



18/2/99

Препроводительная записка

Поправка № 1

к

ДОПОЛНЕНИЮ

к

ТОМУ II "ВЕРТОДРОМЫ"

ПРИЛОЖЕНИЯ 14 "АЭРОДРОМЫ"

(Издание второе)

Для включения поправки № 1 в Дополнение, датированное 18/2/99, необходимо:

1. Заменить страницы (iii)-(viii) прилагаемыми новыми страницами (iii-v).
2. Поместить перечисленные ниже новые страницы или страницы взамен старых:

Австралия	Норвегия
Аргентина	Объединенные Арабские Эмираты
Германия	Франция
Нидерланды	Чили
Новая Зеландия	Швеция

3. Зарегистрировать данную поправку на с. (ii) дополнения.



21/1/97

Препроводительная записка

**ДОПОЛНЕНИЕ К
ТОМУ II "ВЕРТОДРОМЫ"
ПРИЛОЖЕНИЯ 14 "АЭРОДРОМЫ"
(Издание второе)**

1. Прилагаемое дополнение заменяет все предыдущие дополнения к тому II Приложения 14 и включает в себя сведения о различиях, полученные от Договаривающихся государств до 21 января 1997 года.
2. Это дополнение следует поместить в конце тома II Приложения 14 (второе издание). Получаемые от Договаривающихся государств сведения о дополнительных различиях и пересмотренные замечания будут издаваться через определенные промежутки времени в виде поправок к настоящему дополнению.

ДОПОЛНЕНИЕ К
ТОМУ II "ВЕРТОДРОМЫ"
ПРИЛОЖЕНИЯ 14 "АЭРОДРОМЫ"

(Издание второе)

Различия между национальными правилами и практикой Договаривающихся государств и соответствующими Международными стандартами тома II Приложения 14, сообщенные в ИКАО в соответствии со статьей 38 *Конвенции о международной гражданской авиации* и резолюцией Совета от 21 ноября 1950 года.

ЯНВАРЬ 1997 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 Приложения 14, том II (второе издание), или прислали замечания по их применению.

Количество страниц, указанное для каждого государства, и даты опубликования этих страниц соответствуют фактическому количеству страниц в настоящем дополнении.

<i>Государство</i>	<i>Страницы в дополнении</i>	<i>Дата публикации</i>
Австралия	1	18/2/99
Австрия	1	21/1/97
Аргентина	1	18/2/99
Германия	1	18/2/99
Греция	1	21/1/97
Испания	1	21/1/97
Канада	1	21/1/97
Нидерланды	1	18/2/99
Новая Зеландия	1	18/2/99
Норвегия	1	18/2/99
Объединенные Арабские Эмираты	1	18/2/99
Франция	1	18/2/99
Чили	1	18/2/99
Швеция	1	18/2/99

2. Договаривающиеся государства, которые уведомили ИКАО об отсутствии различий

Барбадос	Нигер	Соединенное Королевство
Бахрейн	Объединенная Республика	Тунис
Иордания	Танзания	Уругвай
Ирландия	Оман	Финляндия
Китай (Гонконг, ОАР)	Пакистан	Швейцария
Кыргызстан	Перу	
Намибия	Португалия	

3. Договаривающиеся государства, от которых информация не получена

Азербайджан	Ботсвана	Гана
Албания	Бразилия	Гватемала
Алжир	Бруней-Даруссалам	Гвинея
Ангола	Буркина-Фасо	Гвинея-Бисау
Антигуа и Барбуда	Бурунди	Гондурас
Армения	Бутан	Гренада
Афганистан	Бывшая югославская	Грузия
Багамские Острова	Республика Македония	Дания
Бангладеш	Вануату	Демократическая Республика
Беларусь	Венгрия	Конго
Белиз	Венесуэла	Джибути
Бельгия	Вьетнам	Доминиканская Республика
Бенин	Габон	Египет
Болгария	Гаити	Замбия
Боливия	Гайана	Зимбабве
Босния и Герцеговина	Гамбия	Израиль

