вспомогательные вещества. Пены с характеристиками уровня В считаются эффективной заменой некоторых вспомогательных веществ.

9.2.15* Не принято в Соединенном Королевстве.

Примечание. Соединенное Королевство считает данную Рекомендуемую практику неадекватной.

*Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 1

1.2.1 Большинство аэропортов Соединенных Штатов Америки находится в собственности и эксплуатируется местными правительствами и полугосударственными организациями, созданными для обеспечения функционирования транспортной системы. Федеральное правительство обеспечивает управление воздушным движением, эксплуатирует и обслуживает NavAids, предоставляет финансовую помощь на развитие аэропортов, сертифицирует крупные аэропорты и публикует стандарты и инструктивный материал, касающиеся планирования, проектирования и безопасной эксплуатации аэропортов.

В целом соблюдаются Стандарты и Рекомендуемая практика тома I Приложения 14. В аэропортах, где осуществляются регулярные пассажирские перевозки с использованием воздушных судов, имеющих более девяти посадочных мест, соблюдение стандартов обеспечивается посредством регулирования и сертификации. В других аэропортах соблюдение стандартов обеспечивается посредством заключения соглашений с отдельными аэропортами, в соответствии с которыми из федерального бюджета предоставляются средства на развитие, или посредством предпринятия действий на добровольной основе.

1.4.1 В Соединенных Штатах Америки кодовое обозначение аэропорта состоит из двух элементов и
 1.4.2 основано на стандартах, используемых при проектировании аэропортов с учетом размеров и
 1.4.3 эксплуатационных характеристик самых крупных воздушных судов, которые, как предполагается,
 1.4.4 будут использовать данный аэропорт. Первый элемент, "категория воздушного судна для захода на посадку", соответствует классификации скоростей захода на посадку, принятой ИКАО в документе PANS-OPS. Второй элемент, "группа конструкции самолета (ADG)", соответствует элементу 2 классификации по размаху крыла в таблице "Кодовое обозначение аэродромов" Приложения 14.

Кодовое обозначение аэропорта (ARC)

Категория воздушного судна для захода на посадку	Примерный кодовый номер согласно Приложению 14	Аэропорт, рассчитанный на B-747-400 ARC D-V
A	1	
B	2	
C	3	
D	4	
E	-	
Группа конструкции самолета	Соответствующая кодовая буква Приложения 14	
I	A	
II	B	
III	C	
IV	D	
V	E	
VI	F (предлагаемая)	

ГЛАВА 2

- 2.2.1 *Замечание по выполнению положения.* Контрольная точка аэродрома пересчитывается в случае изменения окончательного запланированного варианта развития аэродрома.
- 2.9.6 Минимальное значение сцепления не устанавливается для указания ВПП, которые являются "скользящими в мокром состоянии". Однако Соединенные Штаты Америки рекомендуют, чтобы состояние искусственных покрытий поддерживалось на том же уровне, который указан в *Руководстве ИКАО по аэропортовым службам* (Doc 9137).
- 2.9.7
- 2.11.3 Если какое-либо недействующее противопожарное оборудование не может быть заменено немедленно, пилоту следует передавать соответствующее уведомление. Если функционирование оборудования не восстанавливается в течение 48 ч, вводится ограничение на производство полетов, соответствующее более низкой категории работающего оборудования.
- 2.12 е) Там, где по-прежнему устанавливается VASI, высота пересечения порога сообщается как центр сигнала на курсе следования, а не верх красного сигнала от ближнего горизонта.

ГЛАВА 3

- 3.1.2* Боковая составляющая ветра основывается на кодовом обозначении аэропорта (ARC): 10,5 уз для AI и BI; 13 уз для AP и BP; 16 уз для AP, BP и CI-DPI; 20 уз для AIV-DVI.
- 3.1.9* Ширина ВПП (в метрах) соответствует:

Ширина ВПП (в метрах)

Категория воздушного судна для захода на посадку	Группа конструкции самолета					
	I	II	III	IV	V	VI
A	18 ¹	23 ¹	--	--	45	60
B	18 ¹	23 ¹	--	--	45	60
C	30	30	30 ²	45	45	60
D	30	30	30 ²	45	45	60

1. Ширина ВПП, оборудованной для точного захода на посадку (при минимумах видимости менее 1200 м), составляет 23 м для ВПП, которая предназначена для приема только легких самолетов (менее 5700 кг), и 30 м для ВПП, предназначенной для приема более тяжелых самолетов.
2. Для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 68 000 кг стандартная ширина ВПП составляет 45 м.

- 3.1.12* Продольные уклоны ВПП до 1,5% допускаются для категорий воздушных судов для захода на посадку C и D, за исключением первой и последней четверти ВПП, где максимальный уклон составляет 0,8%.
- 3.1.16* Профили ВПП предусматривают, что любые две точки, расположенные на высоте 5 фут (1,5 м) над осевой линией ВПП, будут взаимно видимы на всей длине ВПП. Однако, если по всей длине ВПП

*Рекомендуемая практика.

проходит параллельная РД, профиль ВПП может быть таким, что прямая линия видимости из любой точки, расположенной на высоте 5 фут (1,5 м) над осевой линией ВПП, будет обеспечиваться на половине длины ВПП. Что касается примечания, то для обеспечения зоны видимости ВПП, как это указано в *Руководстве по проектированию аэродромов* (Дос 9157), часть I "ВПП", дополнительно требуется разница относительной высоты 1,5 м в отличие от 3 м.

- 3.1.18* Минимальные и максимальные поперечные уклоны ВПП основываются на категориях воздушных судов для захода на посадку и составляют:
- для категорий А и В: 1,0–2,0%;
для категорий С и D: 1,0–1,5%.
- 3.2.3* В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы минимальная общая ширина ВПП и боковых полос безопасности составляла 60 м. Ширина боковых полос безопасности определяется отдельно.
- 3.2.4* Поперечный уклон самой отдаленной части боковой полосы безопасности может составлять до 5%.
- 3.3.3 Ширина летной полосы в 120 м устанавливается для ВПП, оборудованной для точного захода на посадку, неточного захода на посадку и необорудованных ВПП с кодовым номером 3 и 4. Для ВПП, оборудованных для точного захода на посадку, с кодовым номером 1 и 2 ширина составляет 120 м. Для ВПП, оборудованных для неточного захода на посадку/визуального захода на посадку, ширина варьируется от 37,5 до 120 м.
- 3.3.4*
- 3.3.5*
- 3.3.7 Требования к ломкости и устранению объектов применимы только в предусмотренных положениями ФАУ зоне безопасности ВПП (RSA) и зоне, свободной от препятствий (OFZ). Функции RSA аналогичны оговоренной в документах ИКАО "спланированной части" летной полосы. Различие составляет менее 1,3 м; т.е. в соответствии со стандартом ФАУ размер составляет 76,2 м по сравнению с 77,5 м в соответствии с Приложением 14. Однако зона за пределами RSA, т.е. свободная от объектов зона ВПП, составляет 120 м, и из этой зоны требуется удалять объекты, а не обеспечивать ломкость разрешаемых объектов.
- 3.3.9* В аэропортах, используемых исключительно легкими самолетами (группа конструкции самолета I США), протяженность планируемого участка может составлять 18 м от осевой линии ВПП.
- 3.3.14* Максимальный поперечный уклон спланированного участка летной полосы может составлять 3% для категорий воздушных судов для захода на посадку С и D и 5% для категорий воздушных судов для захода на посадку А и В.
- 3.3.15* В Соединенных Штатах Америки отсутствуют стандарты относительно максимальных поперечных уклонов планируемых участков взлетной полосы за пределами зоны, которая обычно планируется.
- 3.3.17* ВПП, предназначенные для использования более легкими воздушными судами в условиях визуальных полетов, могут планироваться до расстояния в 18 м от осевой линии ВПП (группы конструкции самолета I и II США).
- 3.4.2 Для некоторых ВПП с кодовым номером 1 протяженность концевых зон безопасности может составлять только 72 м.
- 3.6.4* Измерения сцепления с искусственным покрытием проводятся только на поверхности ВПП, где искусственное покрытие имеет полную прочность, а не на концевых полосах торможения.
- 3.7.1*
- 3.7.2* В Соединенных Штатах Америки отсутствуют стандарты или рекомендуемая практика относительно рабочих зон радиовысотометров.

* Рекомендуемая практика.

