

GEN 1.7 DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTICE / РАЗЛИЧИЯ СО СТАНДАРТАМИ И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКОЙ ICAO**GEN 1.7.1 Annex 1 - PERSONNEL LICENSING / Приложение 1 - ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ****1. Chapter 1, paragraph 1.2**

In Ukraine, issued the following licences:

- ultralight pilot licence;
- private pilot - ACFT, helicopter;
- commercial pilot - ACFT, helicopter;
- airline transport pilot - ACFT, helicopter;
- glider pilot;
- free balloon pilot;
- flight navigator;
- flight engineer;
- radiooperator licence;
- load master licence;
- pilot-observer licence;
- flight attendant licence (cabin crew).

2. Chapter 1, paragraph 1.2.2

Validation foreign licences, in accordance with national requirements, do not exceed 6 months.

4. Chapter 1, paragraph 1.2.4

In Ukraine for flight crew, the requirements JAR-FCL 3.

6. Chapter 1, paragraph 1.2.5.2

In Ukraine for the air traffic controller licence is valid 24 months.

8. Chapter 1, paragraph 1.2.5.2.5

Not implemented.

10. Chapter 1, paragraph 1.2.5.2.6

Not implemented.

12. Chapter 2, paragraph 2.1.4.2

Not implemented.

13. Chapter 2, paragraph 2.1.8

All training is conducted in approved organizations.

15. Chapter 2, paragraph 2.1.9.2

Counted all the flying time.

16. Chapter 2, paragraph 2.1.10.2

Not implemented.

17. Chapter 2, paragraph 2.2

Issued in approved training organizations.

19. Chapter 2, paragraph 2.2.3

Student pilots are required to hold a valid Class 1 Medical Certificate before undertaking practical flight training.

20. Chapter 2, paragraph 2.3.3.1

The requirements of JAR-FCL 1,2.

22. Chapter 2, paragraph 2.7.3.2

The requirements of JAR-FCL 1,2.

24. Chapter 2, paragraph 2.10.3

Not implemented.

25. Chapter 2, paragraph 2.13.1.3.1

Applicants are required to have completed a minimum of 12 hours flight time as free balloon pilot, including at least nine launches and ascents, of which four must be solo.

26. Chapter 3, paragraph 3.2.1.3.2

Not implemented.

27. Chapter 3, paragraph 3.3.1.2.1

Not implemented.

28. Chapter 6, paragraph 6.1.2

Not implemented.

29. Chapter 6, paragraph 6.2.3.1

Lighting levels are not stipulated.

30. Chapter 6, paragraph 6.3.3.2

Fields of vision are not stipulated.

31. Chapter 6, paragraph 6.3.3.3

Visual acuity of 0.7 in both eyes, 0.8 in one and 0.5 in the other without correction and 0.1 with correction.

32. Chapter 6, paragraph 6.3.4.1

After the age of 40, audiometric examination is done once every two years.

33. Chapter 6, paragraph 6.4.2.22

Pregnancy, after 12 weeks is considered as temporary unfitness.

1. Глава 1, п. 1.2

В Украине выдаются следующие свидетельства:

- пилоту ультралёгкого ACFT;
- пилоту - любителю (ACFT, вертолёт);
- пилоту коммерческой авиации (ACFT, вертолёт);
- линейному пилоту авиакомпании (ACFT, вертолёт);
- пилоту - планеристу;
- пилоту свободного аэростата;
- штурману;
- бортинженеру;
- бортовому радисту;
- бортовому оператору;
- пилоту наблюдателю;
- бортовому проводнику.

2. Глава 1, п. 1.2.2

В соответствии с национальными требованиями, признание (валидация) иностранных свидетельств проводится на срок не более 6 месяцев.

4. Глава 1, п. 1.2.4

В Украине для лётных экипажей действуют требования JAR-FCL 3.

6. Глава 1, п. 1.2.5.2

В Украине для обладателей свидетельств диспетчеров УВД действует срок 24 месяца.

8. Глава 1, п. 1.2.5.2.5

Не применяется.

10. Глава 1, п. 1.2.5.2.6

Не применяется.

12. Глава 2, п. 2.1.4.2

Не применяется.

13. Глава 2, п. 2.1.8

В соответствии с национальным законодательством вся подготовка проводится в одобренных учебных организациях.

15. Глава 2, п. 2.1.9.2

Засчитывается всё полётное время.

16. Глава 2, п. 2.1.10.2

Не применяется.

17. Глава 2, п. 2.2

Удостоверение пилота-курсанта выдается в одобренных учебных заведениях.

19. Глава 2, п. 2.2.3

Перед обязательным практическим тренировочным полетом студентам-пилотам необходимо иметь действующий Класс 1 Медицинского Заключения.

20. Глава 2, п. 2.3.3.1

Действуют требования JAR-FCL 1,2.

22. Глава 2, п. 2.7.3.2

Действуют требования JAR-FCL 1,2.

24. Глава 2, п. 2.10.3

Не применяется.

25. Глава 2, п. 2.13.1.3.1

Претенденту необходимо иметь минимум 12 полных полетных часов в качестве пилота свободного аэростата, включая по крайней мере 9 запусков и подъёмов, из которых 4 должны быть самостоятельными.

26. Глава 3, п. 3.2.1.3.2

Не применяется.

27. Глава 3, п. 3.3.1.2.1

Не применяется.

28. Глава 6, п. 6.1.2

Не применяется.

29. Глава 6, п. 6.2.3.1

Уровни освещенности не оговорены.

30. Глава 6, п. 6.3.3.2

Поля видимости не оговорены.

31. Глава 6, п. 6.3.3.3

Острота зрения 0.7 на оба глаза, 0.8 на одном и 0.5 на другом без коррекций и 0.1 с коррекциями.

32. Глава 6, п. 6.3.4.1

По достижению возраста 40 лет, аудиометрическое обследование проводится один раз каждые два года.

33. Глава 6, п. 6.4.2.22

Беременность, после 12 недель, рассматривается как временная непригодность.

34. Chapter 6, paragraphs 6.4.3.2 and 6.5.3.2

Fields of vision are not stipulated.

35. Chapter 6, paragraph 6.5.4.1

After the age of 40, audiometric examination is done once every two years.

34. Глава 6, п. 6.4.3.2 и п. 6.5.3.2

Поля видимости не оговорены.

35. Глава 6, п. 6.5.4.1

По достижению возраста 40 лет, аудиометрическое обследование проводится один раз каждые два года.

GEN 1.7.2 Annex 2 - RULES OF THE AIR / Приложение 2 - ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

The rules of the air applied within Ukrainian airspace correspond with the Annex 2 to the ICAO Convention, with the Procedures for Air Navigation Services (PANS) and Regional Supplementary Procedures, except the cases stated below.

1. Chapter 3, paragraph 3.2.2.3

While flights on crossing courses, the pilot-in-command, who has noticed aircraft at the same level on his left shall descend. The pilot-in-command of an aircraft, who has noticed another aircraft on his right, shall climb so that the difference in altitude should provide safe separation.

If level can not be changed (because of clouds, flight at minimum level and others) the pilots-in-command shall make turn procedure to provide safe separation.

While carrying out the separation maneuver the pilots-in-command shall constantly keep in sight each other's aircraft.

2. Chapter 3, paragraph 3.2.2.5.2

Not implemented.

3. Chapter 3, paragraph 3.2.2.7.1 c)

All the overtaking procedures during aircraft movement on maneuvering area are prohibited.