Индия	Малайзия	Сингапур
Индонезия	Мали	Сирийская Арабская Республика
Ирак	Мальдивы	Словакия
Иран (Исламская Республика)	Мальта	Словения
Исландия	Марокко	Соломоновы Острова
Италия	Маршалловы Острова	Соединенные Штаты Америки
Йемен	Микронезия	Сомали
Кабо-Верде	(Федеративные Штаты)	Судан
Казахстан	Мексика	Суринам
Камбоджа	Мозамбик	Сьерра-Леоне
Камерун	Монако	Таджикистан
Катар	Монголия	Таиланд
Кения	Мьянма	Того
Кипр	Науру	Тонга
Кирибати	Непал	Тринидад и Тобаго
Колумбия	Нигерия	Туркменистан
Коморские Острова	Никарагуа	Турция
Конго	Острова Кука	Уганда
Корейская Народно- Демократическая Республика	Палау	Узбекистан
Коста-Рика	Панама	Украина
Кот-д'Ивуар	Папуа-Новая Гвинея	Фиджи
Куба	Парагвай	Филиппины
Кувейт	Польша	Хорватия
Лаосская Народно- Демократическая Республика	Республика Корея	Центральноафриканская Республика
Латвия	Республика Молдова	Чад
Лесото	Российская Федерация	Чешская Республика
Либерия	Руанда	Шри-Ланка
Ливан	Румыния	Эквадор
Ливийская Арабская Джамахирия	Сальвадор	Экваториальная Гвинея
Литва	Самоа	Эритрея
Люксембург	Сан-Марино	Эстония
Маврикий	Сан-Томе и Принсипи	Эфиопия
Мавритания	Саудовская Аравия	Южная Африка
Мадагаскар	Свазиленд	Ямайка
Малави	Сейшельские Острова	Япония
	Сенегал	
	Сент-Винсент и Гренадины	
	Сент-Люсия	

4. Пункты, в отношении которых получены уведомления о различиях

<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>	<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>
1.2	Новая Зеландия	3.2.2	Австрия Канада
2.1	Испания Объединенные Арабские Эмираты	3.2.5	Канада
2.1.1	Австрия	3.2.7	Объединенные Арабские Эмираты
2.1.2	Германия Нидерланды	3.3.2	Канада Объединенные Арабские Эмираты
2.1.3	Германия	3.4.1	Канада
2.1.4	Германия	4.2.5	Нидерланды
2.1.5	Германия	4.2.8	Швеция
2.1.6	Германия	4.2.15	Объединенные Арабские Эмираты
2.1.7	Аргентина Объединенные Арабские Эмираты	5.1.1.2	Объединенные Арабские Эмираты
2.3	Объединенные Арабские Эмираты	5.2.2.3	Норвегия
2.3.1	Аргентина Чили	5.2.2.4	Норвегия
2.3.2	Аргентина	5.2.3.3	Канада
2.4.1	Аргентина	5.2.4.4	Нидерланды Норвегия
2.4.2	Нидерланды	5.2.7.4	Норвегия
2.4.3	Нидерланды	5.2.12.2	Норвегия
3.1.2	Австрия	5.2.13.2	Норвегия
3.1.3	Австралия Австрия	5.3	Объединенные Арабские Эмираты
3.1.11	Австралия	5.3.3.2	Австралия
3.1.12	Австралия	5.3.3.3	Австралия
3.1.14	Австралия	5.3.3.4	Греция
3.1.18	Нидерланды	5.3.3.6	Греция
3.1.23	Нидерланды	5.3.6.2	Австралия Канада
3.1.33	Нидерланды	5.3.8.13	Канада
3.1.34	Австралия	6.1	Франция
3.1.37	Канада	Добавление 1	Аргентина Германия Швеция
3.1.39	Нидерланды		
3.2.1	Канада		