- 3.8.3* В Соединенных Штатах Америки для самолетов группы конструкции VI установлено расстояние в 6 м.
- 3.8.4* Ширина РД для воздушных судов группы конструкции VI составляет 30 м.
- 3.8.5* В Соединенных Штатах Америки при проектировании поворотов и пересечений РД также допускается использование метода субъективной оценки пределов управляемости.
- 3.8.7* Минимальные разделительные расстояния между осевыми линиями ВПП и РД указаны в таблице 1. Минимальные разделительные расстояния между РД и полосой руления и между РД/полосой руления и стационарными/подвижными объектами указаны в таблице 2. Как правило, в Соединенных Штатах Америки разделительные расстояния в отличие от указанных в Приложении больше для необорудованных ВПП и меньше для оборудованных ВПП. Также предусмотрены значения разделительных расстояний для воздушных судов с размахом крыла до 80 м. В случае кодовой буквы F разделительные расстояния всегда составляют 180 м.
- 3.8.8* Продольные градиенты (уклоны) РД основываются на категории захода на посадку (кодový номер), а не на размахе крыла (кодová буква). Однако значения составляют: кодовые номера 1 и 2 = 3,0%; кодовые номера 3 и 4 = 1,5%.
- 3.8.10* В Соединенных Штатах Америки не предусмотрены стандарты в отношении прямой видимости на РД, однако существует требование, согласно которому прямая видимость вдоль ВПП от того места, где ее пересекает РД, должна быть достаточной для того, чтобы рулящее воздушное судно могло безопасно вырुлить на ВПП и пересечь ее.
- 3.8.11* Поперечные уклоны РД основаны на категориях воздушных судов. Для категорий С и D уклоны составляют 1,0–1,5%; для категорий А и В – 1,0–2,0%.
- 3.9.1* Полная ширина РД плюс боковые полосы безопасности составляет 54 м в отличие от 60 м в соответствии с Приложением.
- Примечание.* В случае воздушных судов с кодовой буквой F акцент делается на увеличение ширины имеющего полную прочность искусственного покрытия, а не боковых полос безопасности. В соответствии с требованиями Соединенных Штатов Америки ширина РД составляет 30 м в отличие от ширины 25 м, предусмотренной в п. 3.8.4.
- 3.10.5* Профилирование полос рулевых дорожек осуществляется с учетом обеспечения нисходящих уклонов, которые основаны на категориях захода на посадку воздушных судов, т. е. кодовых номерах. Кроме того, мы рекомендуем предусматривать нисходящий уклон по отношению к горизонтали на первых трех метрах полос за РД или боковых полосах безопасности, после чего обеспечивать нисходящий уклон 1,5–3,0% на остальной части полосы.
- 3.11.6
Таблица 3-2 с. Что касается таблицы 3-2, то предусматриваемое ФАУ расстояние между осевой линией ВПП и местом ожидания при рулении и пр. для ВПП с кодовым номером 1, обеспечивающих неточные заходы на посадку, составляет 38 м, а для ВПП, оборудованных для точного захода на посадку, – 53 м. Для ВПП, оборудованных для точного захода на посадку, с кодовыми номерами 3 и 4 такое расстояние должно составлять 75 м, за исключением широкофюзеляжных воздушных судов, для которых требуется 85 м. В настоящее время отсутствует стандартное расстояние для воздушных судов с кодовой буквой F.
- 3.14.4* Возможность обхода зон противообледенительной защиты является стандартным требованием, а не рекомендацией.
- 3.14.9* В случае кодовых букв D и E расстояния являются короче; т. е. на 2 и 0,5 м соответственно.

*Рекомендуемая практика.

3.14.10* В случае кодовых букв А, В и D расстояния являются короче; т. е. на 2,75, 1,5 и 1,0 м соответственно.

ГЛАВА 4

4.1 Требования в отношении поверхностей ограничения препятствий соответствуют изложенным в пп. 4.1–4.20 и содержатся в части 77 Федеральных авиационных правил.

4.1.21 Поверхность ухода на второй круг при прерванной посадке не используется.

4.1.25 В Соединенных Штатах Америки зоны или поверхности набора высоты при взлете, как таковые, не предусматриваются, однако с обоих концов ВПП предусмотрены поверхности, обеспечивающие защиту от препятствий, параметры которых зависят от типа используемых или предполагаемых методов захода на посадку. Размеры и уклоны этих поверхностей и зон перечислены в таблице 3.

4.2 В случае воздушных судов с кодовыми буквами С, D и F ширина внутренней поверхности захода на посадку OFZ составляет 120 м.

Таблица 4-1

Примечание. Проводятся исследования и обработка измерений ширины в случае кодовой буквы F. После завершения исследований на основе моделирования отдел летных стандартов выпустит документ ФАУ, содержащий результаты и возможные новые рекомендации.

ГЛАВА 5

5.2.1.8* В Соединенных Штатах Америки не требуется маркировка РД без искусственного покрытия.

5.2.2.2* В Соединенных Штатах Америки не требуется обозначать ВПП без искусственного покрытия.

5.2.2.4 На ВПП, маркированных одной цифрой, нули не используются. Для обозначения ВПП 1 и предотвращения путаницы с осевой линией ВПП используется произвольной формы цифра 1.

5.2.4.2* Маркировка порога ВПП не требуется, однако иногда предусматривается на необорудованных ВПП, не предназначенных для обслуживания международных полетов.

5.2.4.3*

5.2.4.5 Действующий в Соединенных Штатах Америки стандарт обозначения порога ВПП соответствует восьми полосам, за исключением тех случаев, когда на ВПП шириной свыше 45 м могут использоваться более восьми полос. После 1 января 2008 года стандарт Соединенных Штатов Америки будет соответствовать требованиям Приложения 14.

5.2.4.6 Ширина и интервал между полосами маркировки порога ВПП будут соответствовать требованиям Приложения 14 после 1 января 2008 года.

5.2.4.10 При временном смещении порога ВПП не требуется удалять маркировку краев ВПП или РД до смещенного порога. Эти маркировочные знаки ликвидируются только в том случае, если участок неприемлем для движения воздушных судов.

5.2.5.2 Маркировка прицельной точки посадки требуется на ВПП, оборудованных для точного захода на посадку с кодовым номером 3 и 4, используемых реактивными воздушными судами.

5.2.5.3*

5.2.5.4 Маркировка прицельной точки посадки начинается на расстоянии 306 м от порога всех ВПП.

5.2.6.3 В Соединенных Штатах Америки маркировка зоны приземления на обоих концах ВПП применяется только на ВПП протяженностью более 4990 фут. На более коротких ВПП ближайшие к средней точке ВПП три пары знаков исключаются.

* Рекомендуемая практика.

- 5.2.6.4 В Соединенных Штатах Америки в соответствии со стандартом маркировка прицельной точки посадки наносится на расстоянии 306 м от порога ВПП и заменяет одну из пар трехполосных маркировочных знаков порога ВПП. Расстояние в 306 м используется независимо от длины ВПП.
- 5.2.6.5* Маркировка зоны приземления не требуется на ВПП, оборудованных для неточного захода на посадку, хотя она может и использоваться.
- 5.2.7.4* Маркировка краев необорудованных ВПП может иметь общую ширину 0,3 м.
- 5.2.8.3 Продольная маркировка осевой линии РД никогда не используется на ВПП, даже если она является частью стандартного маршрута руления.
- 5.2.9.6* Вместо условных знаков CAT I, CAT II и CAT III используется сочетание букв ILS.
- 5.2.9.7 Маркировка места ожидания у ВПП на пересечении ВПП/ВПП соответствует схеме А на рисунке 5-6.
- 5.2.11.4 Нанесение маркировки точки проверки маяка предусматривается, однако используется окружность диаметром 3 м; ширина и длина линии направления могут быть различными. Для маркировки
5.2.11.5* используется желтый цвет, как и на РД.
5.2.11.6*
- 5.2.12 Стандарты для маркировки мест стоянок воздушных судов не предусмотрены.
- 5.2.13.1* Нанесение линий безопасности на перроне не требуется, хотя на многих аэродромах они используются. Соединенные Штаты Америки не устанавливают стандарты маркировки перронов, считая, что постановка воздушных судов на места стоянки может более эффективно осуществляться аэропортами и авиакомпаниями.
- 5.2.14.1 Соединенные Штаты Америки не устанавливают стандарты маркировки мест ожидания на подъездных путях, которые пересекают ВПП. Применяются местные правила дорожного движения.
- 5.3.1.1 В Соединенных Штатах Америки отсутствуют правила, препятствующие установке неавиационных наземных огней, которые могут помешать нормальной эксплуатации аэропорта.
- 5.3.1.4 Новая система огней приближения будет отвечать требованиям к ломкости конструкций. Некоторые
5.3.1.5 существующие системы с неломкими конструкциями не могут быть заменены до 1 января 2005 года.
- 5.3.2.1* От аэропортов не требуется устанавливать аварийные огни ВПП, если они не располагают резервным
5.3.2.2* источником электроснабжения. Некоторые аэропорты располагают такими системами огней, и в
5.3.2.3* отношении этих огней установлены технические требования ФАУ.
- 5.3.3.1 Маяк требуется устанавливать только в аэропортах, которые используются воздушными судами
5.3.3.3 вместимостью более 30 посадочных мест, однако такие маяки имеются во многих других аэропортах.
- 5.3.3.6 Хотя в соответствии с действующим в Соединенных Штатах Америки стандартом для маяков частота вспышек составляет 24–30 вспышек в минуту, частота вспышек у некоторых более старых маяков может составлять 12 вспышек в минуту.
- 5.3.3.8 Кодированные опознавательные маяки не требуются и обычно не устанавливаются. Как правило, аэродромные маяки, отвечающие требованиям п. 5.3.3.6, устанавливаются в аэропортах, которые используются воздушными судами вместимостью более 30 посадочных мест.

*Рекомендуемая практика.