4. Chapter 3, paragraph 3.2.5

To make all the turns according to the established landing approach or take-off patterns, unless instructed otherwise.

5. Chapter 3, paragraph 3.3.5

Not implemented.

6. Chapter 3, paragraph 3.6.2.4 c)

Not implemented.

7. Chapter 3, paragraph 3.6.5.2

In cases of communication failure within the airspace of Ukraine pilot shall follow ENR 1.6.6, ENR 1.6.7.

While over-flying the state border of Ukraine pilot shall take in to account subparagraph 5 of ENR 1.8.1.

8. Table 3-1

VMC visibility and distance from cloud minima are contained in Table 1 ENR 1.2.

9. Chapter 4, paragraph 4.4 a)

See Paragraph ENR 1.2.4.

10. Appendix 1 to Annex 2 - 1.1 e), 1.2.1 b)

Distress and urgency signals under the given paragraphs are not used.

11. Appendix 1 to Annex 2 - 4.1.1.

Light signals for aerodrome traffic under the given paragraph are not used.

Pyrotechnic signals may be used in case of radio communication failure considering aerodrome layout and tower location. Red pyrotechnics generally could be used to prohibit landing/take off, green could be used to clear take off/landing.

12. Appendix 1 to Annex 2 - 4.1.2, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.6, 4.2.8.

Signals for aerodrome traffic under the given paragraphs are not used.

За исключением случаев, указанных ниже, правила полетов, применяемые для выполнения полетов в воздушном пространстве Украины, соответствуют положениям Приложения 2 к Конвенции о Международной гражданской авиации, Правилам аэронавигационного обслуживания (PANS) и Региональным дополнительным правилам.

1. Глава 3, п. 3.2.2.3

При полетах на пересекающихся курсах командир воздушного судна, заметив другое воздушное судно на той же высоте слева от себя, должен уменьшить высоту полета, а командир воздушного судна, заметив другое воздушное судно справа от себя, должен увеличить высоту полета таким образом, чтобы разница в высотах обеспечила им безопасное расхождение.

Если изменить высоту невозможно (облачность, полет на минимальной высоте или другие ограничения), командиры обязаны, отвернув воздушные суда, обеспечить их безопасное расхождение. В процессе выполнения маневра расхождения командиры воздушных судов обязаны не терять друг друга из поля зрения.

2. Глава 3, п. 3.2.2.5.2

Не применяется.

3. Глава 3, п. 3.2.2.7.1 c)

Все процедуры обгона при движении воздушных судов по площади маневрирования запрещены.

4. Глава 3, п. 3.2.5

Выполнять все развороты согласно установленным схемам захода на посадку или выхода после взлета, если нет других указаний.

5. Глава 3, п. 3.3.5

Не применяется.

6. Глава 3, п. 3.6.2.4 c)

Не применяется.

7. Глава 3, п. 3.6.5.2

В случаях отказа радиосвязи в воздушном пространстве Украины пилот должен действовать в соответствии с ENR 1.6.6, ENR 1.6.7.

При полетах, связанных с пересечением государственной границы Украины, пилот должен учесть подпункт 5, ENR 1.8.1.

8. Таблица 3-1

Минимальные значения видимости и расстояния до облаков в ВМУ указаны в таблице 1 ENR 1.2.

9. Глава 4, п. 4.4 а)

Смотри параграф ENR 1.2.4.

10. Добавление 1 к Приложению 2 - 1.1 е), 1.2.1 б)

Сигналы бедствия и срочности по указанным пунктам не применяются.

11. Добавление 1 к Приложению 2 - 4.1.1.

Световые сигналы, указанные в данном пункте, для аэродромного движения не применяются.

В случае отказа радиосвязи на тех аэродромах, где это позволяют конфигурация и расположение аэродромной диспетчерской вышки, применяются красные (для запрета взлета/посадки) и зеленые (для разрешения взлета/посадки) сигнальные пиротехнические ракеты.

12. Добавление 1 к Приложению 2 - 4.1.2, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.6, 4.2.8.

Сигналы для аэродромного движения по указанным пунктам не применяются.

GEN 1.7.3 Annex 3 - METEOROLOGICAL SERVICE FOR INTERNATIONAL AIR NAVIGATION / Приложение 3 - Метеорологическое обеспечение международной авионавигации

1. Chapter 4, paragraph 4.1.2

Aeronautical meteorological stations on offshore structures are not established.

2. Chapter 4, paragraph 4.4.2 (b)

SPECI reports are issued for appropriate aerodromes irrespective of an interval of issuing METAR reports.

3. Chapter 4, paragraph 4.6.1.1

Data on the wind direction are reported in units - magnetic degrees in MET REPORT and SPECIAL local reports. Data on the wind speed are reported in units - m/sec.

4. Chapter 4, paragraph 4.6.1.3

In METAR and SPECI reports wind data which are representative of the touchdown zone are reported.

5. Chapter 4, paragraph 4.6.2.1

Data on 'the visibility for aeronautical purposes' are reported only in the reports relevant to the aerodrome Borispol. Data on 'the visibility' are reported for the rest of the aerodromes. Procedures of determination of 'the prevailing visibility' are not implemented.

6. Chapter 4, paragraph 4.6.4.3

Information about current weather in the vicinity of the aerodrome intended for METAR and SPECI reports, which is representative of the area within 8-10 km from the control point of the aerodrome.

7. Chapter 4, paragraph 4.7

Not implemented.

8. Chapter 4, paragraph 4.8

Not applied.

9. Chapter 5, paragraph 5.3

Not implemented.

10. Chapter 5, paragraph 5.4

Not implemented.

11. Chapter 6, paragraph 6.2.3 Note.

Values of the minimum visibility (not-prevailing visibility) are given in TAF forecasts.

12. Chapter 6, paragraph 6.4

Not implemented.

13. Chapter 7, paragraph 7.4.3

Not implemented.

14. Chapter 7, paragraph 7.4.4

Not implemented.

15. Chapter 8, paragraph 8.3

Aerodrome climatological summaries are not prepared in compliance with the models specified by the World Meteorological Organization.

16. Chapter 9, paragraph 9.1.1 (b)

Not applied.

17. Chapter 9, paragraph 9.1.3 (a), (2), (3), (d)

Not implemented.

18. Chapter 9, paragraph 9.3.2

Not implemented.

19. Chapter 9, paragraph 9.4

Not implemented.

20. Chapter 11, paragraph 11.1.5 (b)

Not implemented.

21. Chapter 11, paragraph 11.1.7

Operators do not have possibility to establish suitable telecommunications facilities for obtaining meteorological information from aerodrome meteorological offices.

22. Chapter 11, paragraph 11.5

Not applied.

23. Chapter 11, paragraph 11.6.1

SPECI reports are not broadcasted.

24. Chapter 11, paragraph 11.6.2

Not applied.

1. Глава 4, п. 4.1.2

Авиационные метеорологические станции на сооружениях в открытом море отсутствуют.

2. Глава 4, п. 4.4.2 (b)

Сводки SPECI выпускаются для соответствующих аэродромов независимо от интервала выпуска сводок METAR.

3. Глава 4, п. 4.6.1.1

В местных сводках MET REPORT и SPECIAL данные о направлении ветра сообщаются в магнитных градусах. Данные о скорости ветра сообщаются в м/с.

4. Глава 4, п. 4.6.1.3

В сводках METAR и SPECI сообщаются сведения о ветре, репрезентативные для зоны приземления.

