

## GEN 1.7 РАЗЛИЧИЯ СО СТАНДАРТАМИ, РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКОЙ И ПРАВИЛАМИ ИКАО

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1 - ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ

Nil

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2 - ПРАВИЛА ПОЛЁТОВ

За исключением случаев, указанных ниже, правила полётов и управление воздушным движением, применяемые на территории Республики Казахстан соответствуют требованиям Приложений 2 и 11 к Конвенции о международной гражданской авиации, рекомендуемой практике, Правилам аэронавигационного обслуживания, Правилам полётов и обслуживания воздушного движения

Глава 3	3.9 Таблица 3-1	Минимальные метеорологические условия полета по ПВП в воздушном пространстве класса А, В, С, D, E, G и (или) диспетчерской зоне, в зоне аэродромного движения или в схеме движения.				
		Местность	Скорость полета (приборная), км/час (узлы)	Минимальные условия полета по ПВП		
				ВНГО над наивысшей точкой рельефа, м (футы)	Видимость, м	Вертикально е расстояние от ВС до НГО, м (футы)
		В диспетчерской зоне, в зоне аэродромного движения или в схеме движения				
		Равнинная и холмистая (водная поверхность)	260 (140) и менее	150 (500)	2000	50 (170)
			261-463 (141 - 250)	300 (1000)	5000	100 (300)
		В горной местности	463 (250) и менее	300 (1000)	5000	100 (300)
		В воздушном пространстве класса А*, В, С, D, E, G**				
		Равнинная и холмистая (водная поверхность)	260 (140) и менее	150 (500)	2000	50 (170)
			261-463 (141 - 250)	300 (1000)	5000	100 (300)
		Горная (высота до 2000м	463 (250) и менее	400 (1300)	5000	100 (300)
		Горная (высота 2000м и более)	463 (250) и менее	700 (2300)	8000	100 (300)
		<b>Примечение:</b> * Минимальные метеорологические условия по ПВП в воздушном пространстве класса А включены для сведения пилотам и не означают одобрение полетов по ПВП в воздушном пространстве класса А. ** Разрешаются полеты при ухудшении видимости в полете не менее чем до 1500 м на скоростях в условиях преобладающей видимости, на которых можно своевременно обнаружить другие воздушные суда или какие-либо препятствия, чтобы избежать столкновения с ними, или в условиях, когда вероятность встречи с другими воздушными судами, небольшая, или в зонах с низкой интенсивностью воздушного движения и во время выполнения специальных авиационных работ на малых высотах; разрешаются полеты вертолетов при видимости в полете менее 1500 м, если они выполняют маневры на скорости, на которой можно своевременно обнаружить другие воздушные суда или какие-либо препятствия, чтобы избежать столкновения с ними.				

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 - ПРАВИЛА ПОЛЁТОВ				
Глава 4	4.6	Полеты по ПВП, а также взлет или посадка не выполняются, если на это не получено диспетчерское разрешение от органа ОВД, над густонаселенными районами крупных городов, городами или поселками, или над скоплениями людей вне помещений на высоте менее 300 м (1000 фут) над самым высоким препятствием в радиусе 600 м от ВС или в любых других районах, на высоте менее 100м (330 фут) над земной или водной поверхностью.		
Глава 5	5.1.2	Кроме взлёта и посадки или случаев, когда полёты разрешены соответствующими властями, полёты по приборам должны выполняться на эшелонах не ниже минимальной безопасной истинной высоты, приведенной в следующей таблице:		
		Истинная воздушная скорость (км/ч)	Истинная безопасная высота по ППП метры (футы)	
		В ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЗОНЕ, В ЗОНЕ АЭРОДРОМНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ В СХЕМЕ ДВИЖЕНИЯ		
		300 и менее (по кругу)	300 (1000)	
		Более 300 (по кругу)	300 (1000)	
		Примечание: Полоса учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий при расчете безопасной высоты при полете по ППП по 10 км (5 морских миль) в обе стороны от оси маршрута.		
		В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ КЛАССА «А», «В», «С», «D»		
		В равнинной местности и над водной поверхностью:	300 и менее	300 (1000)
			от 301 до 450	300 (1000)
			Более 450	300 (1000)
		В холмистой или горной местности (высота до 2000 м):	450 и менее	600 (2000)
		В горной местности (высота 2000 м и более):	450 и менее	900 (3000)
			Более 450	900 (3000)
Примечание: Полоса учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий при расчете нижнего безопасного эшелона должна быть при полете по ППП - по 25 км (14 морских миль) в обе стороны от оси маршрута.				
Добавление 1		Сигналы бедствия и срочности по указанным пунктам не применяются 1.1.(а, с, d, e); 1.2.1. Сигналы для аэродромного движения по указанным пунктам не применяются. 4.1.1; 4.1.2; 4.2.1; 4.2.2; 4.2.3; 4.2.4; 4.2.6; 4.2.7; 4.2.8		