- 5.3.4.1 Хотя в Соединенных Штатах Америки устанавливается система огней приближения, соответствующая требованиям, содержащимся в пп. 5.3.4.10–5.3.4.19, в некоторых местах предусматривается также установка менее дорогостоящей системы, состоящей из системы огней приближения средней интенсивности и огней, дающих последовательные вспышки (MALSF).
- 5.3.4.2 В дополнение к системе, описанной в п. 5.3.4.1, в некоторых местах используется система, состоящая из всенаправленных проблесковых огней (ODALS), которые устанавливаются на участке протяженностью 450 м от порога ВПП с интервалами 90 м.
- 5.3.4.10 – 5.3.4.17* В стандарте Соединенных Штатов Америки, относящемся к системе огней приближения для точного захода на посадку по категории I, эта система называется системой огней приближения средней интенсивности со световыми указателями входа в створ ВПП (MALSR). Эта система состоит из линейных огней длиной 3 м, устанавливаемых на участке протяженностью до 420 м от порога ВПП с интервалами 60 м, и огней, дающих чередующиеся вспышки, которые устанавливаются на участке длиной от 480 до 900 м, с интервалами 60 м. Предусмотрен также световой горизонт длиной 20 м, который устанавливается на расстоянии 300 м от порога ВПП. Общая длина этой системы зависит от угла глиссады ILS. При угле 2,75° и больше длина составляет 720 м.
- 5.3.4.18 В стандарте Соединенных Штатов Америки, относящемся к системе огней приближения для точного захода на посадку по категории I, эта система называется системой огней приближения средней интенсивности со световыми указателями входа в створ ВПП (MALSR). Эта система состоит из линейных огней длиной 3 м, устанавливаемых на участке протяженностью до 420 м от порога ВПП с интервалами 60 м, и огней, дающих чередующиеся вспышки, которые устанавливаются на участке длиной от 480 до 900 м, с интервалами 60 м. Предусмотрен также световой горизонт длиной 20 м, который устанавливается на расстоянии 300 м от порога ВПП. Общая длина этой системы зависит от угла глиссады ILS. При угле 2,75° и больше длина составляет 720 м.
- Огни с конденсаторным разрядом можно включать или выключать при работающих огнях системы огней приближения постоянного свечения. Однако они не могут эксплуатироваться, если другие огни не работают.
- 5.3.4.19– 5.3.4.21 В стандарте Соединенных Штатов Америки, относящемся к системе огней приближения для точного захода на посадку по категории I, эта система называется системой огней приближения средней интенсивности со световыми указателями входа в створ ВПП (MALSR). Эта система состоит из линейных огней длиной 3 м, устанавливаемых на участке протяженностью до 420 м от порога ВПП с интервалами 60 м, и огней, дающих чередующиеся вспышки, которые устанавливаются на участке длиной от 480 до 900 м, с интервалами 60 м. Предусмотрен также световой горизонт длиной 20 м, который устанавливается на расстоянии 300 м от порога ВПП. Общая длина этой системы зависит от угла глиссады ILS. При угле 2,75° и больше длина составляет 720 м.
- 5.3.4.22 В соответствии со стандартом Соединенных Штатов Америки общая протяженность системы огней приближения для точного захода на посадку по категориям II и III зависит от угла наклона глиссады ILS. Для углов, равных 2,75° и больше, протяженность этой системы составляет 720 м.
- 5.3.4.35 Огни с конденсаторным разрядом можно включать или выключать при работающих огнях системы огней приближения постоянного свечения. Однако они не могут эксплуатироваться, если другие огни не работают.
- 5.3.5.1 Системы визуальной индикации не требуются на всех ВПП, используемых турбореактивными самолетами, за исключением ВПП, на которых осуществляются операции с использованием укороченного участка выдерживания и посадки и на которых отсутствует электронная глиссадная система.

* Рекомендуемая практика.

- 5.3.5.2 В дополнении к системам PAPI и APAPI в аэропортах США, используемых коммерческой авиацией, по-прежнему эксплуатируются системы типа VASI и AVASI. В небольших аэропортах, предназначенных для авиации общего назначения, могут устанавливаться различные типы системы индикации глиссады, включая трехцветные и импульсные системы визуальной индикации глиссады.
- 5.3.5.3 Системы визуальной индикации не требуются на всех ВПП, используемых турбореактивными самолетами, за исключением ВПП, на которых осуществляются операции с использованием укороченного участка выдерживания и посадки и на которых отсутствует электронная глиссадная система.
- 5.3.5.4
- 5.3.5.27 В соответствии со стандартом для PAPI в Соединенных Штатах Америки допускается сокращение расстояний между краем ВПП и первым огнем до 9 м для ВПП с кодовым номером 1, которые не используются реактивными воздушными судами.
- 5.3.5.42 Применительно к системе PAPI используется следующая поверхность защиты от препятствий: поверхность начинается с 90 м от системы PAPI (в направлении порога ВПП) и простирается в зону захода на посадку под углом на 1° меньше, чем угол прицельной посадки, задаваемый третьим глиссадным огнем от ВПП. Поверхность расходится на 10° с каждой стороны от продолжения осевой линии ВПП и простирается на 4 статутные мили от точки ее начала.
- 5.3.8.4 В Соединенных Штатах Америки допускается использование всенаправленных огней обозначения порога ВПП.
- 5.3.13.2 В Соединенных Штатах Америки не требуется, чтобы боковой интервал между огнями зоны приземления был равен интервалу маркировки зоны приземления, когда ширина ВПП составляет менее 45 м.
- 5.3.14 В Соединенных Штатах Америки отсутствуют положения, касающиеся огней КПП.
- 5.3.15.1 Осевые огни РД требуются только на установленных маршрутах руления, где дальность видимости на ВПП (RVR) составляет менее 183 м. Однако их установка рекомендуется, как правило, в тех случаях, когда возникают проблемы обеспечения руления.
- 5.3.15.2*
- 5.3.15.4 Огни осевой линии РД не предусматриваются на ВПП, являющейся частью стандартного маршрута руления и предназначенной для использования даже в условиях ограниченной видимости. В таких условиях маршрут руления совпадает с осевой линией ВПП, при этом включаются огни ВПП.
- 5.3.15.7 *Замечание по выполнению положений.* Стандарт Соединенных Штатов Америки, касающийся осевых огней выводных РД, был приведен в соответствие с данными положениями Приложения 14 1 сентября 1998 года. Однако аэропорты Соединенных Штатов Америки еще продолжают внедрение данного стандарта.
- 5.3.15.10* В Соединенных Штатах Америки допускается смещение до 60 см.
- 5.3.16.2 Рулежные огни не предусматриваются на ВПП, являющейся частью стандартного маршрута руления.
- 5.3.17.1 Огни линии "стоп" требуются только в условиях дальности видимости на ВПП менее 183 м на пересечениях РД и ВПП, при этом РД освещается в условиях ограниченной видимости. Управляемые огни линии "стоп", если таковые установлены, включаются при RVR менее 350 м.
- 5.3.17.2*
- 5.3.17.3*
- 5.3.17.4* Надземные огни линии "стоп", как правило, устанавливаются в продольном направлении по линии рулежных огней. При отсутствии рулежных огней огни линии "стоп" устанавливаются на расстоянии не менее 3 м от края РД.

*Рекомендуемая практика.

- 5.3.17.8 Ширина луча надземных огней линии "стоп" отличается от углубленных огней. Внутренняя кривая изокандел надземных огней составляет " 7 по горизонтали и " 4 по вертикали.
- 5.3.17.9 В соответствии со стандартом Соединенных Штатов Америки при наличии огней линии "стоп", которые включаются группами, огни осевой линии РД за пределами огней линии "стоп" не требуется выключать при включенных огнях линии "стоп". Осевые огни РД за пределами выборочно включаемых огней линии "стоп" группируются в два участка протяженностью приблизительно 45 м каждый. Датчик в конце первого сегмента включает огни линии "стоп" и выключает огни осевой линии на первом участке. Датчик в конце второго участка выключает осевые огни этого участка.
- 5.3.18.1 Огни промежуточных мест ожидания предусматриваются также и в других точках ожидания на РД, таких как точки ожидания в условиях ограниченной видимости.
- 5.3.18.3 Огни промежуточных мест ожидания совмещаются с маркировкой пересечения РД. Маркировка наносится на следующих расстояниях от осевой линии пересекающей РД:
- | <i>Группа конструкции самолета</i> | <i>Расстояние (м)</i> |
|------------------------------------|-----------------------|
| I | 13,5 |
| II | 20 |
| III | 28,5 |
| IV | 39 |
| V | 48,5 |
| VI | 59 |
- 5.3.20.1 Огни защиты ВПП требуются только при дальности видимости на ВПП менее 350 м.
- 5.3.20.2*
- 5.3.20.4 Огни защиты ВПП располагаются на том же расстоянии от осевой линии ВПП, что и место ожидание
- 5.3.20.5 воздушного судна, или в пределах нескольких футов от этой точки.
- 5.3.20.17 В соответствии с новым стандартом Соединенных Штатов Америки углубленные огни защиты ВПП соответствуют требованиям Приложения 14. Однако огни некоторых существующих систем могут не давать вспышек.
- 5.3.21 В Соединенных Штатах Америки отсутствуют авиационные стандарты в отношении прожекторного освещения перронов.
- 5.3.22 В Соединенных Штатах Америки отсутствуют стандарты, касающиеся систем визуальной стыковки с телескопическим трапом.
- 5.3.24.1 В Соединенных Штатах Америки не требуются огни места ожидания на маршруте движения при RVR менее 350 м.
- 5.4.1.3 Знаки зачастую устанавливаются на несколько сантиметров выше значений, указанных в таблице 5-4 тома I Приложения 14.
- 5.4.1.6 Надписи на знаках немного крупнее, а окантовка вокруг знака немного меньше, чем указанные в добавлении 4 тома I Приложения 14 значения.
- 5.4.1.7 Требования к освещению знаков являются менее жесткими, чем указанные в добавлении 4. В Соединенных Штатах Америки отсутствуют требования в отношении цвета в ночное время с точки зрения характеристик цветности.