5. Глава 4, п. 4.6.2.1

Данные о 'видимости с авиационной целью' сообщаются только в сводках касающихся аэродрома Борисполь. Для остальных аэродромов сообщаются данные о 'видимости'. Процедуры определения преобладающей видимости не внедрены.

6. Глава 4, п. 4.6.4.3

Информация о текущей погоде в окрестностях аэродрома, предназначенная для сводок METAR и SPECI, репрезентативна в пределах от 8 км до 10 км от контрольной точки аэродрома.

7. Глава 4, п. 4.7

Не внедрено.

8. Глава 4, п. 4.8

Не применяется.

9. Глава 5, п. 5.3

Не внедрено.

10. Глава 5, п. 5.4

Не внедрено.

11. Глава 6, п. 6.2.3 Примечание.

В прогнозах TAF указываются значения минимальной, а не преобладающей видимости.

12. Глава 6, п. 6.4

Не внедрено.

13. Глава 7, п. 7.4.3

Не внедрено.

14. Глава 7, п. 7.4.4

Не внедрено.

15. Глава 8, п. 8.3

Аэродромные климатические сводки подготавливаются не в соответствии с моделями, установленными Всемирной метеорологической организацией.

16. Глава 9, п. 9.1.1 (b)

Не применяется.

17. Глава 9, п. 9.1.3 (a), (2), (3), (d)

Не внедрено.

18. Глава 9, п. 9.3.2

Не внедрено.

19. Глава 9, п. 9.4

Не внедрено.

20. Глава 11, п. 11.1.5 (b)

Не внедрено.

21. Глава 11, п. 11.1.7

Эксплуатанты не имеют возможности устанавливать соответствующие средства электросвязи для получения метеорологической информации от аэродромных метеорологических органов.

22. Глава 11, п. 11.5

Не применяется.

23. Глава 11, п. 11.6.1

Сводки SPECI не вещаются.

24. Глава 11, п. 11.6.2

Не применяется.

GEN 1.7.4 Annex 4 - AERONAUTICAL CHARTS / Приложение 4 - Аэронавигационные карты**1. Chapter 1, paragraph 1.1**

Formulation of some definitions.

2. Chapter 1, paragraph 1.3.1

The information on the overflight territory (area) is limited to that needed for the safe of flight of an aircraft.

3. Chapter 2, paragraph 2.1.7

For some charts orientation differs from recommended.

4. Chapter 2, paragraph 2.1.8

The used sheet format of the chart is 297x210 mm (A4).

5. Chapter 2, paragraph 2.5.7

Conversion scales (metres/feet, kilometres/nautical miles) are not published on the charts.

6. Chapter 2, paragraph 2.8.1

The symbols of Cyrillic alphabet are also used except Roman.

7. Chapter 2, paragraph 2.11

Red colour is used for representation of P, R, D-zones.

8. Chapter 2, paragraph 2.12.3.1

The value of spot elevations of doubtful accuracy are not published on the charts and the sign $\pm$ is not used.

9. Chapter 2, paragraph 2.17.5

The Cyclic Redundancy Check (CRC) for protection of electronic aeronautical data is not used.

10. Chapter 2, paragraph 2.18.2.2

Information about geoid undulation is not published.

11. Chapter 2, paragraph 2.18.2.3

Except for information about geoid undulation.

12. Chapter 3, paragraph 3.6

The name of the city or town or area, which the aerodrome serves, is not shown.

13. Chapter 3, paragraph 3.7

The date of information on magnetic variation is not shown.

14. Chapter 3, paragraph 3.9.1

The degree of accuracy achieved is not shown.

15. Chapter 4

Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type B is not published.

16. Chapter 4, paragraph 4.2.1

This type of chart is not used.

17. Chapter 5

Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type C is not published.

18. Chapter 6, paragraph 6.4

The name of the city or town or area which the aerodrome serves, is not shown.

19. Chapter 7, paragraph 7.7

Information about isogonals and the date of the magnetic variation information is not shown.

20. Chapter 7, paragraph 7.9.3.1.1

Designation of the navigation specification(s) types and change-over points on route segment are not shown.

21. Chapter 8, paragraph 8.6.2

The representation of relief by contour lines and layer tints is not used on this chart.

22. Chapter 8, paragraph 8.9.3

Area minimum altitudes are not shown.

23. Chapter 8, paragraph 8.9.4.1.1

Change-over points on route segments are not shown.

24. Chapter 9, paragraph 9.5

The name of the city or town or area which the aerodrome serves is not shown.

25. Chapter 9, paragraph 9.6.2

The representation of relief by contour lines and layer tints is not used on this chart.

26. Chapter 9, paragraph 9.9.4.3

The data to support navigation database coding are not published.

27. Chapter 10, paragraph 10.5

The name of the city or town or area which the aerodrome serves, is not shown.

28. Chapter 10, paragraph 10.6.2

The representation of relief by contour lines and layer tints is not used on this chart.

1. Глава 1, п. 1.1

Формулировка ряда определений.

2. Глава 1, п. 1.3.1

Информация относительно территории (зоны), над которой осуществляется пролет, предоставляется только в пределах, необходимых для обеспечения безопасности полета воздушного судна.

3. Глава 2, п. 2.1.7

Ориентация некоторых карт отличается от рекомендованной.

4. Глава 2, п. 2.1.8

Используемый формат листа карты 297x210 мм (A4).

5. Глава 2, п. 2.5.7

Таблицы перевода (метры/футы, километры/морские мили) на картах не публикуются.

6. Глава 2, п. 2.8.1

Кроме латиницы также используются и знаки кириллического алфавита.

7. Глава 2, п. 2.11

Для отображения P, R, D-зон используется красный цвет.

8. Глава 2, п. 2.12.3.1

Недостаточно точные значения высот на картах не публикуются и знак $\pm$ не используется.

9. Глава 2, п. 2.17.5

Циклический избыточный код (CRC) для защиты аэронавигационных данных не используется.

10. Глава 2, п. 2.18.2.2

Информация о волне геоида не публикуется.

11. Глава 2, п. 2.18.2.3

Кроме информации о волне геоида.

12. Глава 3, п.3.6

Название города, населенного пункта или района, который обслуживается данным аэродромом, не указывается.

13. Глава 3, п.3.7

Дата информации о склонении не указывается.

14. Глава 3, п.3.9.1

Степень достигаемой точности не указывается.

15. Глава 4

Карта аэродромных препятствий - ICAO тип В не публикуется.

16. Глава 4, п. 4.2.1

Карта данного типа не используется.

17. Глава 5

Карта аэродромных препятствий - ICAO тип С не публикуется.

18. Глава 6, п.6.4

Название города, населенного пункта или района, который обслуживается данным аэродромом, не указывается.

19. Глава 7, п. 7.7

Информация об изогонах и дате информации о магнитном склонении не указывается.

20. Глава 7, п. 7.9.3.1.1

Обозначения навигационных спецификаций и точки переключения на участках маршрутов не указываются.

21. Глава 8, п. 8.6.2

Отображение рельефа горизонталями и тональной гипсометрией на данной карте не используется.

22. Глава 8, п. 8.9.3

Минимальные абсолютные высоты полета в зоне не показываются.

23. Глава 8, п. 8.9.4.1.1

Точки переключения на участках маршрутов не указываются.

24. Глава 9, п. 9.5

Название города, населенного пункта или района, который обслуживается данным аэродромом, не указывается.

25. Глава 9, п. 9.6.2

Отображение рельефа горизонталями и тональной гипсометрией на данной карте не используется.