ГЛАВА 3

- 3.1.3 Общий уклон не превышает 7,5°.
- 3.1.11 Зона посадки и отрыва (LLA эквивалентная TLOF) должна иметь площадь, по размерам равную площади, ограничиваемой точками контакта шасси + 1 м со всех сторон.
- 3.1.12 Общий уклон LLA в любом направлении не должен превышать возможности вертолета выполнять посадку на поверхность с уклоном.
- 3.1.14 Зона безопасности австралийскими правилами не предусматривается.
- Примечание.* Размер используемой в Австралии FATO составляет 2 габаритных длины/ширины, а не 1,5 габаритной длины/ширины, как предусмотрено томом II Приложения 14.
- 3.1.34 Австралийскими правилами не определяются размеры маршрута передвижения по воздуху.

ГЛАВА 5

- 5.3.3.2 Направление захода на посадку должно обозначаться не менее чем двумя всенаправленными зелеными огнями или одним белым огнем приближения.
- 5.3.3.3*
- 5.3.6.2 Граница FATO должна обозначаться всенаправленными белыми огнями, интервал между которыми не должен превышать 8 м, или маркировкой в сочетании с прожекторами. Там, где это не представляется практичным, таким образом должна определяться GEA.

*Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 2

- 2.1.1 В Австрии географические координаты сообщаются в градусах, минутах, секундах. Географические координаты с точностью, определенной в Приложении 14, будут сообщены после начала применения системы WGS-84 с 1 января 1998 года.

ГЛАВА 3

- 3.1.2 При проектировании и классификации вертодромов не делается различия между классами летно-технических характеристик вертолетов.
- Зоны FATO делятся на три класса в соответствии с требованием к минимальной длине (диаметру).
- 3.1.3 При проектировании и классификации вертодромов не делается различия между классами летно-технических характеристик вертолетов.
- Зоны FATO делятся на три класса в соответствии с требованием к минимальной длине (диаметру).
- 3.2.2 При проектировании и классификации вертодромов не делается различия между классами летно-технических характеристик вертолетов.
- Зоны FATO делятся на три класса в соответствии с требованием к минимальной длине (диаметру).
-

ГЛАВА 2

2.1.7 Волна геоида не сообщается.

2.3.1

2.3.2 *Примечание.* Эту информацию нельзя предоставить с необходимой точностью.

2.4.1 g) Описание профиля земной поверхности в полосе, свободной от препятствий, предоставляется не всегда.

Примечание. Предоставить такую информацию не представляется возможным до тех пор, пока не будут выполнены топографические измерения.

ДОБАВЛЕНИЕ 1

Таблица 1 Географические координаты препятствий в зоне полетов по кругу и на вертодроме не предоставляются, так же как и координаты значительных препятствий в зоне захода на посадку и взлета.

Примечание. В настоящее время отсутствует возможность предоставления такой информации.

Таблица 2 Волна геоида в месте превышения вертодрома, на пороге FATO и в геометрическом центре TLOF для неточных заходов на посадку не предоставляется, а для точных заходов на посадку - на пороге FATO и в геометрическом центре TLOF.

Примечание. Возможность предоставить такую информацию с необходимой точностью отсутствует.

Информация о превышении/абсолютной высоте/относительной высоте дальномерного оборудования, используемого для выполнения точных заходов на посадку (DME/P), не предоставляется.

Примечание. Предоставить такую информацию до проведения топографических измерений не представляется возможным.

Целостность и классификация аэронавигационных данных не обеспечиваются.

Примечание. Электронная база данных отсутствует.

Комментарий относительно выполнения положений:

<i>Положение Приложения</i>	<i>Предлагаемая дата выполнения</i>
---------------------------------	-------------------------------------

Глава 2	Будет подтверждена во второй половине 1998 года.
---------	--

2.1.7

2.3.1

2.3.2

2.4.1 g)

Добавление 1	Будет подтверждена во второй половине 1998 года.
--------------	--

Таблица 1

Таблица 2

ГЛАВА 2

- 2.1.2 В полном масштабе систему качества можно будет внедрить лишь к установленной дате.
- 2.1.3
- 2.1.4*

- 2.1.5 Публикация информации об опорных точках вертодрома в системе WGS-84 будет осуществляться на постоянной основе в течение некоторого времени после даты начала применения поправки 2.
- 2.1.6

ДОБАВЛЕНИЕ 1

Таблица 1 В Германии описание препятствий следующим образом отличается от описания, приводимого
Таблица 2 в этих таблицах.