DOC 8168. OPS – ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ.	
Том I. Правила производства полетов.	Nil
Том II. Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам.	Nil

DOC 4444. АТМ – ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ.		
Глава 3	3.2	Не применяется.
Глава 4	4.5.6.2	Не применяется.
	4.8	Переход от полета по ППП к полету по ПВП осуществляется экипажами воздушных судов по согласованию с органом ОВД. При запросе экипажа воздушного судна разрешения на переход с полета по ППП к полету по ПВП, диспетчер, проанализировав воздушную и метеорологическую обстановку, выдает ему такое разрешение. Если орган ОВД имеет информацию о метеорологических условиях не соответствующих условиям полета по ПВП, он информирует об этом экипаж воздушного судна.
	4.11.4	Не применяется.
	4.11.5	Не применяется.
	4.12.6.1	Не применяется.
	4.12.6.2	Не применяется.
	4.15	Не применяется.
Глава 5	5.3.3.2	Не применяется.
	5.4.2.3	Не применяется.
	5.4.2.6	Не применяется.
Глава 7	7.6.3.2.3.2	Не применяется.
	7.11	Не применяется.
Глава 8	8.5.4	Не применяется.
	8.6.2.2	Не применяется.
	8.9.6	Не применяется.
	8.9.7.1	Не применяется.
	8.9.7.2	Не применяется.
Глава 9	9.1.4	Не применяется.
Глава 10	10.1.2.5	Не применяется.
	10.3	Не применяется.

ДОС 4444. АТМ – ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ.		
Глава 11	11.4.2.5	Не применяется.
Глава 13		Не применяется.
Глава 14		Не применяется.
Глава 15	15.2	Не применяется.
	15.3	<p>При потере радиосвязи, вызванной отказом бортовых или наземных систем радиосвязи «воздух-земля» диспетчеры органов ОВД действуют в соответствии с технологиями работы диспетчеров ОВД.</p> <p>Радиосвязь считается потерянной, если в течение пяти минут, при использовании имеющихся каналов радиосвязи, на неоднократные вызовы по каждому из них экипаж воздушного судна или диспетчер органа ОВД не отвечают.</p> <p>При потере радиосвязи экипаж воздушного судна включает сигнал «Бедствие», а также устанавливает код ответчика ВОРЛ «7600» и, используя все имеющиеся средства, принимает меры к восстановлению связи с органом ОВД непосредственно или через другие воздушные суда, либо через другие пункты органов ОВД. В этих случаях может использоваться аварийная частота 121,5 МГц для передачи информации о принятом решении, местонахождении, высоте полета (не ожидая подтверждения о ее приеме), а также прослушивание по каналам радиосвязи и на частоте VOR и/или NDB указаний и информации диспетчера органа ОВД.</p> <p>Если восстановить радиосвязь не удастся, экипаж воздушного судна прекращает выполнение задания и производит посадку на аэродром вылета или на запасном аэродроме. Если произвести посадку на аэродроме вылета не представляется возможным (по метеоусловиям или если масса воздушного судна превышает посадочную, и нет условий для слива топлива), то после ухода на второй круг командир воздушного судна следует на аэродром назначения на эшелоне указанном в плане полета или на последнем заданном диспетчером органа ОВД эшелоне.</p> <p>Если принято решение о возвращении на аэродром вылета или на запасной аэродром, расположенный в направлении обратного пути следования, полет необходимо выполнять на ближайшем (к заданному, заявленному в плане полетов) встречном нижнем эшелоне, но не ниже безопасной высоты полета.</p> <p>При отказе наземных средств радиосвязи диспетчер органа ОВД в соответствии с технологией работы принимает меры к восстановлению связи с использованием резервных средств и каналов или передает ОВД смежному диспетчерскому пункту.</p> <p>Диспетчер органа ОВД при отображении на ИВО кода ответчика ВОРЛ «7600», определяет характер потери путем передачи указания экипажу воздушного судна на включение приемоответчика в режим «опознавание», на изменение код ответчика ВОРЛ или курса следования. Определив, что бортовой радиоприемник исправен, дальнейшее ОВД этим воздушным судном осуществляется с использованием изменений кода или передачи команды на включение приемоответчика в режим «опознавание» для подтверждения приема выданных разрешений.</p>