26. Глава 9, п.9.9.4.3

Данные обеспечивающие кодирование аэронавигационной базы данных, не публикуются.

27. Глава 10 п.10.5

Название города, населенного пункта или района, который обслуживается данным аэродромом, не указывается.

28. Глава 10, п. 10.6.2

Отображение рельефа горизонталями и тональной гипсометрией на данной карте не используется.

29. Chapter 10, paragraph 10.9.4.3

The data to support navigation database coding are not published.

30. Chapter 11, paragraph 11.4

The used sheet format of the chart is 297x210 mm (A4).

31. Chapter 11, paragraph 11.6

The name of the city or town or area which the aerodrome serves, is not shown.

32. Chapter 11, paragraph 11.10.1.1

Abandoned aerodromes are not shown.

33. Chapter 11, paragraph 11.10.2.4

The heights of obstacles are shown above mean sea level (AMSL).

34. Chapter 11, paragraph 11.10.6.5

The profile view is not shown on the charts' profile.

35. Chapter 11, paragraph 11.10.8.5

The final approach descent angle (in parentheses) is published not for all aerodromes.

36. Chapter 11, paragraph 11.10.9

The data to support navigation database coding are published for RNAV procedures only.

37. Chapter 12, paragraph 12.6

The name of the city or town or area which the aerodrome serves, is not shown.

38. Chapter 13, paragraph 13.4

The name of the city or town or area which the aerodrome serves, is not shown.

39. Chapter 13, paragraph 13.5

Annual change of the magnetic variation is not shown.

40. Chapter 13, paragraph 13.6.1

The geoid undulation is not shown.

41. Chapter 14, paragraph 14.3.1

The chart is published not to scale.

42. Chapter 14, paragraph 14.4

The name of the city or town or area which the aerodrome serves, is not shown.

43. Chapter 14, paragraph 14.5.2

Annual change of magnetic variation is not shown.

44. Chapter 14, paragraph 14.6

Geographical coordinates for aircraft stands, for appropriate taxiway centre line point, the boundaries of the air traffic control service, relevant radio communication facilities, obstacles for taxiing, VOR check points are not shown.

45. Chapter 15, paragraph 15.3.1

The chart is published not to scale.

46. Chapter 15, paragraph 15.4

The name of the city or town or area which the aerodrome serves, is not shown.

47. Chapter 15, paragraph 15.5.2

Annual change of magnetic variation is not shown.

48. Chapter 15, paragraph 15.6

Geographical coordinates for aircraft stands, for appropriate taxiway centre line point, the boundaries of the air traffic control service, relevant radio communication facilities and obstacles for taxiing are not shown.

49. Chapter 16

World Aeronautical Chart - ICAO 1: 1 000 000 is not published.

50. Chapter 17, paragraph 17.3.1

Linear scale for nautical miles is not shown.

51. Chapter 17, paragraph 17.3.2

Conversion scale (metres/feet, kilometres/nautical miles) is not shown.

52. Chapter 17, paragraph 17.4.4

Sheets arraignment is referenced to the sizes and form of the charting area.

53. Chapter 17, paragraph 17.5.3

Parallels are shown at interval of 20'.

54. Chapter 17, paragraph 17.5.4

Graduation marks are shown only at 5' interval both sides of the graticule line.

55. Chapter 17, paragraph 17.6.1

The sheets' identifications are not corresponded to the name of principal town or of a main geographical feature appearing on the sheet.

29. Глава 10, п. 10.9.4.3

Данные, обеспечивающие кодирование аэронавигационной базы данных, не публикуются.

30. Глава 11, п. 11.4

Используемый формат листа карты 297x210 мм (A4).

31. Глава 11, п. 11.6

Название города, населенного пункта или района, который обслуживается данным аэродромом, не указывается.

32. Глава 11, п. 11.10.1.1

Не указываем заброшенные аэродромы.

33. Глава 11, п. 11.10.2.4

Высоты всех препятствий обозначаются относительно среднего уровня моря (AMSL).

34. Глава 11, п. 11.10.6.5

Изображение профиля местности на профиле карты не показывается.

35. Глава 11, п. 11.10.8.5

Угол снижения (в скобках) опубликован не для всех аэродромов.

36. Глава 11, п. 11.10.9

Данные, обеспечивающие кодирование аэронавигационной базы данных, опубликованы только для RNAV-процедур.

37. Глава 12, п. 12.6

Название города, населенного пункта или района, который обслуживается данным аэродромом, не указывается.

38. Глава 13, п. 13.4

Название города, населенного пункта или района, который обслуживается данным аэродромом, не указывается.

39. Глава 13, п. 13.5

Годовое изменение магнитного склонения не указывается.

40. Глава 13, п. 13.6.1

Волна геоида не указывается.

41. Глава 14, п. 14.3.1

Карта публикуется не в масштабе.

42. Глава 14, п. 14.4

Название города, населенного пункта или района, который обслуживается данным аэродромом, не указывается.

43. Глава 14, п. 14.5.2

Годовое изменение магнитного склонения не указывается.

44. Глава 14, п. 14.6

Географические координаты мест стоянки, точек осевой линии РД, границы диспетчерского обслуживания воздушного движения, соответствующие средства связи и препятствия для руления, пункты проверки VOR не показываются.

45. Глава 15, п. 15.3.1

Карта публикуется не в масштабе.

46. Глава 15, п. 15.4

Название города, населенного пункта или района, который обслуживается данным аэродромом, не указывается.

47. Глава 15, п. 15.5.2

Годовое изменение магнитного склонения не указывается.

48. Глава 15, п. 15.6

Географические координаты мест стоянки, точек осевой линии РД, границы диспетчерского обслуживания воздушного движения, соответствующие средства связи и препятствия для руления не показываются.

49. Глава 16

Аэронавигационная карта мира масштаба 1:1 000 000 (ICAO) не публикуется.

50. Глава 17, п. 17.3.1

Линейный масштаб в морских милях не указывается.

51. Глава 17, п. 17.3.2

Таблица перевода единиц измерения метры/футы не указывается.

52. Глава 17, п. 17.4.4

Разграфка листов карты привязана к размерам и форме района картографирования.

53. Глава 17, п. 17.5.3

Параллели нанесены с интервалом 20'.

54. Глава 17, п. 17.5.4

Градуировочные штрихи наносятся на картографическую сетку только с интервалом 5' и по обе стороны линии сетки.

55. Глава 17, п. 17.6.1

Названия листов карты не привязаны к названию основного населенного пункта или характерного географического элемента на листе карты.