* Рекомендуемая практика.

- 5.4.2.2
5.4.2.4 Все знаки, используемые для указания места ожидания при рулении применительно к точному заходу на посадку, имеют обозначение ILS.
- 5.4.2.7 В Соединенных Штатах Америки знак "ВЪЕЗД ЗАПРЕЩЕН" устанавливается только в тех случаях, когда запрещается въезд воздушного судна.
- 5.4.2.9 Второй знак, содержащий обязательные для исполнения инструкции, не устанавливается, если не требуется дополнительное наведение.
- 5.4.2.10 Все знаки, используемые для указания места ожидания при рулении применительно к точному заходу на посадку, имеют обозначение ILS.
- 5.4.2.11 Второй знак, содержащий обязательные для исполнения инструкции, не устанавливается, если не требуется дополнительное наведение.
- 5.4.2.14 Все знаки, используемые для указания места ожидания при рулении применительно к точному заходу на посадку, имеют обозначение ILS.
- 5.4.2.16 Знаки места ожидания воздушных судов и транспортных средств перед входом в зоны, где они будут выступать за поверхности ограничения препятствий или препятствовать работе навигационных средств, снабжаются надписью "обозначение захода на посадку", после которого следуют буквы APCN. Например: 15-APCN.
- 5.4.2.17 Все знаки, используемые для указания места ожидания при рулении применительно к точному заходу на посадку, имеют обозначение ILS.
- 5.4.3.15 В Соединенных Штатах Америки практикуется установка знаков приблизительно на 3–5 м ближе к РД/ВПП (см. таблицу 5-4 тома I Приложения 14).
- 5.4.3.17 В Соединенных Штатах Америки отсутствуют стандарты относительно расположения знаков схода с ВПП.
- 5.4.3.26 Окантовка желтого цвета используется на всех знаках местоположения независимо от того, установлены ли они отдельно или вместе с другими знаками.
- 5.4.3.28 В Соединенных Штатах Америки на знаках освобожденной ВПП используется маркировка типа А, за исключением случаев, когда для указания освобождения критической зоны ILS используется маркировка типа В.
- 5.4.3.33* В Соединенных Штатах Америки отсутствуют стандарты, касающиеся знаков, используемых для указания ряда мест ожидания при рулении на одной РД.
- 5.4.4.4* В дополнение к данным о VOR и DME на знак наносится надпись "Курс на пункт проверки VOR".
- 5.4.5.1* В Соединенных Штатах Америки отсутствуют требования в отношении опознавательных знаков аэродромов, хотя они, как правило, устанавливаются.
- 5.4.6.1* Не предусмотрены стандарты в отношении знаков, используемых для опознавания мест стоянки воздушного судна.
- 5.4.7.2 Расстояние от края маршрута движения до знака места ожидания на маршруте движения определяется местными правилами дорожного движения.

*Рекомендуемая практика.

- 5.5.2.2* Для указания краев ВПП могут использоваться пограничные маркеры.
- 5.5.3 Не предусмотрено положение о боковых маркерах концевой полосы торможения.
- 5.5.7.1* Для указания краев ВПП могут использоваться пограничные маркеры.

ГЛАВА 6

- 6.1 На ФАУ не возложена обязанность по маркировке и светоограждению препятствий. Однако оно рассматривает предложения о сооружении высоких объектов в окрестностях аэропортов и рекомендует их минимальную маркировку и светоограждение с учетом норм безопасности полетов.
- 6.2.3* Максимальный размер сторон квадратов, расположенных в шахматном порядке, составляет 6 м.
- 6.3.33 Эффективная интенсивность заградительных огней высокой интенсивности типа А для условий фоновой яркости в дневное время составляет 270 000 " 25% кд. Эффективная интенсивность заградительных огней высокой интенсивности типа В для условий фоновой яркости в дневное время составляет 140 000 " 25% кд. Более высокая интенсивность повышает заметность.
- 6.3.34
- Таблица 6-3 Стандарты Соединенных Штатов Америки не требуют обеспечивать 75% максимальной интенсивности при угле -1° , как это указано в колонке 9 для заградительных огней средней и высокой интенсивности.

ГЛАВА 7

- 7.1.2* Маркировка участков, закрытых для движения, не используется на частично закрытых для движения ВПП; см. п. 5.2.4.10 выше.
- 7.1.4 Для указания закрытых ВПП и РД используется маркировка указанной на рис. 7.1 b) формы. Знак "X", обозначающий закрытую ВПП, имеет желтый цвет.
- 7.1.5 В Соединенных Штатах Америки в тех случаях, когда ВПП постоянно закрыта для движения, необходимо стирать только маркировку порога ВПП, маркировку обозначения ВПП и маркировку зоны приземления. Нет необходимости стирать маркировку на постоянно закрытых для движения РД.
- 7.1.7 В Соединенных Штатах Америки не требуются огни, предупреждающие о непригодности использования зон и устанавливаемые поперек входа на закрытую для движения ВПП или РД в тех случаях, когда она пересекается ВПП или РД, предназначенной для использования в ночное время.
- 7.4.4 Проблесковые огни желтого цвета используются в качестве огней, предупреждающих о непригодности использования зон. Их интенсивность должна быть достаточной для обозначения границ опасной зоны.

ГЛАВА 8

- 8.1.6* Не требуется предусматривать резервный источник электроснабжения для оборудованных и необорудованных для неточного захода на посадку ВПП, а также для всех ВПП, оборудованных для точного захода на посадку.
- 8.1.7*
- 8.1.8
- 8.1.9

* Рекомендуемая практика.

- 8.2.1 *Примечание.* В США отсутствует требование относительно чередования огней, как указано в части 5 Руководства по проектированию аэродромов.
- 8.2.3 Огни осевой РД не предусматриваются на ВПП, являющейся частью стандартного маршрута руления и предназначенной для использования даже в условиях ограниченной видимости. В таких условиях маршрут руления совпадает с осевой линией ВПП и при этом включаются огни ВПП. Рулежные огни не предусматриваются на ВПП, являющейся частью стандартного маршрута руления.
- 8.7.2 Оборудование глиссадного радиомаяка и другие установки, расположенные на ЛПП или выступающие за поверхность ограничения препятствий, могут не иметь ломких опор.
- 8.7.3
- 8.7.4*
- 8.9.7* Система наблюдения за наземным движением рекомендуется при снижении RVR с 350 до 183 м. При RVR менее 183 м, как правило, требуется РЛС контроля за наземным движением или альтернативные средства.

ГЛАВА 9

- 9.1.1 Планы мероприятий на случай аварийной обстановки, например планы, указанные в этом разделе, требуются только в аэропортах, обслуживающих регулярных авиаперевозчиков, использующих воздушные суда более чем с 30 посадочными местами. Эти аэропорты сертифицируются согласно части 139 Федеральных авиационных правил Соединенных Штатов Америки. На практике в других аэропортах также подготавливаются планы мероприятий на случай аварийной обстановки.
- 9.1.12 Отработка полномасштабных действий на случай аварийной обстановки на аэродроме проводится с интервалами, не превышающими 3 года, в аэропортах, обслуживающих регулярные пассажирские перевозки с использованием воздушных судов более чем с 30 посадочными местами.
- Примечание.* Трехлетний период определяется из расчета эффективного использования ресурсов аэропорта.
- 9.1.14 Только 14 аэропортов, отвечающих требованиям части 139 CFR.
- 9.1.15*
- 9.2.1 Аварийно-спасательное и противопожарное оборудование и службы, например определенные в этом разделе, требуются в тех аэропортах, которые обслуживают регулярные авиакомпании, эксплуатирующие воздушные суда более чем с 30 посадочными местами. Как правило, такие аэропорты соответствуют категориям 4–9 ИКАО.
- 9.2.2
- 9.2.3 14 аэропортов, отвечающих требованиям части 139 CFR.
- 9.2.4* В настоящее время не планируется отказаться после 1 января 2005 года от действующей практики снижения на одну категорию в индексе, когда самое крупное воздушное судно выполняет в среднем менее пяти регулярных вылетов в день. Снижение категории объясняется элементарными соображениями экономической эффективности, а также содействует вводу в регулярную эксплуатацию крупных воздушных судов, не требуя при этом от аэропортов немедленного приобретения дополнительного оборудования для обслуживания планируемой авиаперевозчиками деятельности.
- 9.2.5 В аэропортах Соединенных Штатов Америки уровень защиты определяется длиной самого большого воздушного судна, использующего данный аэропорт. Это соответствует требованиям Приложения 14, за исключением того, что не используется максимальная ширина фюзеляжа.
- 9.2.6

*Рекомендуемая практика.

Примечание. Индексы А–Е в США практически соответствуют категориям 5–9, указанным в Приложении. В США отсутствует эквивалент категории 10. США рассмотрит требования в отношении категории 10 при принятии нового индекса для очень крупных воздушных судов. В будущем будет рассмотрен вопрос о дальнейшем обеспечении согласования с требованиями Приложения.

9.2.10* Аэропорты NIPIAS.

9.2.11 Требуемое в соответствии с индексом противопожарное оборудование и количество вспомогательных веществ указаны в таблице 4.

Эквиваленты замены дополнительных веществ и пены, отвечающих характеристикам уровня А, также соблюдаются для протеиновой и фторопротеиновой пены. Эквиваленты замены для пены, отвечающей характеристикам уровня В, используются в отношении только образующей водную пленку пены.

9.2.20* По крайней мере один комплект оборудования должен быть доставлен и необходимо начать
9.2.21 применять пену в течение 3 мин, при этом все другие необходимые транспортные средства должны прибыть в течение 4 мин. Время развертывания отсчитывается с момента поступления сигнала на установленный пост размещения оборудования до начала применения пены в средней точке самой удаленной ВПП.

Примечание. В Соединенных Штатах Америки придается большое значение быстрому развертыванию и скорейшему, по возможности, прибытию профессиональных пожарных в самом начале аварийных ситуаций.

9.2.33* В Соединенных Штатах Америки для категории 6 ИКАО (индекс В США) допускается наличие одного транспортного средства.

9.4.5 В настоящее время требование о выполнении проверки с использованием устройства для непрерывного измерения сцепления, имеющего смачивающее приспособление, отсутствует. Ряд аэропортов Соединенных Штатов Америки располагает такими устройствами, в то время как в других аэропортах используются менее строгие методы контроля остаточного слоя резины и ухудшения характеристик сцепления.

Примечание. В Соединенных Штатах Америки проводятся работы, с тем чтобы наличие таких устройств было обязательным, по крайней мере в крупных аэропортах.

9.4.16 Стандартный продольный уклон временного откоса составляет максимум 15 фут на 1 дюйм высоты (0,56%) независимо от толщины верхнего слоя.

9.4.20 В Соединенных Штатах Америки отсутствует стандарт относительно объявления огня неисправным, если его интенсивность составляет менее 50% установленного или расчетного значения средней интенсивности главного луча.

9.5.1 В качестве инструктивного материала в примечании рекомендуется использовать *раздел 8.3 главы 8 Приложения 15*. В качестве такого материала ФАУ определяет часть 139 *"Сертификация и производство полетов: сухопутные аэропорты, обслуживающие определенных авиаперевозчиков"* Федеральных авиационных правил.

9.5.3 В качестве инструктивного материала в примечании рекомендуется использовать часть 3 *Руководства по аэропортовым службам ИКАО*. В качестве такого материала ФАУ определяет иное руководство и рекомендательный циркуляр (АС).

* Рекомендуемая практика.

Таблица 1. Минимальные разделительные расстояния
между осевой линией ВПП и осевой линией параллельной РД/полосы руления

Операция	Категория воздушного судна для захода на посадку	Группа конструкции самолета						
		I ¹	I	II	III	IV	V	VI
ВПП визуального захода на посадку и ВПП с минимумами видимости при заходе на посадку не менее 3/4 статутной мили (1200 м)	A и B	150 фут 45 м	225 фут 67,5 м	240 фут 72 м	300 фут 90 м	400 фут 120 м	–	–
ВПП с минимумами видимости при заходе на посадку менее 3/4 статутной мили (1200 м)	A и B	200 фут 60 м	250 фут 75 м	300 фут 90 м	350 фут 105 м	400 фут 120 м	–	–
ВПП для визуального захода на посадку и ВПП с минимумами видимости при заходе на посадку не менее 3/4 статутной мили (1200 м)	C и D	–	300 фут 90 м	300 фут 90 м	400 фут 120 м	400 фут 120 м	400 ² фут 120 ² м	600 фут 180 м
ВПП с минимумами видимости при заходе на посадку менее 3/4 статутной мили (1200 м)	C и D	–	400 фут 120 м	400 фут 120 м	400 фут 120 м	400 фут 120 м	400 ² фут 120 ² м	600 фут 180 м

1. Относится к небольшим (менее 5700 кг) самолетам.
2. Корректировки на абсолютную высоту: разделительное расстояние в 120 м для аэропортов, расположенных на высоте 410 м или ниже; 135 м для абсолютных высот в диапазоне 410 м – 2000 м и 150 м для абсолютных высот более 2000 м.

Таблица 2. Минимальные разделительные расстояния между РД
и полосой руления

	Группа конструкции самолета					
	I	II	III	IV	V	VI
Осевая линия РД: Осевая линия параллельной РД/ полосы руления	69 фут 21 м	105 фут 32 м	152 фут 46,5 м	215 фут 65,5 м	267 фут 81 м	324 фут 99 м

Группа конструкции самолета						
	I	II	III	IV	V	VI
Стационарный или подвижный объект	44,5 фут 13,5 м	65,5 фут 20 м	93 фут 28,5 м	129,5 фут 39,5 м	160 фут 48 м	193 фут 59 м
Осевая линия РД: Осевая линия параллельной полосы руления	64 фут 19,5 м	97 фут 29,5 м	140 фут 42,5 м	198 фут 60 м	245 фут 74,5 м	298 фут 91 м
Стационарный или подвижный объект	39,5 фут 12 м	57,5 фут 17,5 м	81 фут 24,5 м	112,5 фут 24,5 м	138 фут 42 м	167 фут 51 м

Таблица 3. Размеры и наклоны защитных зон и поверхностей

Тип схемы захода на посадку	Точный заход на посадку	Неточный заход на посадку по приборам			ВПП для визуального захода на посадку	
		Все ВПП ^a	ВПП, не являющиеся вспомогательными ^b	Вспомогательные ВПП ^d	ВПП, не являющиеся вспомогательными	Вспомогательные ВПП
Ширина внутренней границы	305 м	305 м	152 м	152 м	152 м	76 м ^c
Расхождение (в каждую сторону)	15%	15%	15%	15%	10%	10%
Конечная ширина	4 877 м	1 219 м	1 067 м ^c	610 м	475 м ^c	381 м ^c
Длина	15 240 м	3 048 м ^c	3 048 м ^c	1 524 м ^c	1 524 м ^c	1 524 м ^c
Наклон для внутренних 3 049 м	2%	2,94% ^c	2,94% ^c	5% ^c	5% ^c	5% ^c
Наклон за пределами 3 048 м	2,5% ^c					

a. При минимуме видимости до 1,2 км.

b. При минимуме видимости более 1,2 км.

c. Менее строгие критерии по сравнению с размерами и наклонами таблицы 4-1.

d. Вспомогательные ВПП, предназначенные для обслуживания винтовых воздушных судов с максимальной взлетной массой 5670 кг.

Таблица 4. Огнегасящие вещества и оборудование

Индекс	Длина воздушного судна		Общее минимальное количество огнегасящих веществ		Минимальное количество транспортных средств	Норма расхода ¹
	Более	Не более	Сухие химикаты	Вода для образования протеиновой пены		
A	–	27 м	225 кг	0	1	См. ниже
B	27 м	38 м	225 кг	5 700 л	1	См. ниже
C	38 м	48 м	225 кг	5 700 л	2	См. ниже
D	48 м	60 м	225 кг	5 700 л	3	См. ниже
E	60 м	–	225 кг	11 400 л	3	См. ниже

1. Емкость транспортного средства 1900 л, но менее 7600 л:
7600 л или более:

Норма расхода (л/мин)
по крайней мере 1900, но не более 3800.
по крайней мере 2280, но не более 4560.

ГЛАВА 2

2.6 Значения PCN искусственных покрытий не определены. По-прежнему используется метод LCN.

ГЛАВА 1

- 1.4 Кодовое обозначение аэродрома присваивается в соответствии с длиной и шириной ВПП с искусственным покрытием и включает шесть классов. Самолеты разбиваются на шесть групп (кодов), исходя из размаха крыла и расстояния между колесами шасси. Код самолета определяет требование к рулежным дорожкам. Требование, соответствующее кодовой цифре 6, применяется к самолетам с размахом крыла 75 м и расстоянием между колесами шасси до 10,5 м.

ГЛАВА 3

- 3.1.16* Требование в отношении обеспечения полной видимости по всей длине ВПП, когда отсутствует параллельная РД, соответствующая по своей длине полной длине ВПП, не применяется. Существует общее требование в отношении обеспечения полной видимости по крайней мере на половину длины ВПП с точки, расположенной на высоте 3 м, независимо от того, имеется ли РД, длина которой соответствует полной длине ВПП.
- 3.2.3* Боковые полосы безопасности не предусматриваются на ВПП шириной 60 м или более.
- 3.3.7 Для всех категорий аэродромов ширина летной полосы, свободной от препятствий, составляет 60 м от осевой линии ВПП.
- 3.4 Концевые полосы безопасности не используются; для аналогичной цели используется часть летной полосы, расположенная за концами ВПП.
- 3.6.4* Требование к тому, чтобы коэффициент сцепления на поверхности концевой полосы торможения был аналогичен коэффициенту сцепления на связанной с ней ВПП, не применяется.
- 3.7 Требования, касающиеся рабочей зоны радиовысотомера, не применяются.
- 3.8.4* Ширина РД составляет 7–22,5 м в зависимости от кодового номера самолета.
- Таблица 3-1 В зависимости от кодового номера самолета расстояние между осевыми линиями параллельных РД составляет от 38 до 95 м, расстояние между осевой линией РД и объектами равняется 22–55 м, а расстояние между осевой линией полосы руления на стоянке и объектами составляет 26–45 м.
- 3.8.20* Требование в отношении доступа аварийно-спасательных и противопожарных транспортных средств к воздушным судам на РД на мостах не применяется.
- 3.9.1* В зависимости от кодового номера самолета полная ширина РД и двух боковых полос безопасности составляет 27–40,5 м.
- 3.10 Требования, касающиеся полос РД, не применяются.
- 3.11.4* Требования, касающиеся промежуточного места ожидания на РД, не применяются.
- 3.14 Требования, касающиеся зоны противообледенительной защиты, не применяются.

*Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 4

- 4.2 Имеются незначительные различия в размере, относительной высоте и наклоне поверхностей ограничения препятствий, которые отличаются в зависимости от кода ВПП и предусмотренных на ВПП посадочных средств.

ГЛАВА 5

- 5.2.5 Прицельная точка посадки не используется; для этой цели служит зона, расположенная на фиксированном расстоянии (300 м) от порога ВПП.
- 5.2.7.1 Отсутствует требование к обеспечению маркировки боковых границ ВПП при отсутствии контраста между поверхностью ВПП и прилегающими к ВПП зонами; существует требование к обеспечению маркировки боковых границ ВПП, оборудованных для точных заходов на посадку.
- 5.2.9.7 Маркировка места ожидания у ВПП на пересечении ВПП/ВПП не используется.
- 5.2.10 Маркировка промежуточного места ожидания на пересечении РД/РД не используется; пересечение РД/РД обозначается знаками РД.
- 5.2.11 Маркировка аэродромного пункта проверки VOR не используется.
- 5.2.14 Маркировка места ожидания на маршруте движения не используется.

ГЛАВА 7

- 7.3 Используемая маркировка для обозначения смещенного порога ВПП отличается по форме, размерам и цвету.
-

ГЛАВА 1

- 1.2.2 Технические требования распространяются только на аэродромы, которые обеспечивают авиатранспортное обслуживание на постоянной основе.

Замечание по выполнению положений. Другие аэродромы предназначены для авиации общего назначения, и в этой связи соответствующие национальные правила, которые являются менее исчерпывающими в сравнении со Стандартами и рекомендациями в Приложении 14, считаются адекватными.

- 1.3.1 С 25 ноября 2004 года аэродромы, предназначенные для выполнения международных полетов, будут сертифицироваться в соответствии с требованиями, содержащимися в данном Приложении, а также другими требованиями ИКАО, используя для этого соответствующие нормативные рамки.

ГЛАВА 3

- 3.4.1 Концевые зоны безопасности предусматриваются в тех случаях, если их сооружение осуществляется без уменьшения длины ВПП.

- 3.4.4 Ширина концевой зоны безопасности ВПП по крайней мере в два раза превышает ширину соответствующей ВПП. Однако во всех случаях ширина 90 м считается достаточной.

ГЛАВА 5

- 5.3.3.3 Данный Стандарт выполняется только как рекомендация.

Замечание по выполнению положений. Стандарты пп. 5.3.3.1 и 5.3.3.2 считаются достаточными с точки зрения установления эксплуатационных требований. С точки зрения эксплуатации потребность в аэродромных маяках или опознавательных маяках в Финляндии является крайне незначительной.

- 5.3.4.1* С В Финляндии на ряде ВПП, предназначенных для точного захода на посадку по категории I, обеспечивается простая система огней приближения высокой интенсивности с дополнительным световым горизонтом, расположенным на расстоянии 600 м от порога.

Примечание. См. п. 6.3.6 *Руководства по всепогодным полетам* (Doc 9365) ИКАО в отношении простых систем огней приближения высокой интенсивности.

Замечание по выполнению положений. Данное различие применимо до 31 декабря 2004 года.

- 5.3.18.1 *Замечание по выполнению положений.* Требование о наличии огней промежуточных мест ожидания будет действовать с 1 января 2005 года.

- 5.3.20.1 На ВПП, которые предназначены только для взлетов, в условиях дальности видимости на ВПП менее 550 м, огни защиты ВПП не требуются, если существуют эксплуатационные процедуры, ограничивающие количество:

- 1) воздушных судов на площади маневрирования одним воздушным судном в конкретный момент; и
- 2) транспортных средств на площади маневрирования минимальным количеством основных транспортных средств.

*Рекомендуемая практика.

- 5.4.1.7 Приведенный ниже текст будет заменять данный Стандарт.
- 1) Знаки освещаются либо изнутри, либо снаружи, когда предназначены для использования:
 - a) в условиях дальности видимости на ВПП менее 800 м, или
 - b) в ночное время на оборудованных ВПП, или
 - c) в ночное время на ВПП с кодовым номером 3 или 4.
 - 2) Знаки освещаются в соответствии с положениями добавления 4 тома 1 Приложения 14, когда ВПП предназначается для посадок в условиях дальности видимости на ВПП менее 500 м.

ГЛАВА 6

- 6.1.3 Данный Стандарт соблюдается с учетом следующего:
- a) маркировка может не производиться, если препятствием являются вершины деревьев;
 - b) маркировка может не производиться, если выступающая в качестве препятствия местность не простирается выше свободной от препятствий зоны;
 - c) светоограждение может не выполняться, если являющиеся препятствием вершины деревьев не возвышаются над свободной от препятствий зоны;
 - d) светоограждение может не выполняться, если являющиеся препятствием вершины деревьев считаются неопасными для самолетов.

- 6.3.27 Таблица 6-3 Заградительные огни низкой интенсивности, устанавливаемые на транспортных средствах, включая автомашины сопровождения, отличаются от указанных в таблице 6-3 в том, что касается частоты проблесков, максимальной допустимой интенсивности и вертикального рассеивания луча.

Примечание. Заградительные огни низкой интенсивности, используемые на транспортных средствах (специальные предупреждающие лампы на автомобилях), соответствуют Соглашению Организации Объединенных Наций, которое касается принятия единых условий утверждения и взаимного признания утверждения оборудования и составных частей автотранспортных средств, правило 65: единые условия утверждения специальных предупреждающих ламп для автотранспортных средств.

ГЛАВА 7

- 7.1.4 Данный Стандарт соблюдается с учетом следующего:
- в том случае, когда маркировка, указывающая на закрытие, используется на временно закрытой ВПП, она имеет форму и размеры, указанные на рис. 7-1, позиция а) или б).

ГЛАВА 8

- 8.1.9 На ВПП, предназначенной для взлета в условиях дальности видимости на ВПП менее 550 м, предусматривается резервный источник электроснабжения, отвечающий соответствующим требованиям таблицы 8-1.

Таблица 8-1 Указанное в таблице 8-1 значение 550 м заменено на 800 м.

8.8.5 Водитель транспортного средства, оснащенного радиосвязью, не должен в обязательном порядке перед въездом на перрон устанавливать радиосвязь с органом УВД или службой организации деятельности на перроне.

ГЛАВА 9

9.1.13 Интервалы между учениями по отработке полномасштабных действий на случай аварийной обстановки на аэродроме будут превышать 2 года.

Примечание. Полномасштабные учения могут предусматривать привлечение людских ресурсов таких внешних организаций, как больницы.

9.2.2 Военные аэродромы, открытые для гражданских воздушных судов, но не обслуживающие
9.2.3 регулярные воздушные перевозки, не отвечают всем этим Стандартам.
9.2.4

9.2.5 С точки зрения аварийно-спасательных и противопожарных средств категории 1 и 2 аэродромов не используются, т. е. соответствующие аэродромы будут отнесены к категории 3.

9.2.6 Военные аэродромы, открытые для гражданских воздушных судов, но не обслуживающие регулярные воздушные перевозки, не отвечают всем этим Стандартам.

9.2.7 Данный Стандарт соблюдается с учетом следующего:

если в течение предполагаемых периодов пониженной активности самая высокая категория самолетов, которые планируют использовать аэродром, является категорией 1 или 2, то обеспечивается защита таких операций, если общее ежегодное количество операций на аэродроме составляет более 50 000.

9.2.8 – Военные аэродромы, открытые для гражданских воздушных судов, но не обслуживающие
9.2.34 регулярные воздушные перевозки, не отвечают всем этим Стандартам.

9.4.19 Нанесение маркировки временного порога ВПП и предварительное нанесение маркировки осевой линии ВПП предусматриваются только в тех случаях, когда это практически возможно. Если маркировка временного порога ВПП отсутствует, то временный порог указывается огнями обозначения порога ВПП в дополнение к входным огням ВПП и/или огням фланговых горизонтов. Когда это применимо, во всех случаях используются огни высокой интенсивности.

9.4.20 Огонь считается неисправным, когда интенсивность его главного луча составляет менее 50% значения, указанного на соответствующем рисунке в добавлении 2, или если по результатам визуальной проверки установлено, что интенсивность света заметно ниже.

Общее замечание по выполнению. Соблюдение положений тома I Приложения 14, в том числе всех поправок вместе с поправкой 5, будет обеспечиваться в Финляндии в следующие сроки:

Положение Приложения

Срок

1.3.1

25 ноября 2004 года

5.3.5.1 с)

1 января 2005 года

5.3.18.1

1 января 2005 года

ГЛАВА 1

1.1 Во Франции место ожидания у ВПП называется местом остановки у ВПП. Промежуточное место ожидания называется промежуточным местом остановки.

1.4 Принятая во Франции система классификации аэродромов является функциональной, основанной на характеристиках применения авиации, для которой предназначаются аэродромы, а именно:

Категория А: аэродромы, предназначенные для воздушных сообщений большой протяженности, обычно обеспечиваемых во всех отношениях.

Категория В: аэродромы, предназначенные для воздушных сообщений средней протяженности, обычно обеспечиваемых во всех отношениях, и для некоторых воздушных сообщений большой протяженности, обеспечиваемых также во всех отношениях, которые, однако, не включают этапы полета большой протяженности при вылете с этих аэродромов.

Категория С: аэродромы, предназначенные для:

- маршрутов небольшой протяженности, некоторых маршрутов средней протяженности и даже маршрутов большой протяженности, которые включают лишь этапы полета небольшой продолжительности при вылете с этих аэродромов; и
- международного туризма.

Категория D: аэродромы, предназначенные для авиационной подготовки, спортивных полетов и обслуживания туристов, а также для некоторых маршрутов небольшой протяженности.

В связи с этим не существует прямого соответствия между приведенной выше классификацией и кодовым обозначением аэродромов в томе I Приложения 14. Ниже приводится примерная таблица соответствия:

<i>Категория</i>	<i>Кодовое обозначение</i>
A	4 E
B	4 D
C	3 B – 4 C
D	1 A – 3 C

В результате этого трудно подготовить уведомление о различиях по каждому пункту, в частности, относительно ограничения и удаления препятствий; во всяком случае в этой последней области применимые технические требования гарантируют "безопасные условия, по крайней мере, эквивалентные условиям, предусмотренным в Стандартах и Рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации" (Свод правил гражданской авиации, статья R.241-3).

ГЛАВА 2

2.11.4* Во французских правилах отсутствуют специальные положения о неготовности средств поисково-спасательных и противопожарных служб применительно к периодам, которые, как ожидается, будут составлять менее 12 ч.

*Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 3

- 3.4.1 Применение этих Стандартов будет изучаться, и они могут вводиться только постепенно.
3.4.2
3.4.4
- 3.7.1* Рабочая зона радиовысотомера устанавливается лишь для ВПП, оборудованных для точного захода на посадку по категории III.
- 3.7.3* Ширина рабочей зоны радиовысотомера применительно к точным заходам на посадку по категории III составляет 60 м (по 30 м с каждой стороны осевой линии ВПП).
- 3.7.4* Характеристики являются следующими:
- средний продольный уклон составляет менее 2% в абсолютном значении;
 - местные уклоны, превышающие 5% в абсолютном значении, отсутствуют;
 - местные различия по высоте, превышающие 1 м, отсутствуют.
- В некоторых случаях, когда местность не соответствует характеристикам среднего уклона и изменениям уклонов, может использоваться искусственная поверхность.
- 3.11 Место ожидания у ВПП называется местом остановки у ВПП.
- 3.11.6 Требования к минимальному расстоянию места ожидания у ВПП, используемых в соответствии с
Таблица 3-2 ПВП, были приняты в августе 2003 года.

Замечания по выполнению положений. Применение на аэродромах будет осуществляться постепенно.

ГЛАВА 4

- 4.1.8 Во Франции в настоящее время не учитываются положения подпункта d).
- Примечание.* Франция рассматривает внесение в свои правила поправки, касающейся данного вопроса.
- 4.1.9 Превышение внутренней границы поверхности захода на посадку равно превышению продолженной осевой линии ВПП под прямым углом к внутренней границе.
- 4.1.10 Во Франции в настоящее время не учитываются следующие положения данного пункта: "Эта поверхность на всем протяжении включает осевую линию, проходящую через линию пути при заходе на посадку с боковым смещением или криволинейном заходе на посадку".
- Примечание.* Франция рассматривает внесение в свои правила поправки, касающейся данного вопроса.
- 4.1.13 –
4.1.16 Переходные поверхности называются боковыми поверхностями.
- 4.1.27 Превышение внутренней границы поверхности набора высоты при взлете равно превышению продолженной осевой линии ВПП под прямым углом к внутренней границе.
- 4.2.1 На некоторых аэродромах категории D коническая поверхность не устанавливается.

*Рекомендуемая практика.

4.2.9 Поверхности захода на посадку аэродромов категорий А, В и С, оборудованных для захода на посадку по приборам, располагаются горизонтально выше самого высокого из следующих уровней:

- 150 м над внутренней границей;
- 100 м над уровнем естественной земной поверхности.

4.2.17 Поверхности захода на посадку оборудованных аэродромов категорий А, В и С, оборудованных для захода на посадку по приборам, располагаются горизонтально выше самого высокого из следующих уровней:

- 150 м над внутренней границей;
- 100 м над уровнем естественной земной поверхности.

Примечание. Франция рассматривает внесение в свои правила поправки, касающейся данного вопроса.

ГЛАВА 5

5.2.1.5 Маркировочные знаки РД являются желтыми, за исключением тех случаев, когда осевая линия РД разделяется, и тогда одна из расходящихся осевых линий является синей, а другая – оранжевой.

5.2.3.3 Для асфальтобетонных ВПП, используемых в условиях ПВП или в условиях ППП (за исключением точных заходов на посадку), и для бетонных ВПП, используемых исключительно в условиях ПВП, французская администрация разрешает использовать упрощенную маркировку.

5.2.4.5

Примечание. В связи с тем, что эти ВПП используются для выполнения полетов по ПВП или ППП с высокими значениями минимумов, была принята упрощенная маркировка без изменения стандартной конфигурации.

5.2.4.5 Французские правила не предусматривают возможность обеспечения маркировки порогов в соответствии с рис. 5-2 (С). Используются только случаи, приведенные на рис. 5-2 (А) и 5-2 (В).

5.2.4.9 Стрелки для указания смещенного порога ВПП располагаются с интервалом 30 м, и первая стрелка располагается на расстоянии 30 м от маркировки порога ВПП.

5.2.5.2 Данное положение принято в августе 2003 года.

Примечание. Применение на ВПП с кодовым номером 2 или 3 и длиной менее 1500 м будет осуществляться постепенно.

5.2.5.5 Для асфальтобетонных ВПП, используемых в условиях ПВП или в условиях ППП (за исключением точных заходов на посадку), и для бетонных ВПП, используемых исключительно в условиях ПВП, французская администрация разрешает использовать упрощенную маркировку.

Примечание. В связи с тем, что эти ВПП используются для выполнения полетов по ПВП или ППП с высокими значениями минимумов, была принята упрощенная маркировка без изменения стандартной конфигурации.

5.2.7.2* Французскими правилами не требуется систематического нанесения маркировки краев ВПП на ВПП, оборудованных для точного захода на посадку.

*Рекомендуемая практика.

- 5.2.10.1* Данное положение принято в августе 2003 года.
- Примечание.* Применение на аэродромах будет осуществляться постепенно.
- 5.2.11.3 Во французских правилах не предусматриваются стандарты, касающиеся маркировки пункта проверки VOR.
- 5.3.3.12 Во Франции опознавательные маяки могут излучать в проблесковом режиме белый свет вместо зеленого.
- Примечание.* Эти средства являются устаревшими.
- 5.3.4.1 В Французскими правилами не предусматривается регулярное предоставление систем огней приближения на ВПП, оборудованных для неточного захода на посадку.
- Примечание.* В этой связи эксплуатационные минимумы корректируются в соответствии с европейскими правилами (JAR-OPS).
- 5.3.4.1 С Французскими правилами не предусматривается регулярное предоставление систем огней приближения на ВПП, оборудованных для точного захода на посадку по категории I.
- Примечание.* В отсутствие системы огней приближения должны быть установлены огни обозначения порога ВПП и предусмотрены эксплуатационные ограничения в отношении использования этой ВПП. Эксплуатационные минимумы корректируются в этой связи в соответствии с европейскими правилами (JAR-OPS).
- 5.3.4.1 D Французскими правилами не предусматривается регулярное предоставление систем огней приближения на ВПП, оборудованных для точного захода на посадку по категории III, за исключение случаев, когда они также используются для точных заходов на посадку по категории II.
- 5.2.4.10 Французскими правилами не предусматривается регулярное предоставление систем огней приближения на ВПП, оборудованных для точного захода на посадку по категории I.
- Примечание.* В отсутствие системы огней приближения должны быть установлены огни обозначения порога ВПП и предусмотрены эксплуатационные ограничения в отношении использования этой ВПП. Эксплуатационные минимумы корректируются в этой связи в соответствии с европейскими правилами (JAR-OPS).
- 5.3.4.17* В тех случаях, когда необходимо повысить заметность огней, французские правила предусматривают возможность установки последовательно расположенных проблесковых огней, если осевая линия определяется источниками света, указанными в пп. 5.3.4.14 а) и 5.3.4.15 а).
- 5.3.5.1 а) Французскими правилами не предусматривается регулярное предоставление систем визуальной индикации глиссады на ВПП, используемых турбореактивными или другими самолетами с аналогичными требованиями к наведению при заходе на посадку.
- 5.3.12.3 Осевые огни ВПП являются обязательными при взлете в условиях низкой видимости, когда дальность видимости на ВПП (RVR) составляет менее 250 м при взлете воздушных судов категорий А, В и С и менее 300 м при взлете воздушных судов категории D.
- 5.3.15.1 Положения приняты в 2003 году.
- 5.3.15.2*

*Рекомендуемая практика.

Примечание. Применение на аэродромах будет осуществляться постепенно.

- 5.3.15.3* Французская администрация применяет это положение только в случае руления по недействующей
 5.3.15.4 ВПП и дальности видимости на ВПП менее 150 м.
 5.3.16.2 Французская администрация не применяет это положение.

- 5.3.17.1 Французская администрация требует обеспечивать огни линии "стоп" на ВПП, оборудованных для
 5.3.17.2 точных заходов на посадку по категориям II и III, в случае взлета при значении RVR менее 150 м, за
 5.3.17.3* исключением аэродромов с неинтенсивным движением (категории II и III), на которых в зоне маневрирования одновременно может выполнять руление одно воздушное судно.

Примечание. Учитывая упомянутые ограничения RVR, равные менее 350 и 550 м, а также минимумы взлета, предусмотренные европейскими правилами, данный Стандарт потребует установить огни линии "стоп" на большинстве ВПП. Это является нереальным, и в этой связи принимаются во внимание только случаи точных заходов на посадку по категориям II и III с выполнением взлета при значении RVR менее 150 м.

- 5.3.18 Положения приняты в 2003 году.

Примечание. Применение на аэродромах будет осуществляться постепенно.

- 5.3.20.1 а) Огни защиты ВПП (конфигурация А, рис. 5-23) устанавливаются во Франции во всех местах остановки у ВПП точного захода на посадку по категориям II и III при отсутствии огней линии "стоп", когда предусматриваются взлеты при значении RVR менее 150 м.

Примечание. Учитывая упомянутые нижние ограничения RVR в 550 м и 1200 м, а также минимумы для взлета, установленные европейскими правилами, данный Стандарт потребует установить огни линии "стоп" почти на всех ВПП. Это является невыполнимым.

- 5.3.20.1 б) Положения приняты в августе 2003 года для аэродромов с ВПП, обеспечивающими точные заходы на посадку по категории I.

Примечание. Применение на аэродромах будет осуществляться постепенно.

- 5.4.1.6 Положения приняты в августе 2003 года. Однако надписи относительных высот на знаках, установленных до 2003 года, могут быть меньшими, чем это указано для ВПП длиной 2400 м или менее.

Примечание. Применение на аэродромах будет осуществляться постепенно.

- 5.4.2.8 В августе 2003 года во французские правила было внесено изменение, предусматривающее установку знака обозначения ВПП с каждой стороны РД на пересечениях РД с ВПП, используемых для выполнения:

- точных заходов на посадку по категории I, II или III;
- неточных заходов на посадку.

Примечание. Во Франции эти знаки в настоящее время устанавливаются по крайней мере с левой стороны РД. Внедрение на аэродромах будет осуществляться постепенно до 2010 года.

- 5.4.2.14 Надпись "Категория II" или "Категория III" всегда располагается на ближайшей к РД стороне, а обозначение ВПП располагается на внешней стороне.

20-02 категория III
левосторонний знак

Категория III 20-02
правосторонний знак

*Рекомендуемая практика.

- 5.4.3.2 Указательные знаки также включают специальные знаки и знаки напоминания о частоте.
- Знаки напоминания о частоте:
- при переходе из одной зоны ответственности в другую может оказаться полезным напоминать пилотами или водителям транспортных средств об используемой частоте в зоне, в которую они входят; в этой связи такая частота указывается на знаке.
- 5.4.3.4 Знаки освобожденной ВПП устанавливаются только на ВПП, оборудованных для точных заходов на посадку по категориям II и III.
- 5.4.3.9* Положения приняты в августе 2003 года.
- Примечание.* Применение на аэродромах будет осуществляться постепенно.
- 5.4.3.20 Знаки взлета с места пересечения будут устанавливаться по крайней мере со стороны в направлении взлета. Однако в настоящее время в некоторых случаях этот знак установлен с правой стороны РД.
- 5.4.3.29 Во Франции надписи на этих знаках будут указывать значение расстояния в метрах, остающегося до конца ВПП (TORA), однако буква "м" размерности не будет указываться. Может также указываться обозначение ВПП.
- Примечание.* Тот факт, что не указывается размерность "м", не сказывается на безопасности полетов, поскольку перепутывание этой размерности с футами будет давать более короткое расстояние, что будет служить предупреждением для пилота.

ГЛАВА 7

- 7.3.1* Французская администрация определила минимальную длину участка на отметке 100 м, после которой на зону с искусственным покрытием перед порогом ВПП, непригодную для использования, следует, как правило, наносить маркировочные знаки типа "шеvron".

ГЛАВА 8

- 8.7.5 В настоящее время изучается вопрос применения этого нового Стандарта, введение которого может осуществляться только на постепенной основе.
- 8.9.7* Французскими правилами не предусматривается систематическое использование радиолокатора управления наземным движением на площади маневрирования.

ГЛАВА 9

- 9.2.3 С 1 июля 2001 года французские правила разрешают понижать уровень обеспечиваемой защиты только на одну категорию, когда количество операций воздушных судов позволяет это.
- Однако такая практика не распространяется на следующие заморские территории: Французская Полинезия, Новая Каледония, Острова Уоллис и Футуна, Майотт.
- Правила, касающиеся этих территорий, принимаются.
- 9.2.4* Не планируется прекращать с 1 января 2005 года действующую практику, которая разрешает понижение уровня обеспечиваемой на аэродроме защиты на одну категорию, когда количество операций самолетов наивысшей категории, которые обычно используют аэродром, составляет менее 700 в течение трех последовательных месяцев максимальной интенсивности воздушных перевозок.

*Рекомендуемая практика.

- 9.2.5 При определении концепции самолетов, обычно использующих аэродром, французская администрация использует пороговое значение в 24 операции воздушных судов в течение трех последовательных месяцев, исходя из данных о воздушных перевозках за предыдущий год.
- 9.2.10* В соответствии с французскими правилами на аэродромах категорий I и II необходимо иметь следующее количество огнегасящих веществ:
- | | |
|--------------|--|
| Категория I | 50 кг порошкообразных или галоидированных веществ |
| Категория II | 250 кг порошкообразных или галоидированных веществ |
- 9.2.21 Эксплуатационная цель обслуживания заключается в обеспечении времени разворачивания в 3 мин до каждого конца ВПП. Другие необходимые транспортные средства должны прибывать по крайней мере через 4 мин после первоначального вызова спасательной и противопожарной службы.
- 9.2.22* Французская администрация пока не установила эксплуатационное значение времени разворачивания до любой другой части рабочей площади.
- 9.2.23*
- 9.2.24*
- Примечание.* Данный комментарий является поправкой к ранее представленному различию. Измерение времени разворачивания до каждого конца ВПП вместо "любой точки каждой используемой ВПП" касается Стандартов 9.2.21 и 9.2.22. Кроме того, другие транспортные средства должны прибывать спустя менее 4 мин после вызова, а не через 1 мин после прибытия первого транспортного средства.
- 9.2.38 Французские правила предусматривают использование респираторного оборудования только на аэродромах категории III или выше.
- 9.5.4 За пределами границ аэродромов французские правила не предусматривают запрещение размещения или ликвидацию общественных мусорных свалок или любых других привлекающих птиц объектов, типа упомянутых в части 3 "Создаваемая птицами опасность и методы ее снижения" *Руководства по аэропортовым службам* (Дос 9137). Однако соответствующие полномочные органы должны проводить оценку опасности столкновения с птицами в окрестностях аэродромов.
-

*Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 5

- 5.3.5 Как правило, мы не устанавливаем систему визуальной индикации глissады на ВПП, оборудованной для точного захода на посадку.

ГЛАВА 6

- 6.2.9* Расстояние между двумя маркерами, при диаметре маркера 60 см, может быть максимально увеличено до 40 м.

Примечание. По причинам единообразия это невозможно изменить в связи с большим числом маркированных установок в стране.

- 6.3.3* Вместо огней средней интенсивности также могут быть использованы затмевающиеся огни 3 x 80 кд.

Примечание. На практике доказана высокая надежность этих огней и хорошая видимость при любых углах.

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 5

5.2.5 1 января 2007 года.

Примечание. Шведские правила содержат требования только в отношении кодового номера 4.

5.2.6 1 января 2007 года.

Примечание. Шведские правила содержат требования только в отношении кодового номера 4.

5.2.16.1 Шведские правила не содержат каких-либо требований.

Примечание. Указательная маркировка, как считается, получит ограниченное применение, учитывая зимние условия. В необходимых случаях требуется использовать знаки.

ГЛАВА 6

Общее замечание. Шведские правила не полностью соответствуют Приложению 14. Национальные требования будут пересматриваться в течение следующих двух лет.

6.3 В шведских правилах не содержатся требования, касающиеся заградительных огней средней интенсивности.

Примечание. Национальные правила будут изменены в 2004 году.

ГЛАВА 1

- 1.1 Южная Африка сохранит использование терминов "место ожидания при рулении" и "маркировка места ожидания при рулении".

Примечание. Для исключения путаницы в тех случаях, когда такая маркировка используется в местах пересечения РД.

ГЛАВА 5

- 5.2.9 Южная Африка сохранит использование терминов "место ожидания при рулении" и "маркировка места ожидания при рулении".

Примечание. Для исключения путаницы в тех случаях, когда такая маркировка используется в местах пересечения РД.

ГЛАВА 3

3.4.2 Концевая зона безопасности ВПП составляет 40 м.

Замечание по выполнению положений. Не планируется изменять существующее правило.

ГЛАВА 5

5.3.5.42 Длина поверхности защиты от препятствий составляет 7400 м.

Замечание по выполнению положений. В горной местности трудно установить поверхность защиты от препятствий длиной 15 000 м. Не планируется изменять существующее правило.

5.3.14 Соответствующие положения отсутствуют.

ГЛАВА 6

6.3.14 Разрешаются различные способы размещения заградительных огней на зданиях, используя огни
6.3.17 малой интенсивности в 100 кд.

6.3.25 Заградительные огни низкой интенсивности, устанавливаемые на транспортных средствах, используемых аварийной службой или службой безопасности, являются проблесковыми огнями красного цвета.

Дата выполнения положений: март 2005 года (предварительная).