**ПРИЛОЖЕНИЕ 3. МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ АЭРОНАВИГАЦИИ.**

<b>Добавление 3</b>	4.1.5.2	Отклонения от средней скорости ветра (порывы), наблюдавшиеся за последние 2 минуты, указываются, если максимальная скорость ветра превышает среднюю скорость на 3 м/с или более в местных регулярных и специальных сводках и на 5 м/с или более (за 10 минут) в сводках METAR и SPECI
	4.2.4.4	В сводках METAR и SPECI указывают видимость (при инструментальных наблюдениях) в зависимости от длины ВПП: 1. при длине ВПП 1800 метров и менее - меньшее из двух значений видимости измеренной у обоих концов ВПП; 2. при длине ВПП более 1800 метров – меньшее из двух значений видимости измеренной в начале и у середины ВПП.
<b>Глава 4</b>	4.6.3.3	Результаты оценки дальности видимости на ВПП сообщаются (в метрах) в течение периодов, когда видимость или дальность видимости на ВПП составляют 2000 метров и менее
<b>Добавление 3</b>	4.4.2.3	В местных регулярных сводках, местных специальных сводках, сводках METAR и SPECI указывается вид явления текущей погоды - ледяные кристаллы (очень мелкие) (IC), ледяные кристаллы во взвешенном состоянии, называемые алмазной пылью (сообщается при видимости 5000 метров или менее, связанной с этим явлением)
	4.5.3	Высота нижней границы облаков указывается относительно превышения аэродрома. При использовании оборудованной для точного захода на посадку ВПП, превышение порога которой на 10 метров (33 фута) или более отличается от превышения аэродрома, в измеренное значение высоты нижней границы облаков вводится поправка на разность высот.
<b>Глава 6</b>	6.2.3	Примечание. Указываемая в TAF видимость соответствует прогнозируемой минимальной видимости, указанной в сводке. Добавление 5. п.п.1.1.3, 1.1.4.
<b>Добавление 5</b>	1.1.3	Прогнозы TAF не распространяются в цифровой форме
	1.1.4	
	1.2.3	В прогноз TAF включается также явление погоды ледяные кристаллы (очень мелкие) (IC)
	1.3.1	В критерии для включения групп изменения в прогнозы TAF или внесения в них коррективов включено также явление ледяные кристаллы (очень мелкие) (IC)
<b>Добавление 6</b>	1.1.7	Информация SIGMET не распространяется в цифровой форме.
	1.1.8	

**ПРИЛОЖЕНИЕ 4. АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ КАРТЫ.**

<b>Глава 2</b>	2.1.8	Основной размер листа публикуемых карт в АИПе Республики Казахстан формата A4.
	2.5.7	Таблица перевода единиц измерения (километры/морские мили, метры/футы) на лицевой стороне каждой карты не публикуется.
<b>Глава 3</b>	3.8.2.2	Информация в отношении градиента при взлете менее 1.2% не публикуется.
	3.8.3.1	Информация по располагаемой дистанции разбега, прерванного взлета, взлетной и посадочной дистанции публикуется в описательной части AIP AD 2.13.
<b>Глава 4</b>	4.2	Карта аэродромных препятствий (ИКАО) тип В не публикуется.
<b>Глава 5</b>	5.2	Карта местности и препятствий в районе аэродрома (ИКАО) (электронная) не предоставляется.
<b>Глава 7</b>	7.7	Дата информации о магнитном склонении не указывается.
<b>Глава 8</b>	8.9.4.1.1	f) схемы зон ожидания указываются на картах STAR.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4. АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ КАРТЫ.		
Глава 13	13.6.1	k) границы диспетчерского обслуживания не указываются.
Глава 14	14.6	g) географические координаты осевой линии РД не публикуются. h) границы диспетчерского обслуживания не указываются. l) пункт проверки VOR не указывается.
Глава 15	15.2	Карта стоянки/постановки на стоянку ВС объединена с картой наземного движения.
Глава 16	16.2	Аэронавигационная карта мира масштаба 1:1000000 (ИКАО) не публикуется.
Глава 18	18.2	Аэронавигационная карта мелкого масштаба (ИКАО) не публикуется.
Глава 19	19.2	Карта для прокладки курса (ИКАО) не публикуется.
Глава 20	20.2	Электронная аэронавигационная карта (ИКАО) не публикуется.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5. ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ, ПОДЛЕЖАЩИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЮ В ВОЗДУШНЫХ И НАЗЕМНЫХ ОПЕРАЦИЯХ.		
Nil		