56. Chapter 17, paragraph 17.6.1.1 The reference number of corresponding sheets of the World Aeronautical Chart-ICAO 1:1 000 000 with addition of the Roman letters is not shown.	56. Глава 17, п. 17.6.1.1 Номенклатура соответствующих листов аэронавигационной карты мира масштаба 1: 1000 000 с добавлением букв латинского алфавита не указывается.
57. Chapter 17, paragraph 17.7.7.2 Are not shown.	57. Глава 17, п. 17.7.7.2 Не указываются.
58. Chapter 17, paragraph 17.7.8 The hypsometric tint is not used on the chart.	58. Глава 17, п. 17.7.8 Тональная гипсометрия на карте не используется.
59. Chapter 17, paragraph 17.7.9.2 Is not shown.	59. Глава 17, п. 17.7.9.2 Не указывается.
60. Chapter 17, paragraph 17.8.2 The date of the isogonic information (epoch) is shown in the chart legend.	60. Глава 17, п. 17.8.2 Дата информации об изогонах (эпоха) указывается в «легенде» карты.
61. Chapter 17, paragraph 17.9.2.2 Specified information is not shown on this chart.	61. Глава 17, п. 17.9.2.2 Указанная информация на карте не отображается.
62. Chapter 17, paragraph 17.9.7.1 Are not shown.	62. Глава 17, п. 17.9.7.1 Не обозначаются.
63. Chapter 17, paragraph 17.9.7.2 Are not shown.	63. Глава 17, п. 17.9.7.2 Не обозначаются.
64. Chapter 18 Aeronautical Navigation Chart - ICAO Small Scale is not published.	64. Глава 18 Аэронавигационная карта - ICAO малого масштаба не публикуется.
65. Chapter 19 Plotting chart - ICAO is not published.	65. Глава 19 Карта для прокладки курса (ICAO) не публикуется.
66. Chapter 20 The Electronic Aeronautical Chart Display - ICAO is not provided.	66. Глава 20 Дисплей электронной аэронавигационной карты (ICAO) не предоставляется.
67. Chapter 21, paragraph 21.2 Is published not for all international aerodromes.	67. Глава 21, п. 21.2 Выпускается не для всех международных аэродромов.

GEN 1.7.5 Annex 5 - UNITS OF MEASUREMENT TO BE USED IN AIR AND GROUND OPERATIONS / Приложение 5 - ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ, ПОДЛЕЖАЩИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЮ В ВОЗДУШНЫХ И НАЗЕМНЫХ ОПЕРАЦИЯХ

To be prepared.

Будет подготовлен.

GEN 1.7.6 Annex 6 - OPERATION OF AIRCRAFT / Приложение 6 - ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

1. Chapter 4, paragraph 4.2.2

1. Глава 4, п. 4.2.2

Supervision of foreign operators is carried out on the basis of the program SAFA/SANA.

Надзор за иностранными эксплуатантами проводится на основании программы SAFA/SANA.

3. Chapter 4, paragraphs 4.2.10.4 and Chapter 6, paragraphs 6.12

3. Глава 4, п. 4.2.10.4 и Глава 6, п. 6.12

Not implemented. No hypersonic aircraft capable of flying at altitudes above 15 000 m (49 000 ft) is operated in the State.

Не осуществляется. Нет гиперзвукового воздушного судна, допущенного к полетам на высоте выше 15 000м (49 000футов), управляемого государством.

4. Chapter 4, paragraph 4.7

4. Глава 4, п. 4.7

To implement the requirements of ETOPS.

До введения применяется ETOPS.

6. Chapter 4, paragraph 4.9

6. Глава 4, п. 4.9

In Ukraine, is not applicable in commercial operations.

В Украине не применимо в коммерческих перевозках.

8. Chapter 5, paragraph 5.4

8. Глава 5, п. 5.4

In Ukraine, is not applicable in commercial operations.

В Украине не применимо в коммерческих перевозках.

10. Chapter 6, paragraph 6.3.2.1.1

10. Глава 6, п. 6.3.2.1.1

The requirements of JAR-OPS 1.700-710.

Действуют требования JAR-OPS 1.700-710.

12. Chapter 6, paragraph 6.3.2.1.2

12. Глава 6, п. 6.3.2.1.2

The requirements of JAR-OPS 1.700-710.

Действуют требования JAR-OPS 1.700-710.

14. Chapter 6, paragraph 6.12

14. Глава 6, п. 6.12

The requirements of JAR-OPS 1.680.

Действуют требования JAR-OPS 1.680.

16. Chapter 6, paragraph 6.15.2

16. Глава 6, п. 6.15.2

Not implemented.

Не применяется.

17. Chapter 6, paragraph 6.15.8

17. Глава 6, п. 6.15.8

The requirements of JAR-OPS 1.665.

Действуют требования JAR-OPS 1.665.

19. Chapter 6, paragraph 6.17.1

19. Глава 6, п. 6.17.1

The requirements of JAR-OPS 1.820.

Действуют требования JAR-OPS 1.820.

21. Chapter 6, paragraph 6.18.3

21. Глава 6, п. 6.18.3

The requirements of JAR-OPS 1.668.

Действуют требования JAR-OPS 1.668.

23. Chapter 6, paragraph 6.20

23. Глава 6, п. 6.20

The requirements of JAR-OPS 1.650/652.

Действуют требования JAR-OPS 1.650/652.

24. Chapter 6, paragraph 6.21.1

24. Глава 6, п. 6.21.1

Not implemented.

Не применяется.

25. Chapter 6, paragraph 6.21.2

25. Глава 6, п. 6.21.2

Not implemented.

Не применяется.

26. Chapter 6, paragraph 6.22

26. Глава 6, п. 6.22

In Ukraine, is not applicable in commercial operations.

В Украине не применимо в коммерческих перевозках.

28. Chapter 6, paragraph 6.23

28. Глава 6, п. 6.23

In the Ukrainian aircraft registry is not equipped (HUD), (EVS).

В украинском реестре нет ACFT оборудованных (HUD), (EVS).

30. Chapter 8, paragraph 8.4.2

30. Глава 8, п. 8.4.2

Records of a Unit are kept for a minimum of six month after the Unit has been permanently withdrawn from service.

Записи элементов сохраняются в течении как минимум 6 месяцев, после того как этот элемент был полностью убран из обслуживания.

31. Chapter 9, paragraph 9.4.1

31. Глава 9, п. 9.4.1

Authorization to interrupt flight work for a period of 30 to 90 days, for the purpose of:

Разрешение прервать полетные работы сроком на от 30 до 90 дней, с целью:

a) study of instructional materials and analyses, newly received documents and information on flight safety;

а) изучения учебных материалов и анализов, недавно полученных документов и информации по полетной безопасности;

b) preliminary training;

б) предварительного обучения;

c) simulator training;

с) обучения на тренажерах;

d) flight training sessions in actual scheduled flight conditions for a minimum of three hours or four approaches.

д) занятия по полетной подготовке в реальных условиях запланированных полетов как минимум 3 часа или 4 захода на посадку.

32. Chapter 11, paragraph 11.3.1 c)

32. Глава 11, п. 11.3.1 c)

The maintenance programme does not contemplate procedures for modifying or deviating from paragraphs 11.3.1 a) and b).

Программа обслуживания не рассматривает процедуры для изменения или отклонения от параграфов 11.3.1 а) и б).

33. Chapter 12

33. Глава 12

License is issued in accordance with national regulations.

Выдается свидетельство в соответствии с национальными правилами.

35. Chapter 12, paragraph 12.4

35. Глава 12, п. 12.4

Training is conducted in accordance with JAR-OPS 1 Subpart O in approved schools.

Подготовка проводится в соответствии с JAR-OPS 1 Subpart O в одобренных учебных заведениях.

GEN 1.7.7 Annex 7 - AIRCRAFT NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS / Приложение 7 - НАЦИОНАЛЬНЫЕ И РЕГИСТРАЦИОННЫЕ ЗНАКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

NIL

GEN 1.7.8 Annex 8 - AIRWORTHINESS OF AIRCRAFT / Приложение 8 - ЛЕТНАЯ ГОДНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

1. Part III, Chapter 4, paragraph 4.1.6 g) h) and i)

Corresponding aviation regulations of Ukraine do not provide for similar requirements for safety-related airplane design.

2. Part III, Chapter 9, paragraph 9.3.5

Corresponding aviation regulations of Ukraine do not provide for similar requirements for safety-related airplane design.