- a) препятствия в зоне полетов по кругу для неточных заходов на посадку и вылетов с разворотом и на вертодроме;
- b) значительные препятствия в зоне точного захода на посадку и вылета по прямой.

Таблица 2 Волна геоида WGS-84 в месте превышения вертодрома в Германии публиковаться не будет.

Примечание. Эта информация не считается необходимой для вертодромов, где полеты выполняются по правилам визуальных полетов (ПВП). Применительно к потенциальным германским вертодромам, предназначенным для выполнения полетов по правилам полетов по приборам (ППП), волна геоида WGS-84 будет всегда публиковаться для порога FATO и геометрического центра TLOF. Это положение будет также применяться к неточным заходам на посадку, поскольку минимальная высота принятия решения (MDH) также привязана к этому месту.

Комментарий относительно выполнения положений:

<i>Положение Приложения</i>	<i>Предлагаемая дата выполнения</i>
Глава 2	31 декабря 1998 года.
2.1.2	
2.1.3	
2.1.4*	
Добавление 5	Не предполагается, что это положение будет соблюдаться.
Таблица 1 и таблица 2	

*Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 5

- 5.3.3.4* Длина установленной в зоне конечного этапа захода на посадку и взлета системы огней приближения для осуществления неточных заходов равняется 90 м.
- 5.3.3.6* Расположение огней постоянного излучения на вертодромах с точки зрения распределения света и интенсивности была осуществлена в соответствии с положениями предыдущих изданий Приложения 14, том II.
-

* Рекомендуемая практика

ГЛАВА 2

- 2.1 В настоящее время географические координаты, обозначающие ширину и долготу, не выражаются в системе WGS-84.
-

ГЛАВА 2

- 3.1.37 В Канаде минимальное разрешенное расстояние между стоянкой вертолета и объектом или другой стоянкой воздушного судна может быть сокращено до 3 м.
- 3.2.1 В Канаде предусматривается осуществление полетов на вертодромы, приподнятые над поверхностью, вертолетами с летно-техническими характеристиками класса 3. Размеры зоны FATO на вертодромах, приподнятых над поверхностью, для вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 3 совпадают с размерами, используемыми для полетов вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 2.
- 3.2.2 b) В Канаде предусматривается осуществление полетов на вертодромы, приподнятые над поверхностью, вертолетами с летно-техническими характеристиками класса 3. Размеры зоны FATO на вертодромах, приподнятых над поверхностью, для вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 3 совпадают с размерами, используемыми для полетов вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 2.
- 3.2.5 В Канаде не предусматривается зона безопасности вокруг зоны FATO на вертодромах, приподнятых над поверхностью.
- 3.3.2 Зона FATO для полетов вертолетов с одним несущим винтом на вертопалубе во внутренних водах Канады имеет достаточные размеры, чтобы включить круг диаметром не менее диаметра несущего винта вертолета, для которого рассчитана вертопалуба.
- 3.4.1 Канадские стандарты в отношении размеров зоны FATO, располагаемой над кормой или над носовой частью судна, для вертолетов с одним несущим винтом предусматривают, чтобы зона FATO имела достаточные размеры, чтобы включить круг диаметром не менее диаметра несущего винта вертолета, для которого рассчитана вертопалуба.