ПРИЛОЖЕНИЕ 6. ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ.		
Часть I. Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты.		
Глава 4	4.1.2	Не опубликовано
	4.2.8.2	При определении эксплуатационных минимумов аэродрома не указана ссылка на условия, прописанные в эксплуатационных спецификациях и любых минимумов, которые могут быть обнародованы государством аэродрома.
	4.2.8.3	Заход на посадку по категории 3 подразделяется на CAT IIIA, CAT IIIB
	4.2.8.4	Заходы на посадку по приборам по категории II и категории III не разрешаются, если не предоставляется информация о дальности видимости на ВПП (RVR).
	4.2.8.5	Не опубликовано
Глава 6	6.1.5.1	Не опубликовано
	6.1.5.2	Не опубликовано
	6.1.5.3	Не опубликовано
	6.15.1	Эксплуатанту разрешается выполнять полеты на самолете с газотурбинными двигателями и максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг или максимальным утвержденным числом пассажирских мест более 9 (девяти), если самолет оборудован GPWS.
	6.15.2	Не опубликовано
Глава 15	15.1	Не опубликовано
	15.2.1	Не опубликовано
	15.2.2	Не опубликовано
Часть II. Международная авиация общего назначения. Самолеты.		
Глава 2	2.2.2.2.2	Заход на посадку по категории 3 подразделяется на CAT IIIA, CAT IIIB
	2.2.2.2.5	Заходы на посадку по приборам по категории II и категории III не разрешаются, если не предоставляется информация о дальности видимости на ВПП (RVR).
	2.4.18.1	Не опубликовано
	2.4.18.2	Не опубликовано
	2.4.18.3	Не опубликовано
Часть III. Международные полеты. Вертолеты.		

**ПРИЛОЖЕНИЕ 6. ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ.**

<b>Глава 2</b>	2.2.8.2	При определении эксплуатационных минимумов аэродрома не указана ссылка на условия, прописанные в эксплуатационных спецификациях и любых минимумов, которые могут быть обнародованы государством аэродрома.
	2.2.8.3	Заход на посадку по категории 3 подразделяется на CAT IIIA, CAT IIIB
	2.2.8.4	Заходы на посадку по приборам по категории II и категории III не разрешаются, если не предоставляется информация о дальности видимости на ВПП (RVR).
	2.2.8.5	Не опубликовано
<b>Глава 4</b>	4.1.5.1	Не опубликовано
	4.1.5.2	Не опубликовано
	4.1.5.3	Не опубликовано