3. Part III, Chapter 11, paragraphs 11.1, 11.2 and 11.3

Corresponding aviation regulations of Ukraine do not provide for similar requirements for safety-related airplane design.

4. Part IV, Chapter 2, paragraphs 2.2.2.1, 2.2.2.2, 2.2.3.1, 2.2.3.1.1, 2.2.3.1.2, 2.2.3.1.3, 2.2.3.1.4, 2.2.3.3 and 2.2.3.3.1

Corresponding aviation regulations provide for helicopters to be classified in Categories A and B on the basis of their performance.

Category A is equivalent to Class 1 in the ICAO classification.

Category B is equivalent to Class 3 in the ICAO classification.

Corresponding aviation regulations do not have a helicopter classification similar to ICAO Class 2.

5. Part IV, Chapter 2, paragraphs 2.2.3.2 b)

Corresponding aviation regulations of Ukraine do not include requirements for climb, cruise or descent performance with the two critical power units inoperative if the helicopter has three or more power units. Helicopters with three or more power units are not certified neither operated in Ukraine.

6. Part IV, Chapter 4, paragraphs 4.1.6 f)

Corresponding aviation regulations of Ukraine do not include requirements for passenger protection in the event of sudden cabin depressurization.

7. Part IV, Chapter 6, paragraphs 6.6

The aviation regulation of Ukraine do not include a requirement for the forced stoppage of rotor autorotation if an engine fails in the case of light category B helicopters.

8. Part IV, Chapter 6, paragraphs 6.7

Corresponding aviation regulations do not include a requirement for engine re-start in-flight for light Category B helicopters. Corresponding aviation regulations do not permit Category B helicopters to engage in international air navigation.

9. Part IV, Chapter 6, paragraphs 6.8.1

Corresponding aviation regulations do not include a requirement for an independent engine arrangement for light Category B helicopters.

Corresponding aviation regulations do not permit light Category B helicopters to engage in international air navigation.

10. Part IV, Chapter 6, paragraphs 6.8.5 d)

There is no requirement that a fire protection system be installed on light helicopters with reciprocating engines of less than 24.58 litres.

NIL

1. Часть III, глава 4, п. 4.1.6 g) h) и i)

В авиационных правилах Украины отсутствуют аналогичные требования, предъявляемые при проектировании самолетов из условий авиационной безопасности.

2. Часть III, глава 9, п. 9.3.5

В авиационных правилах Украины отсутствуют аналогичные требования, предъявляемые при проектировании самолетов из условий авиационной безопасности. Безопасность полетов обеспечивается другими требованиями, содержащимися в нормах летной годности.

3. Часть III, глава 11, п. 11.1, 11.2 и 11.3

В авиационных правилах Украины отсутствуют аналогичные требования, предъявляемые при проектировании самолетов из условий авиационной безопасности. Безопасность полетов обеспечивается другими требованиями, содержащимися в нормах летной годности.

4. Часть IV, глава 2, п. 2.2.2.1, 2.2.2.2, 2.2.3.1, 2.2.3.1.1, 2.2.3.1.2, 2.2.3.1.3, 2.2.3.1.4, 2.2.3.3, 2.2.3.3.1

В авиационных правилах Украины отсутствуют аналогичные требования, предъявляемые при проектировании самолетов из условий авиационной безопасности. Безопасность полетов обеспечивается другими требованиями, содержащимися в нормах летной годности.

Категория А - эквивалентна классу 1 по классификации ИКАО.

Категория В - эквивалентна классу 3 по классификации ИКАО.

Авиационные правила Украины не имеют классификации вертолетов, аналогичных классу 2 по классификации ИКАО.

5. Часть IV, глава 2, п. 2.2.3.2 b)

Авиационные правила Украины не включают требования к характеристикам набора, крейсерского полета или снижения с двумя неработающими критическими двигателями в случае, если вертолет имеет 3 и более двигателей. В Украине не сертифицированы и не находятся в эксплуатации вертолеты с 3 и более двигателями.

6. Часть IV, глава 4, п. 4.1.6 f)

В авиационных правилах Украины нет требований по защите пассажиров в случае внезапной разгерметизации кабины.

7. Часть IV, глава 6, п. 6.6

Авиационные правила Украины не включают требования к характеристикам набора, крейсерского полета или снижения с двумя неработающими критическими двигателями в случае, если вертолет имеет 3 и более двигателей. В Украине не сертифицированы и не находятся в эксплуатации вертолеты с 3 и более двигателями.

8. Часть IV, глава 6, п. 6.7

В авиационных правилах Украины нет требований по защите пассажиров в случае внезапной разгерметизации кабины. Авиационными правилами Украины легкие вертолеты категории В к международной аэронавигации не допускаются.

9. Часть IV, глава 6, п. 6.8.1

В авиационных правилах Украины для легких вертолетов категории В отсутствует требование обеспечения независимости компоновки двигателей.

Авиационными правилами Украины легкие вертолеты категории В к международной аэронавигации не допускаются.

10. Часть IV, глава 6, п. 6.8.5 d)

Для легких вертолетов с поршневыми двигателями объемом менее 24,58 л отсутствует требование установки системы пожаротушения.

GEN 1.7.9 Annex 9 - FACILITATION / Приложение 9 - Упрощение формальностей

1. Chapter 2, paragraph 2.4
The general declaration is required.
2. Chapter 2, paragraph 2.5
The general declaration shall state the surnames of the crew members.
3. Chapter 2, paragraph 2.7
A cargo manifest is required.
4. Chapter 2, paragraph 2.8.1
The cargo manifest shall specify the kind of cargo.
5. Chapter 2, paragraphs 2.34 , 2.35, 2.36, 2.38, 2.39, 2.40
A preliminary permit is required for operating such flight in accordance with the procedures set forth in AIP Ukraine.
6. Chapter 2, paragraph 2.41
Not applicable.
7. Chapter 3, paragraph 3.7
The requirement for delivering a valid document providing evidence of the right to arrive or depart from Ukraine.
8. Chapter 3, paragraph 3.16
Passengers crossing the state border of Ukraine whose cabin-carried articles and baggage are subject to customs clearance shall fill in a custom declaration. All crew members may be cleared on the basis of oral declaration.
9. Chapter 3, paragraphs 3.23, 3.23.1, 3.24, 3.24.1, 3.24.2, 3.24.3
The crew members of foreign aircraft arriving in Ukraine shall be in possession of valid national passports with Ukraine visas, unless bilateral agreements stipulate otherwise.
10. Chapter 3, paragraph 3.27
Not applicable.
11. Chapter 5, paragraph 5.4.1
Transit passengers without a transit visa may obtain it at Ukrainian international airports.
12. Chapter 5, paragraphs 5.11, 5.12, 5.13
There are no free airports, zones or storage in Ukraine.

GEN 1.7.10 Annex 10 - AERONAUTICAL TELECOMMUNICATIONS / Приложение 10 - Авиационная связь

1. Volume I, Chapter 3, paragraph 3.1.7.4.1 (b)
Middle Marker modulation frequency is 3000 Hz or 1300 Hz.
2. Volume I, Chapter 3, paragraph 3.1.7.4.1 (c)
Outer Marker modulation frequency is 3000 Hz or 1300 Hz.
3. Volume I, Chapter 3, paragraph 3.1.7.5.1 (b)
Middle Marker: a continuous series of alternate dots and dashes, the dashes keyed at the rate of 2 dashes per second, and the dots at the rate of 6 dots per second or two dashes per second continuously.
4. Volume II, Chapter 4, paragraph 4.4.9.3.5
5. Volume II, Chapter 4, paragraph 4.4.5.7
The text of the messages from AFTN transmitting stations shall not exceed 1500 characters.
6. Volume II, Chapter 4, paragraph 4.4.6.2
The length of messages from AFTN transmitting stations shall not exceed 1800 characters.

1. Глава 2, п. 2.4
Требуется предоставить генеральную декларацию.
 2. Глава 2, п. 2.5
В генеральной декларации следует указать фамилии членов экипажа.
 3. Глава 2, п. 2.7
Необходимо предоставить грузовую ведомость.
 4. Глава 2, п. 2.8.1
В грузовой ведомости следует указать вид груза.
 5. Глава 2, п. 2.34 , 2.35, 2.36, 2.38, 2.39, 2.40
Необходимо иметь предварительное разрешение для выполнения таких полетов согласно установленному в AIP Украины порядку.
 6. Глава 2, п. 2.41
Не применяется.
 7. Глава 3, п. 3.7
Необходимо предъявить действительный документ на право въезда или выезда из Украины.
 8. Глава 3, п. 3.16
Пассажиры, пересекающие государственную границу Украины, имея ручную кладь и багаж, не освобожденные от таможенного досмотра, обязаны заполнить таможенную декларацию. От членов экипажа принимается устная декларация.
 9. Глава 3, п. 3.23, 3.23.1, 3.24, 3.24.1, 3.24.2, 3.24.3
Члены экипажей иностранных воздушных судов, прибывающих в Украину, обязаны иметь действительные национальные паспорта с украинскими визами, если двусторонними соглашениями не установлен иной порядок.
 10. Глава 3, п. 3.27
Не применяется.
 11. Глава 5, п. 5.4.1
Транзитные пассажиры, не имеющие транзитной визы, могут получить ее в международных аэропортах Украины.
 12. Глава 5, п. 5.11, 5.12, 5.13
В Украине открытых аэропортов, зон и складов нет.
1. Том I, Глава 3, п. 3.1.7.4.1 (b)
Частота модуляции среднего маркера 3000 Гц или 1300 Гц.
 2. Том I, Глава 3, п. 3.1.7.4.1 (c)
Частота модуляции внешнего маркера 3000 Гц или 400 Гц.
 3. Том I, Глава 3, п. 3.1.7.5.1 (b)
Средний маркер: непрерывная серия чередующихся точек и тире, причем тире передаются со скоростью два тире в секунду, а точки – со скоростью шесть точек в секунду или только два тире в секунду.
 4. Том II, Глава 4, п. 4.4.9.3.5
 5. Том II, Глава 4, п. 4.4.5.7
Текст сообщений от передающих станций AFTN, не должен превышать 1500 знаков.
 6. Том II, Глава 4, п. 4.4.6.2
Длина сообщений от передающих станций AFTN, не должна превышать 1800 знаков.

GEN 1.7.11 Annex 11 - AIR TRAFFIC SERVICES / Приложение 11 - Обслуживание воздушного движения**1. Chapter 1, paragraph 1.1**

Formulation of some definitions.

2. Chapter 2, paragraph 2.5

Flight information zones (FIZ) are organized on ATS routes within class G uncontrolled airspace in FIR for flight information and alerting services provision.

FIZ is a part of FIR where flight information and alerting services are provided by the appropriate ATS unit.

3. Chapter 2, paragraph 2.6

In ATS airspace within class G the VFR flights are permitted and flight information service is provided.

In the class G airspace is established above 5950m (FL195) IFR flights are permitted and flight information service is provided.

In the class G airspace is established below 5950m (FL195) IFR flights are permitted only within Aerodrome Flight Information Zone (AFIZ) and the flight information service is provided. In addition it is not permitted to perform more than one IFR flight within current AFIZ.

During the IFR and VFR flights performance in the class G airspace within AFIZ the two-way communication should be established between ACFT and appropriate ATS unit.

4. Chapter 2, paragraph 2.10.5

The lateral limits of a control zone shall extend to at least 10km from the centre of the aerodrome concerned in the directions from which approaches may be made.

5. Chapter 3, paragraph 3.2

Taking into account operational requirements ACCs and APPs may establish auxiliary area control centers or approach control unit.

6. Chapter 6, paragraph 6.1.5

There is no requirements regarding the distance.

GEN 1.7.12 Annex 12 - SEARCH AND RESCUE / Приложение 12 - ПОИСК И СПАСАНИЕ**1. Chapter 3, paragraph 3.1.1.**

The contracts about coordination of activity the SAR organizations are made not with all adjacent states.

GEN 1.7.13 Annex 13 - AIRCRAFT ACCIDENT INVESTIGATION / Приложение 13 - РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

NIL

GEN 1.7.14 Annex 14 - AERODROMES / Приложение 14 - АЭРОДРОМЫ**1. Chapter 1. Vertical reference system.**

The Baltic sea level datum shall be used as the vertical reference system.

2. Chapter 2. Aerodrome data.

The value geoid undulation is not published.

The information about location of VOR aerodrome checkpoint is not published.

3. Chapter 3. Physical characteristics.

The information about RWY end safety area (RESA) is not published.

4. Chapter 4. Obstacle restriction and removal.

The height of the inner horizontal surface shall be 50m.

5. Chapter 5. Visual aids for navigation.

The wind direction indicator is not provided.

A signaling lamp is not provided.

Emergency lighting is not provided.

Aeronautical beacons are not provided.

RWY lead-in lighting systems are not provided.

RWY threshold identification lights are not provided.

Simple touchdown zone lights are not provided.

Rapid exit TWY indicator lights are not provided.

De-icing/anti-icing facility exit lights not provided.

A visual docking guidance system is not provided.

A no-entry bar is not provided.

A VOR aerodrome checkpoint sign is not provided.

Markers are not provided.

6. Chapter 6. Visual aids for denoting obstacles.

Low-intensity obstacle lights, Type A, should be used for lighting of obstacles.

1. Глава 1, п. 1.1

Формулировка ряда определений.

2. Глава 2, п. 2.5

На маршрутах ОВД в неконтролируемом воздушном пространстве класса G в FIR для обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного обслуживания организуются зоны полетной информации (FIZ).

FIZ – часть FIR, в границах которой обеспечивается полетно-информационное обслуживание и аварийное обслуживание соответствующим органом ОВД.

3. Глава 2, п. 2.6

В воздушном пространстве класса G разрешаются полеты по VFR и предоставляется полетно-информационное обслуживание.

В воздушном пространстве класса G, если оно установлено выше 5950м (FL195), разрешаются полеты по IFR и предоставляется полетно-информационное обслуживание.

В воздушном пространстве класса G, если оно установлено ниже 5950м (FL195), полеты по IFR разрешаются только в пределах аэродромных зон полетной информации (AFIZ) и предоставляется полетно-информационное обслуживание. При этом не разрешается одновременное использование более одного полета по IFR в пределах AFIZ.

Во время полета в воздушном пространстве класса G в пределах AFIZ ACFT, выполняющие полеты по IFR и VFR, должны поддерживать постоянную радиотелефонную связь с соответствующим органом ОВД.

4. Глава 2, п. 2.10.5

Боковые границы CTR устанавливаются на расстоянии не менее 10км от центра соответствующего аэродрома в направлениях, откуда производится заход на посадку по приборам.

5. Глава 3, п. 3.2

РДЦ и диспетчерские органы подхода, исходя из эксплуатационных потребностей, могут организовывать дополнительные РДЦ или дополнительные органы подхода.

6. Глава 6, п. 6.1.5

Нет требований касательно расстояния для выполнения полетов.

1. Глава 3, п. 3.1.1.

Не со всеми сопредельными государствами заключены Договора о координации деятельности своих поисково - спасательных организаций.

1. Глава 1. Система отсчета в вертикальной плоскости.

В качестве системы отсчета в вертикальной плоскости используется принятый за базу уровень Балтийского моря.

2. Глава 2. Данные аэродрома.

Не публикуется значение волны геоида.

Не публикуется информация о расположении аэродромного места проверки VOR.

3. Глава 3. Физические характеристики.

Не публикуется информация о концевой зоне безопасности RWY (RESA).

4. Глава 4. Ограничение и устранение препятствий.

Высота внутренней горизонтальной поверхности составляет 50м.

5. Глава 5. Визуальные аэронавигационные средства.

Ветроуказатель не предусматривается.

Сигнальный прожектор не предусматривается.

Аварийная светосигнальная система не предусматривается.

Аэронавигационные маяки не предусматриваются.

Системы огней подхода к RWY не предусматриваются.

Огни обозначения порога RWY не предусматриваются.

Простые огни зоны приземления не предусматриваются.

Огни указателя скоростной выводной TWY не предусматриваются.

Выводные огни зоны противообледенительной защиты не предусматриваются.

Система визуальной стыковки с телескопическим трапом правилами не предусматриваются.

Огни линии «выезд запрещен» не предусматриваются.

Знак аэродромного пункта проверки VOR не предусматриваются.

Маркеры не предусматриваются.

6. Глава 6. Визуальные средства для обозначения препятствий

Для светоограждения препятствий используются огни низкой интенсивности типа А.

GEN 1.7.15 Annex 15 - AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES / Приложение 15 - СЛУЖБЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

1. Chapter 11

Aerodrome mapping data are not published.

2. Appendix 1, Part 1, paragraph 2.1.4

Vertical reference system is not indicated.

3. Appendix 1, Part 1, paragraph 3.2.6

World aeronautical chart (WAC) is not published.

4. Appendix 1, Part 1, paragraph 3.2.7

Topographical charts are not published.

5. Appendix 1, Part 2, paragraph 1.6.1.5

Graphic portrayal of area of radar coverage is not published.

6. Appendix 1, Part 2, Paragraph 1.6.2.5

Graphic portrayal of area of SSR coverage is not published.

7. Appendix 1, Part 2, paragraph 3.1.1

Designation of the navigation specifications is not published.

8. Appendix 1, Part 2, paragraph 3.1.2

Change-over points are not published.

9. Appendix 1, Part 2, paragraph 3.2.1

Designation of the navigation specifications is not published.

10. Appendix 1, Part 2, paragraph 3.3

RNAV routes are published in ENR 3.1 and ENR 3.2 parts of AIP Ukraine;

Designation of the navigation specifications is not published.

11. Appendix 1, Part 3, paragraph 2.2.4 and paragraph 2.12.5

Geoid undulation is not published.

12. Appendix 1, Part 3, paragraph 2.8

Requirements of the point 4) and 5) are not published.

13. Appendix 1, Part 3, paragraph 2.10

Aerodrome obstacle are published on IAC charts.

GEN 1.7.16 Annex 16 - ENVIRONMENTAL PROTECTION / Приложение 16 - ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

NIL

GEN 1.7.17 Annex 17 - SECURITY - SAFEGUARDING INTERNATIONAL CIVIL AVIATION AGAINST ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE / Приложение 17 - БЕЗОПАСНОСТЬ - ЗАЩИТА МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ОТ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА.

NIL

GEN 1.7.18 Annex 18 - THE SAFE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY AIR / Приложение 18 - БЕЗОПАСНАЯ ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПО ВОЗДУХУ

NIL

GEN 1.7.19 DOC 4444 - ATM/501 - PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES - AIR TRAFFIC MANAGEMENT / DOC 4444 - АТМ/501 - ПРАВИЛА АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ - ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

1. Paragraph 7.12

Urgent flights servicing public health organisations, search and rescue operations as well as training flights are performed under the following conditions:

Terrain <i>Местность</i>	Safe flight altitude (true) (m) <i>Безопасная высота полёта (истинная) (м)</i>		Cloud base above the highest terrain point (m) <i>Высота нижней границы облаков над высшей точкой рельефа (м)</i>		Visibility (m) <i>Видимость (м)</i>	
	day <i>день</i>	night <i>ночь</i>	day <i>день</i>	night <i>ночь</i>	day <i>день</i>	night <i>ночь</i>
Plain and hilly <i>Равнинная и холмистая</i>	50	250	100	300	1000	4000
Mountainous <i>Горная</i>	300	-	400	-	2000	-

2. Appendix 2 (Item 8), Page A2-4, M if military.

In addition to military operations, operators of customs or police aircraft shall insert the letter M in Item 8 of the ICAO flight plan form.

1. Глава 11

Картографические данные аэродрома не публикуются.

2. Добавление 1, часть 1, п. 2.1.4

Система отсчета в вертикальной плоскости не указана.

3. Добавление 1, часть 1, п. 3.2.6

Аэронавигационная карта мира (WAC) не публикуется.

4. Добавление 1, часть 1, п. 3.2.7

Топографические карты не публикуются.

5. Добавление 1, часть 2, п. 1.6.1.5

Графическое изображение зоны радиолокационного обзора не публикуется.

6. Добавление 1, часть 2, п. 1.6.2.5

Графическое изображение зоны действия ВОРЛ не публикуется.

7. Добавление 1, часть 2, п. 3.1.1

Обозначение навигационных спецификаций не публикуется.

8. Добавление 1, часть 2, п. 3.1.2

Точки переключения не публикуются.

9. Добавление 1, часть 2, п. 3.2.1

Обозначение навигационных спецификаций не публикуется.

10. Добавление 1, часть 2, п. 3.3

Маршруты RNAV опубликованы в разделах ENR 3.1 и ENR 3.2 AIP Украины; обозначение навигационных спецификаций не публикуется.

11. Добавление 1, часть 3, п. 2.2.4 и п. 2.12.5

Волна геоида не публикуется.

12. Добавление 1, часть 3, п. 2.8

Требования п 4) и 5) не публикуются.

13. Добавление 1, часть 3, п. 2.10

Аэродромные препятствия даны на картах IAC.

NIL

GEN 1.7.17 Annex 17 - SECURITY - SAFEGUARDING INTERNATIONAL CIVIL AVIATION AGAINST ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE / Приложение 17 - БЕЗОПАСНОСТЬ - ЗАЩИТА МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ОТ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА.

NIL

GEN 1.7.18 Annex 18 - THE SAFE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY AIR / Приложение 18 - БЕЗОПАСНАЯ ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПО ВОЗДУХУ

NIL

GEN 1.7.19 DOC 4444 - ATM/501 - PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES - AIR TRAFFIC MANAGEMENT / DOC 4444 - АТМ/501 - ПРАВИЛА АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ - ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

1. Пункт 7.12

Срочные полеты по обслуживанию учреждений здравоохранения, с целью поисково-спасательных работ и тренировочные полеты выполняются при таких условиях:

2. Дополнение 2 (поле 8), страница A2-4, М если военные.

Эксплуатанты государственных воздушных судов должны включать букву М в поле 8 плана полета ICAO.