ГЛАВА 5

- 5.2.3.3 В Канаде маркировка указывает на максимальную допустимую массу в зоне приземления и отрыва на вертодромах, приподнятых над поверхностью, и вертопалубах.
- 5.3.6.2 b) В Канаде для маркировки зоны FATO в виде круга предусматривается минимум пять огней.
- 5.3.8.13 В Канаде разрешается использовать знаки с обратным отражением в качестве минимального требования к освещению на удаленных вертодромах, где практически невозможно оборудовать светосигнальные средства.
-

ГЛАВА 2

- 2.1.2 b) В Нидерландах пока не считается необходимым определять географические координаты
и с) геометрического центра зоны приземления и отрыва, порогов зоны конечного участка захода
2.4.2 на посадку и взлета, точек осевой линии наземной РД для вертолетов, РД для руления по
2.4.3 воздуху, маршрутов передвижения по воздуху и мест стоянки вертолетов в геодезических
опорных данных Всемирной геодезической системы - 1984 (WGS-84).

ГЛАВА 3

- 3.1.18 Ограничение по высоте в 25 см применяется только для вертопалуб и вертодромов,
приподнятых над поверхностью. Для вертодромов на уровне поверхности максимальная высота
объектов, которые могут находиться в зоне безопасности, не превышает 35 см.
- 3.1.23 Минимальные безопасные расстояния между:
- наземной РД для вертолетов и объектом устанавливаются не менее 1 x наибольшую габаритную ширину вертолета с вращающимся несущим винтом (от осевой линии до объекта);
 - наземной РД для вертолетов и стоянкой для вертолетов устанавливаются не менее 1 x наибольшую габаритную ширину вертолета с вращающимся несущим винтом (от осевой линии до кромки).
- 3.1.33 Минимальное безопасное расстояние между:
- РД для руления по воздуху и другой такой же РД устанавливается не менее 3 x наибольшую ширину вертолета с вращающимся несущим винтом (между осевыми линиями);
 - РД для руления по воздуху и наземной РД для вертолетов устанавливаются не менее 3 x наибольшую ширину вертолета с вращающимся несущим винтом (между осевыми линиями);
 - РД для руления по воздуху и стоянкой вертолета устанавливается не менее 1,5 x наибольшую ширину вертолета с вращающимся несущим винтом (от осевой линии до кромки).
- 3.1.39 Минимальное безопасное расстояние между кромкой ВПП и границей зоны FATO устанавливается не менее 2 x общую длину наибольшего вертолета, для которого предназначена данная зона FATO.

ГЛАВА 4

- 4.2.5 Уклоны при визуальном заходе на посадку и визуальном взлете для вертолетов класса 2 и класса 3 в первом секторе составляют 12,5%.

ГЛАВА 5

- 5.2.4.4 Высота маркера не превышает 35 см над уровнем земли или снежным покровом.

ГЛАВА 1

1.2 Новая Зеландия не располагает вертодромами, предназначенными для использования вертолетами международной гражданской авиации.

В части 139 новозеландских норм гражданской авиации изложены правила, регламентирующие порядок сертификации и эксплуатации аэродромов, и правила для эксплуатантов воздушных судов, использующих аэродромы.

Ни одно лицо не должно эксплуатировать аэродром, обслуживающий любой самолет, имеющий сертифицированную провозную способность более 30 пассажиров и выполняющий регулярные воздушные перевозки, без санкции, выданной в соответствии с положениями части 139 новозеландских норм гражданской авиации, и без соблюдения положений сертификата на эксплуатацию аэродрома, выданного для этого аэродрома на основании упомянутых норм.

Примечание. Эксплуатант аэродрома, которому не требуется иметь сертификат на эксплуатацию аэродрома, может подать заявку на получение сертификата на эксплуатацию аэродрома.

Новозеландским вертодромам не требуется проходить сертификацию.

За исключением лица, выполняющего полет на вертолете с внешней подвеской, ни одно лицо, выполняющее полет на вертолете, не должно использовать в качестве вертодрома какие-либо места в густонаселенных районах, если физические характеристики таких вертодромов, поверхности ограничения препятствий и визуальные средства не соответствуют характеристикам вертолета, на котором выполняется полет, и условиям наружного освещения при производстве полетов, и если в режиме висения, касания или отрыва с вертодрома не удалены все лица, животные, транспортные средства или другие препятствия, кроме лиц и транспортных средств, необходимых для обеспечения эксплуатации, и если выбранные траектории захода на посадку и взлета не будут таковыми, чтобы вертолет, не отвечающий характеристикам вертолета класса 1, мог выполнять посадку в режиме авторотации без создания необоснованного риска для любого лица, находящегося на земле, и чтобы вертолет мог маневрировать в пределах аэродромного круга полетов без каких-либо препятствий, не нарушая при этом аэродромную схему полета или схему захода на посадку по приборам любого другого аэродрома.

Примечание. В консультативном циркуляре AC139-08 ведомства гражданской авиации Новой Зеландии содержатся приемлемые для директора стандарты на проектирование вертодромов в густонаселенных районах.

ГЛАВА 5

5.2.2.3 Для маркировки вместо белого используется желтый цвет.

5.2.2.4

5.2.4.4

5.2.7.4

Примечание. Желтая маркировка используется в связи с необходимостью обеспечения более четкого визуального контакта в зимний период, когда опознавательная маркировка вертодрома покрыта льдом и снегом.

5.2.12.2 Маркировка РД для руления по воздуху располагается только по границе маршрута движения по воздуху.

5.2.13.2

Примечание. Основанием для этого является возможность повреждения вертолета маркерами, расположенными по осевой линии, в случае вынужденного неожиданного приземления.

ГЛАВА 2

2.1 Циклический избыточный код пока не используется.

2.1.7 Информация о волне геоида отсутствует.

2.3

Комментарий относительно выполнения положений:

2.1 Ноябрь 2000 года.

2.1.7

2.3

ГЛАВА 3

3.2.7 Некоторые ломкие объекты старых конструкций не отвечают требованиям новых стандартов.

3.3.2 Размер некоторых вертопалуб на устаревших конструкциях является нестандартным.

ГЛАВА 4

4.2.15 Некоторые вертопалубы на устаревших конструкциях не отвечают требованиям к подвижным препятствиям.

ГЛАВА 5

5.1.1.2 Некоторые вертопалубы не оснащены стандартными ветроуказателями.

5.3 На некоторых устаревших вертопалубах установлены нестандартные системы огней.

ГЛАВА 6

- 6.1 Во Франции минимальный уровень защиты вертодромов, расположенных на поверхности, обеспечивается порошкообразными или эквивалентными веществами в количестве 50 кг, а на возвышенных вертодромах порошкообразными или эквивалентными веществами в количестве 250 кг.
-

ГЛАВА 2

2.3.1 Превышение вертодрома замеряется и сообщается полномочному органу службы аэронавигационной информации с точностью до полуметра или фута.

Примечание. Чилийские полномочные органы, ответственные за предоставление геодезических данных, пока не определили вертикальные опорные данные в системе WGS-84, достаточные для получения волны геоида. Поэтому после предоставления этими органами такой информации мы сможем выпустить соответствующие публикации.

Примечание. С учетом вышеизложенного мы пока не принимали Стандарты, в которых имеются положения, касающиеся геоида и превышения, например пункты 2.1.7, 2.3.2 и т. д.

ГЛАВА 4

4.2.8 Поверхность набора высоты при взлете и поверхность захода на посадку должны находиться под углом 90° или более вместо 150°.

ДОБАВЛЕНИЕ 1

Комментарий относительно выполнения положений:

Таблица 1 - Для вертодромов, где используются схемы захода на посадку по приборам требования, указанные в таблицах 1-5 добавления 1 будут введены в действие 23 апреля 1997 года, за исключением того, что информация о препятствиях в зоне полетов по кругу и на внешних секторах (более 3 км) зон захода на посадку и взлета будет указываться с точностью до 30 м по широте/долготе (таблица 1) и 5 м применительно к превышению (таблица 2). Данные о препятствиях, не отвечающие требованиям добавления 1, будут указываться с 23 апреля 1998 года. В отношении других вертодромов решение о выполнении положений добавления 1 пока не принято.