**ПРИЛОЖЕНИЕ 7. НАЦИОНАЛЬНЫЕ И РЕГИСТРАЦИОННЫЕ ЗНАКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ.**

Nil

**ПРИЛОЖЕНИЕ 8. ЛЕТНАЯ ГОДНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ.**

Nil

**ПРИЛОЖЕНИЕ 9. УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ.**

<b>Глава 2</b>	2.17	Таможенными органами Республики Казахстан запрашивается список сопровождаемого или засланного багажа
	2.36; 2.37; 2.38; 2.40; 2.41; 2.42	Требуется предварительное разрешение для выполнения таких полётов в порядке, изложенном в AIP.
<b>Глава 3</b>	3.7	Требуется предъявление действительного документа на право въезда или выезда из Республики Казахстан.
	3.16	Пассажиры, следующие через государственную границу Республики Казахстан, ручная кладь которых и багаж не освобождены от таможенного досмотра, обязаны заполнить таможенную декларацию. От членов экипажа принимается устная декларация.
	3.24.1; 3.25.1	Члены экипажей иностранных воздушных судов по прибытии в Республику Казахстан должны иметь действительные национальные паспорта с визой Казахстана, если двусторонние соглашения не устанавливают иной порядок.
	3.32	Требуется наличие въездных виз у прибывающих лиц в конце срока их пребывания.
	3.46	Не применяется.
	3.57	В Республике Казахстан ответственность, связанная с засылкой багажа, возлагается на эксплуатантов воздушных судов.
<b>Глава 4</b>	4.51	В Республике Казахстан хранение временно ввезенных контейнеров и поддонов за пределами аэропорта запрещено
<b>Глава 5</b>	5.4.1	Транзитным пассажирам, не имеющим транзитной визы, разрешается пребывание в зоне транзита аэропорта или в гостинице для иностранных транзитных пассажиров в течение 24 часов.
	5.11; 5.12; 5.13	В Республике Казахстан открытых аэропортов, зон и складов нет.

ПРИЛОЖЕНИЕ 10. АВИАЦИОННАЯ ЭЛЕКТРОСВЯЗЬ.		
Том I. Радионавигационные средства. Часть I		
Глава 3	3.1.6.4.1	Не применяется.
	3.1.6.5.1	Не применяется.
Глава 4	4.3.1.2	Аппаратура коррекции не применяется.
Том I. Радионавигационные средства. Часть II		
Глава 5	5.1.1.1	Применяется только частота 121.5 МГц.
Том II. Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS.		
Глава 4	4.4.6.7	Длина текста сообщений поступающих от передающих станций АФТН не превышает 1800 знаков.
	4.4.7.3	Длина сообщений, поступающих от передающих станций АФТН, не превышает 1800 знаков.
Том III. Системы связи.		
Nil		
Том IV. Системы наблюдения и предупреждения столкновений.		
Nil		
Том V. Использование авиационного радиочастотного спектра.		
Nil		

ПРИЛОЖЕНИЕ 11. ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ.		
Глава 2	2.8	Полеты с использованием связи, основанной на характеристиках (PBC) не применяется.
	2.9	Полеты с использованием наблюдения, основанного на характеристиках (PBS) не применяются
Глава 3	3.3.5	с) не применяется.
	3.7.3.2	Не применяется.
	3.7.5.1	Система организации потока воздушного движения (ATFM) не применяется.
Глава 6	6.1.1.2	Типы RCP не установлены.
	6.1.2.1	Средства двусторонней связи "воздух – земля", используемые для полетно-информационного обслуживания, обеспечивают прямую, оперативную, непрерывную и свободную от помех двустороннюю связь, если позволяют условия.

ПРИЛОЖЕНИЕ 12. ПОИСК И СПАСАНИЕ.		
Nil		

ПРИЛОЖЕНИЕ 13. РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ.		
В процессе подготовки		



**ПРИЛОЖЕНИЕ 14. АЭРОДРОМЫ.****Том I. Проектирование и эксплуатация аэродромов.**

<b>Глава 1</b>	1.6.1	В РК наряду с термином «Кодовой буквой» используется термин «Индекс ВС» для региональных аэропортов.
<b>Глава 2</b>	2.6	Метод ACR-PCR представления данных о прочности искусственного покрытия в РК не внедрен. До внедрения используется метод ACN-PCN
	2.7.1	Требования к обязательному наличию площадок предполетной проверки высотомеров не предъявляются
<b>Глава 3</b>	3.4.1	<p>В Казахстане летная полоса, включающая ВПП, оборудованную для точного захода или ВПП, оборудованную для не точного захода посадки, должна простираться в поперечном направлении по обе стороны от оси ВПП и ее продолжения (на всем протяжении ЛП) на расстояние не менее:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>150 м для ВПП классов А, Б, В, Г или кодовые номера ИКАО 4,3, что на 10 м больше чем в стандарте ИКАО</li><li>75 м для ВПП классов Д и Е, или кодовые номера ИКАО 1,2, что на 5 м больше чем в стандарте ИКАО.</li></ol> <p>В продольном направлении летная полоса, включающая как оборудованную, так и необорудованную ВПП, должна простираться за каждым концом ВПП или за концевой полосой торможения (далее - КПТ), если она предусмотрена, на расстояние не менее 150 м для ВПП с кодовыми номерами 4,3,2, вместо 60м указанных в стандарте ИКАО.</p>
	3.15	Законодательством РК не предусмотрены требования к инфраструктуре зон противообледенительной защиты.

ПРИЛОЖЕНИЕ 14. АЭРОДРОМЫ.		
Глава 5	5.1.1.3	Размеры ветроуказателей согласно законодательства РК 2.4 метра в длину и 0.6м диаметр у основания.
	5.1.3	На командно-диспетчерских пунктах аэродромов РК не предусмотрены сигнальные прожектора.
	5.3.2	В РК ВПП оборудованные светосигнальной системой имеют резервные источники питания, следовательно отсутствует необходимость в аварийной светосигнальной системе.
	5.3.3.3	В РК требования к обязательному наличию аэродромных маяков не предъявляются.
	5.3.12.7	В РК осевые огни ИВПП являются огнями постоянного излучения красного цвета на участке $300 \pm 15$ м от конца ВПП, чередующимися парами красных и белых огней на участке от $300 \pm 15$ м до $900 \pm 15$ м от конца ВПП и белого цвета на остальной части ВПП.
	5.3.18.1; 5.3.18.7	Согласно законодательства РК рулежные огни на границах площадки разворота на ВПП являются огнями зеленого цвета вместо огней синего цвета постоянного излучения. На аэродромах Костанай, Петропавловск, Семей, Тараз, Уральск установлены огни зеленого цвета. На аэродромах Актобе, Жезказган, Караганда, Кокшетау, Кызылорда, Павлодар, Талдыкорган, Шымкент установлены огни желтого цвета.
	5.3.30	Огни статуса ВПП не используются в РК.
Глава 8	8.1.6	В Казахстане максимальное время переключения для светосигнальных средств ВПП оборудованной для точного захода на посадку по категории I ИКАО – 1 секунда
Дополнение А	6.4	В сообщениях о состоянии поверхности ВПП, за исключением сообщений АТИС на английском языке, передается нормативный коэффициент сцепления. Между значениями нормативного и измеренного коэффициента сцепления для идентичных состояний покрытий существует корреляционная зависимость в соответствии с таблицей 1 параграфа AD 1.2.
Том II. Вертодромы.		
Nil		

ПРИЛОЖЕНИЕ 15. СЛУЖБЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ (Издание Шестнадцатое, Июль 2018 год)		
Глава 3	3.5.1	Не внедрено.
Глава 5	5.2.5.3	предоставляется аэронавигационная карта масштаба 1:500 000 (ИКАО)
	5.3.3.4.6	данные о препятствиях предоставляются в соответствии с разделом GEN 3.1.6
	5.3.3.4.9	данные о препятствиях предоставляются в соответствии с разделом GEN 3.1.6
	5.4.2.6	Не внедрено.
	5.6.3	Не внедрено.
Глава 6	6.3.3.1	Не внедрено.

DOC 10066. PANS-AIM - УПРАВЛЕНИЕ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ.		
Глава 5	5.2.5.1.5	ASHTAM не издаются.
Добавление 2 ЧАСТЬ 1		
GEN	3.2.6	Аэронавигационная карта мира не публикуется.

<b>DOC 10066. PANS-AIM - УПРАВЛЕНИЕ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ.</b>		
<b>Добавление 2 ЧАСТЬ 2</b>		
<b>ENR</b>	3.1	Маршруты ОВД в нижнем воздушном пространстве не установлены.
<b>ENR</b>	3.2	Публикуются международные маршруты ОВД.
<b>Добавление 2 ЧАСТЬ 3</b>		
<b>AD 3</b>	Вертодро- мы.	Данные по вертодромам не публикуются..

<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 16. ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ.</b>		
<b>Том I. Авиационный шум.</b>		
Nil		
<b>Том II. Эмиссия авиационных двигателей.</b>		
Nil		

<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 17. БЕЗОПАСНОСТЬ.</b>		
Nil		

<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 18. БЕЗОПАСНАЯ ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПО ВОЗДУХУ.</b>		
Nil		

<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 19. УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ.</b>		
Nil		

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK