

Международные стандарты



Приложение 7
к Конвенции
о Международной гражданской авиации

Национальные и регистрационные знаки воздушных судов

Настоящее издание включает все поправки, принятые Советом до 18 февраля 2003 года, и с 27 ноября 2003 года заменяет все предыдущие издания Приложения 7.

Сведения о применении Стандартов содержатся в предисловии .

Издание пятое
Июль 2003 года

Международная организация гражданской авиации

Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Всю корреспонденцию, за исключением заказов и подписки, следует направлять в адрес Генерального секретаря ИКАО.

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Заказы с оплатой кредитными карточками ("Виза", "Мастеркард" или "Америкэн экспресс") направлять в адрес Штаб-квартиры ИКАО.

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: +1 (514) 954-8022; Facsimile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULCAYA; E-mail: sales@icao.int; World Wide Web: <http://www.icao.int>

Cameroon. KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonajo, B.P. 4676, Douala / Telephone: +237 343 98 42; Facsimile: +237 343 89 25;
E-mail: knowhow_doc@yahoo.fr

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Telephone: +86 137 0177 4638, Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail glorymaster@online.sh.cn

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 (2) 267 4840; Facsimile: +20 (2) 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icaomid@cairo.icao.int

France. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Téléphone: +33 (1) 46 41 85 85; Fax: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA; Courriel: icaoeumat@paris.icao.int

Germany. UNO-Verlag CmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn / Telephone: +49 (0) 228-94 90 2-0; Facsimile: +49 (0) 228-94 90 2-22;
E-mail: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016
Telephone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 51514284

India. Sterling Book House — SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Bombay 400001
Telephone: +91 (22) 2261 2521, 2265 9599; Facsimile: +91 (22) 2262 3551; E-mail: sbh@vsnl.com

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomom, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O.Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 (20) 7622 395; Facsimile: +254 (20) 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57; Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK; E-mail: aviation@landovercompany.com

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 575 1646; Facsimile: +51 (1) 575 0974; Sitatex: LIMCAYA; Correo-e: mail@lima.icao.int

Russian Federation. Aviaizdat, 48, Ivan Franco Street, Moscow 121351, Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn

Slovakia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Levoté prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21, Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Telephone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@jafrika.com

Spain. A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3.11, 28027 Madrid; Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo e: sscc.ventasaoci@aena.es

Switzerland. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Telephone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaeak Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 (2) 537 8189; Facsimile: +66 (2) 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao_apac@bangkok.icao.int

United Kingdom. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com;
World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

1/06

Каталог изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций и аудиовизуальных учебных средств. В дополнениях к Каталогу сообщается о новых публикациях, аудиовизуальных учебных средствах, поправках, дополнениях, повторных изданиях и т. п.

Рассылаются бесплатно по запросу, который следует направлять в Сектор продажи документов ИКАО.



ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

НОВЫЕ ИЗДАНИЯ ПРИЛОЖЕНИЙ К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Нам стало известно, что после выхода в свет новых изданий Приложений пользователи вместе со старым изданием выбрасывают и **Дополнение** к нему. Просьба иметь в виду, что Дополнение к предыдущему изданию следует хранить до выхода нового дополнения.

Международные стандарты



Приложение 7
к Конвенции о
Международной гражданской авиации

Национальные и регистрационные знаки воздушных судов

Настоящее издание включает все поправки,
принятые Советом до 18 февраля 2003 года,
и с 27 ноября 2003 года заменяет все
предыдущие издания Приложения 7.

Сведения о применении Стандартов
содержатся в предисловии.

Издание пятое
Июль 2003 года

Международная организация гражданской авиации

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>		<i>Страница</i>
ПРЕДИСЛОВИЕ	(v)	4. Размеры национальных, общих и регистрационных знаков	2
МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ	1	4.1 Летательные аппараты легче воздуха	3
		4.2 Летательные аппараты тяжелее воздуха.....	3
1. Определения.....	1	5. Типы символов, применяемых для нанесения национальных, общих и регистрационных знаков....	3
2. Подлежащие применению национальные, общие и регистрационные знаки	1	6. Реестр национальных, общих и регистрационных знаков	3
3. Расположение национальных, общих и регистрационных знаков	2	7. Регистрационное удостоверение	3
3.1 Общие положения	2	8. Оознавательная табличка	3
3.2 Летательные аппараты легче воздуха	2	9. Общие положения	3
3.3 Летательные аппараты тяжелее воздуха.....	2		

ПРЕДИСЛОВИЕ

Историческая справка

Приложение 7 содержит Стандарты, принятые Международной организацией гражданской авиации в качестве минимальных требований к наличию соответствующих авиационных и регистрационных знаков, которые должны отвечать положениям Статьи 20 Конвенции. Стандарты, касающиеся национальных и регистрационных знаков воздушных судов, впервые были приняты Советом 8 февраля 1949 года в соответствии с положениями Статьи 37 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год) и стали именоваться Приложением 7 к Конвенции. Они вступили в силу 1 июля 1949 года. Эти Стандарты основаны на рекомендациях первой и второй сессий Специализированного совещания по летной годности, которые проходили, соответственно, в марте 1946 и февраля 1947 года.

В таблице А указывается источник последующих поправок и содержится перечень соответствующих принципиальных вопросов и дат принятия этого Приложения и поправок Советом, а также дат вступления в силу и начала их применения.

Действия Договаривающихся государств

Уведомление о различиях. Внимание Договаривающихся государств обращается на налагаемое Статьей 38 Конвенции обязательство, в соответствии с которым Договаривающимся государствам надлежит уведомить Организацию о любых различиях между их национальными правилами и практикой и содержащимися в данном Приложении международными стандартами и любыми поправками к ним. Договаривающимся государствам предлагается также своевременно информировать Организацию о любых различиях, которые могут впоследствии возникнуть, либо об устранении любых различий, о которых Организация уведомлялась ранее. После принятия каждой поправки к данному Приложению Договаривающимся государствам будет незамедлительно направлен специальный запрос относительно уведомления о различиях.

Помимо обязательства в соответствии со Статьей 38 Конвенции внимание государств обращается также на положения Приложения 15, касающиеся публикации службой аэронавигационной информации сообщений о различиях между их национальными правилами и практикой и соответствующими Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО.

Распространение информации. Руководствуясь положениями Приложения 15, следует информировать о введении, отмене или изменении средств, обслуживания и правил, влияющих на производство полетов в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой настоящего Приложения; решение об этом должно вступать в силу также в соответствии с положениями Приложения 15.

Статус составных частей Приложения

Приложение состоит из следующих составных частей, но не все они обязательно имеются в каждом Приложении; эти части имеют следующий статус:

1. *Материал, составляющий собственно Приложение:*

- a) *Стандарты и Рекомендуемая практика*, принятые Советом в соответствии с положениями Конвенции. Они определяются следующим образом:

Стандарт – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации и которое будут соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции. В случае невозможности соблюдения Стандарта Совету в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со Статьей 38.

Рекомендуемая практика – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации и которое будут стремиться соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции.

- b) *Добавления*, содержащие материал, который сгруппирован отдельно для удобства пользования, но является составной частью Стандартов и Рекомендуемой практики, принятых Советом.
- c) *Определения терминов*, употребляемых в Стандартах и Рекомендуемой практике, которые не

имеют общепринятых словарных значений и нуждаются в пояснениях. Определение не имеет самостоятельного статуса, но является неотъемлемой частью каждого Стандарта и Рекомендуемой практики, в которых употребляется данный термин, поскольку изменение значения термина может повлиять на смысл требования.

- d) *Таблицы и диаграммы*, которые дополняют или иллюстрируют тот или иной Стандарт или Рекомендуемую практику, содержащие на них ссылку, являются частью соответствующего Стандарта или Рекомендуемой практики и имеют тот же статус.

2. *Материал, одобренный Советом для опубликования вместе со Стандартами и Рекомендуемой практикой:*

- a) *Предисловия*, содержащие исторические справки и пояснения к действиям Совета, а также разъяснение обязательств государств по применению Стандартов и Рекомендуемой практики, вытекающих из Конвенции и резолюции о принятии.
- b) *Введения*, содержащие пояснения в начале частей, глав или разделов Приложения относительно применения текста.
- c) *Примечания*, включаемые в текст, где это необходимо, с тем чтобы дать фактическую информацию или ссылку на конкретные стандарты и

Рекомендуемую практику, но не являющиеся составной частью последних.

- d) *Дополнения*, содержащие материал, который дополняет Стандарты и Рекомендуемую практику или служит руководством по их применению.

Выбор языка

Настоящее Приложение принято на шести языках: русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском. Каждому Договаривающемуся государству предлагается выбрать текст на одном из указанных языков для применения в своей стране и для других предусмотренных Конвенцией целей и уведомить Организацию о том, намерено ли оно пользоваться непосредственно одним из текстов или его переводом на язык своей страны.

Редакционная практика

Для быстрого определения статуса любого положения, принят следующий порядок: *Стандарты* печатаются прямым светлым шрифтом; *примечания* – светлым курсивом с добавлением впереди слова "*Примечание*". Приложение 7 не содержит *Рекомендуемой практики*.

Любая ссылка на какой-либо раздел настоящего документа, обозначенный номером и(или) названием, относится ко всем его подразделам.

Таблица А. Поправки к Приложению 7

<i>Поправки</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос(ы)</i>	<i>Даты принятия, вступления в силу, начала применения</i>
1-е издание	Первое (1946 год) и второе (1947 год) Специализированные совещания по летной годности		8 февраля 1949 1 июля 1949 года 1 ноября 1949 года
1 (2-е издание)	Пятое совещание Комитета по летной годности (1962 год)	Расположение и размер национальных и регистрационных знаков воздушных судов	12 ноября 1963 года 1 апреля 1964 года 1 августа 1964 года
2	Исследование, проведенное Аэронавигационной комиссией (1967 год)	Новое определение термина "воздушное судно" с тем, чтобы все типы транспортных средств на воздушной подушке и другие аппараты, использующие эффект земли, не классифицировались как воздушные суда	8 ноября 1967 года 8 марта 1968 года 8 июля 1968 года
3 (3-е издание)	Исследование Совета (1969 год)	Поправка вводит выражение "общий знак", "орган регистрации общих знаков" и "международное эксплуатационное агентство", а также соответствующие положения, предусматривающие регистрацию на иной основе, чем государственная, воздушных судов международных эксплуатационных агентств, аналогичных тем, о которых говорится в Статье 77 Конвенции	23 января 1969 года 23 мая 1969 года 18 сентября 1969 года

<i>Поправки</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос(ы)</i>	<i>Даты принятия, вступления в силу, начала применения</i>
4 (4-е издание)	Исследование, проведенное Аэронавигационной комиссией (1980 год), совещание Комитета по авиационному шуму (1979 год)	Беспилотные неуправляемые аэростаты. Изменение в определения "вертолет"	30 марта 1981 года 30 июля 1981 года 26 ноября 1981 года
5 (5-е издание)	Исследования Аэронавигационной комиссии	Обеспечение перевода регистрационных удостоверений воздушных судов	17 февраля 2003 года 14 июля 2003 года 27 ноября 2003 года

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ

1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В тех случаях, когда в Стандартах, касающихся национальных и регистрационных знаков, употребляются перечисленные ниже термины, они имеют следующие значения:

Автожир. Летательный аппарат тяжелее воздуха, который поддерживается в полете за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, свободно вращающимися вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

Аэростат. Летательный аппарат легче воздуха, не приводимый в движение силовой установкой.

Вертолет. Летательный аппарат тяжелее воздуха, который поддерживается в полете главным образом за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

Винтокрыл. Летательный аппарат тяжелее воздуха, приводимый в движение силовой установкой и поддерживаемый в полете за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами.

Воздушное судно; летательный аппарат. Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет реакции воздуха, отличной от реакции воздуха с земной поверхностью (см. классификацию воздушных судов в таблице 1).

Государство регистрации. Государство, в реестр которого занесено воздушное судно.

Дирижабль. Летательный аппарат легче воздуха, приводимый в движение силовой установкой.

Летательный аппарат легче воздуха. Любой летательный аппарат, который удерживается в воздухе в основном за счет своей аэростатической подъемной силы.

Летательный аппарат тяжелее воздуха. Любой летательный аппарат, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических сил.

Международное эксплуатационное агентство. Агентство, предусмотренное статьей 77 Конвенции.

Общий знак. Знак, выделенный Международной организацией гражданской авиации полномочному органу, ведающему регистрацией общих знаков воздушных

судов международного эксплуатационного агентства на любой другой основе, кроме государственной.

Примечание. Все воздушные суда международного эксплуатационного агентства, зарегистрированные на любой другой основе, кроме государственной, должны иметь один и тот же общий знак.

Огнеупорный материал. Материал, способный выдерживать нагрев так же, как сталь, или лучше, при условии, что размеры в обоих случаях соответствуют конкретному назначению.

Орнитоптер. Воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с его плоскостями, которым придается маховое движение.

Планер. Летательный аппарат тяжелее воздуха, не приводимый в движение силовой установкой, подъемная сила которого создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

Полномочный орган регистрации общих знаков. Орган, ведущий на негосударственной основе реестр (или, соответственно, часть его), куда заносятся воздушные суда международного эксплуатационного агентства.

Самолет. Летательный аппарат тяжелее воздуха, приводимый в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

2. ПОДЛЕЖАЩИЕ ПРИМЕНЕНИЮ НАЦИОНАЛЬНЫЕ, ОБЩИЕ И РЕГИСТРАЦИОННЫЕ ЗНАКИ

2.1 Национальный или общий и регистрационный знак состоит из группы символов.

2.2 Национальный или общий знак предшествует регистрационному знаку. Если первый символ регистрационного знака – буква, перед ней ставится дефис.

2.3 Национальный знак выбирается из серии национальных символов, включенных в позывные радиосвязи, которые выделены государству регистрации Международным союзом электросвязи. Государственный знак

сообщается в Международную организацию гражданской авиации.

2.4 Общий знак выбирается из серии символов, включенных в позывные радиосвязи, которые выделяются для Международной организации гражданской авиации Международным союзом электросвязи.

Примечание. Присвоение общего знака органу регистрации общих знаков производится Международной организацией гражданской авиации.

2.5 Регистрационный знак состоит из букв, цифр или комбинации букв и цифр и соответствует знаку, присвоенному государством регистрации или органом регистрации общих знаков.

2.6 Если регистрационный знак состоит из букв, для этой цели не применяются комбинации, которые могут быть приняты за пятибуквенные комбинации международного кода сигналов (часть II), начинающиеся с буквы Q трехбуквенные комбинации, используемые в Q-коде, а также комбинации, которые могут быть приняты за сигнал бедствия SOS, или аналогичные экстренные сигналы, например, XXX, PAN и TTT.

Примечание. Сведения о данных кодах содержатся в действующем Международном регламенте электросвязи.

3. РАСПОЛОЖЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ, ОБЩИХ И РЕГИСТРАЦИОННЫХ ЗНАКОВ

3.1 Общие положения

Для нанесения на летательном аппарате национального или общего и регистрационного знака используется краска или любые другие средства, которые обеспечивают аналогичную степень сохранности. Регистрационные знаки на воздушных судах все время четко различимы и хорошо видимы.

3.2 Летательные аппараты легче воздуха

3.2.1 *Дирижабли.* Знаки на дирижабле наносятся либо на его корпус, либо на поверхности стабилизатора. Если знаки наносятся на корпус, они располагаются вдоль корпуса на каждой стороне дирижабля, а также на верхней поверхности вдоль линии симметрии. Если знаки наносятся на поверхности стабилизатора, они располагаются на горизонтальном и вертикальном стабилизаторах; знаки на горизонтальном стабилизаторе располагаются на правой половине верхней поверхности и на левой половине нижней поверхности, причем вершины букв и цифр обращены к передней кромке; знаки на вертикальном стабилизаторе располагаются на каждой стороне нижней половины

стабилизатора, причем буквы и цифры располагаются горизонтально.

3.2.2 *Сферические аэростаты (кроме беспилотных неуправляемых аэростатов).* Знаки наносятся в двух диаметрально противоположных местах. Они располагаются вблизи максимальной горизонтальной окружности аэростата.

3.2.3 *Несферические аэростаты (кроме беспилотных неуправляемых аэростатов).* Знаки наносятся с каждой его стороны. Они располагаются вблизи линии максимального поперечного сечения аэростата непосредственно над подвесным поясом или над точками крепления подвесных канатов корзины.

3.2.4 *Летательные аппараты легче воздуха (кроме беспилотных неуправляемых аэростатов).* Боковые знаки наносятся таким образом, чтобы они были видны с обеих сторон и с земли.

3.2.5 *Беспилотные неуправляемые аэростаты.* Знаки наносятся на опознавательной табличке (см. раздел 8).

3.3 Летательные аппараты тяжелее воздуха

3.3.1 *Крылья.* На летательных аппаратах тяжелее воздуха знаки наносятся в одном месте на нижней поверхности конструкции крыла. Они располагаются на левой половине нижней поверхности конструкции крыла, если они не занимают всю эту поверхность. По мере возможности знаки располагаются на одинаковом расстоянии от передней и задней кромок крыла. Вершины букв и цифр обращены в стороны передней кромки крыла.

3.3.2 *Фюзеляж (или аналогичная конструкция) и вертикальные поверхности хвостового оперения.* На летательных аппаратах тяжелее воздуха знаки наносятся или на каждой стороне фюзеляжа (или аналогичной конструкции) между крыльями и поверхностью хвостового оперения, или на верхней половине вертикальных плоскостей хвостового оперения. Если знаки располагаются на одной вертикальной поверхности хвостового оперения, они наносятся с каждой его стороны. Если знаки располагаются на нескольких вертикальных поверхностях хвостового оперения, они наносятся на наружных сторонах внешних поверхностей.

3.3.3 *Особые случаи.* Если в конструкции летательного аппарата тяжелее воздуха отсутствуют части, аналогичные тем, которые упомянуты в пп. 3.3.1 и 3.3.2, знаки наносятся таким образом, чтобы обеспечить быстрое опознавание воздушного судна.

4. РАЗМЕРЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ, ОБЩИХ И РЕГИСТРАЦИОННЫХ ЗНАКОВ

Буквы и цифры в каждой отдельной группе знаков имеют одинаковую высоту.

Международные стандарты

4.1 Летательные аппараты легче воздуха

4.1.1 Знаки на летательных аппаратах легче воздуха (кроме беспилотных неуправляемых аэростатов) имеют высоту по крайней мере 50 сантиметров.

4.1.2 Размеры знаков беспилотных неуправляемых аэростатов определяются государством регистрации с учетом размера полезного груза, к которому прикрепляется опознавательная табличка.

4.2 Летательные аппараты тяжелее воздуха

4.2.1 *Крылья.* Знаки на крыльях летательных аппаратов тяжелее воздуха имеют высоту по крайней мере 50 см.

4.2.2 *Фюзеляж (или аналогичная конструкция) и вертикальные поверхности хвостового оперения.* Знаки на фюзеляже (или аналогичной конструкции) и на вертикальных поверхностях хвостового оперения летательных аппаратов тяжелее воздуха имеют высоту по крайней мере 30 см.

4.2.3 *Особые случаи.* Если в конструкции летательного аппарата тяжелее воздуха отсутствуют части, аналогичные тем, которые упомянуты в пп. 4.2.1 и 4.2.2, знаки имеют такие размеры, которые обеспечивают быстрое опознавание летательного аппарата.

5. ТИПЫ СИМВОЛОВ, ПРИМЕНЯЕМЫХ ДЛЯ НАНЕСЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ, ОБЩИХ И РЕГИСТРАЦИОННЫХ ЗНАКОВ

5.1 Для буквенных обозначений используются заглавные буквы латинского алфавита без орнамента. Для цифровых обозначений используются арабские цифры без орнамента.

5.2 Ширина каждого символа (кроме буквы I и цифры 1) и длина дефиса составляют две трети высоты символа.

5.3 Все символы и дефисы выполняются сплошными линиями и таким цветом, который обеспечивает хорошую контрастность с фоном. Толщина линий составляет одну шестую высоты символа.

5.4 Каждый символ отделяется от предшествующего или последующего символа расстоянием, составляющим не менее одной четвертой ширины символа. В таких случаях дефис считается отдельным символом.

6. РЕЕСТР НАЦИОНАЛЬНЫХ, ОБЩИХ И РЕГИСТРАЦИОННЫХ ЗНАКОВ

Каждое Договаривающееся государство или полномочный орган регистрации общих знаков ведет текущий

Приложение 7. Национальные и регистрационные знаки воздушных судов

реестр, в котором содержится информация, внесенная в регистрационное удостоверение (см. раздел 7), о каждом летательном аппарате, зарегистрированном данным государством или полномочным органом регистрации общих знаков.

Реестр беспилотных неуправляемых аэростатов включает в себя сведения о дате, времени и месте запуска, типе аэростата и названии эксплуатанта.

7. РЕГИСТРАЦИОННОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ

7.1 По форме и содержанию регистрационное удостоверение соответствует приводимому ниже образцу на рис. 1.

Примечание. Размер бланка регистрационного удостоверения оставляется на усмотрение государства регистрации или полномочного органа регистрации общих знаков.

7.2 Если регистрационные удостоверения выпускаются не на английском языке, они содержат перевод на английский язык.

Примечание. Согласно статье 29 Конвенции о международной гражданской авиации регистрационное удостоверение должно иметься на борту каждого воздушного судна, задействованного в международной авиации.

8. ОПОЗНАВАТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЧКА

Летательный аппарат имеет опознавательную табличку, в которой указаны, по крайней мере, национальный или общий и регистрационный знак. Табличка изготовляется из огнеупорного металла или другого огнестойкого материала, обладающего соответствующими физическими свойствами, и прикрепляется к летательному аппарату на видном месте около главного входа или, в случае беспилотного неуправляемого аэростата, она прикрепляется на видном месте на наружной части полезного груза.

9. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Положения настоящего Приложения не применяются в отношении метеорологических шаров-пилотов, используемых исключительно в метеорологических целях, или беспилотных неуправляемых аэростатов без полезного груза.

*	Государство или орган регистрации общих знаков Министерство Управление или служба	*
РЕГИСТРАЦИОННОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ		
1. Национальный или общий регистрационный знак	2. Изготовитель и обозначение воздушного судна изготовителем	3. Серийный номер воздушного судна
4. Владелец		
5. Адрес владельца		
6. Настоящим удостоверяется, что вышеупомянутое воздушное судно должным образом занесено в в соответствии с Конвенцией о (название реестра) международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 года и (†)		
(Подпись).....		
Дата выдачи		
(†) Укажите применимые правила		
*		

* Для использования государством регистрации или полномочным органом регистрации общих знаков.

Рис. 1. Регистрационное удостоверение

Таблица 1. Классификация летательных аппаратов

Летательные аппараты	Легче воздуха	Без двигателя	Свободный аэростат	Свободный сферический аэростат			
			Привязной аэростат	Свободный несферический аэростат			
		С двигателем	Дирижабль	Привязной сферический аэростат ¹	Привязной несферический аэростат		
				Жесткий дирижабль	Полужесткий дирижабль		
	Тяжелее воздуха	Без двигателя	Планер Воздушный змей ⁴	Сухопутный планер	Гидропланер ²		
				С двигателем	Самолет	Сухопутный самолет ³	Гидросамолет ²
		Винтокрыл	Амфибия ²			Автожир	Сухопутный автожир ³
			Вертолет			Сухопутный вертолет ²	Гидроавтожир ²
		Орнитоптер		Орнитоптер	Гидровертолет ²	Вертолет-амфибия ²	
			Сухопутный орнитоптер ³		Гидроорнитоптер ²	Орнитоптер-амфибия ²	

1. Обычно именуемый "аэростат-воздушный змей".
2. Может быть добавлено слово "поплавковый" или "лодка".
3. Включает летательные аппараты с лыжными шасси (в таком случае "сухопутный самолет" заменяется на "самолет на лыжах").
4. Только для полноты схемы.

– КОНЕЦ –

ТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗДАНИЯ ИКАО

Ниже приводится статус и общее описание различных серий технических изданий, выпускаемых Международной организацией гражданской авиации. В этот перечень не включены специальные издания, которые не входят ни в одну из указанных серий, например "Каталог аэронавигационных карт ИКАО" или "Метеорологические таблицы для международной аэронавигации".

Международные стандарты и Рекомендуемая практика принимаются Советом ИКАО в соответствии со статьями 54, 37 и 90 Конвенции о международной гражданской авиации и для удобства пользования называются Приложениями к Конвенции. Единообразное применение Договаривающимися государствами требований, включенных в Международные стандарты, признается необходимым для безопасности и регулярности международной аэронавигации, а единообразное применение требований, включенных в Рекомендуемую практику, считается желательным в интересах безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации. Для обеспечения безопасности и регулярности международной аэронавигации весьма важно знать, какие имеются различия между национальными правилами и практикой того или иного государства и положениями Международного стандарта. В случае же несоблюдения какого-либо Международного стандарта Договаривающееся государство, согласно статье 38 Конвенции, обязано уведомить об этом Совет. Для обеспечения безопасности аэронавигации могут также иметь значение сведения о различиях с Рекомендуемой практикой, и, хотя Конвенция не предусматривает каких-либо обязательств в этом отношении, Совет просил Договаривающиеся государства уведомлять не только о различиях с Международными стандартами, но и с Рекомендуемой практикой.

Правила аэронавигационного обслуживания (PANS) утверждаются Советом и предназначены для применения во всем мире. Они содержат в основном эксплуатационные правила, которые не получили еще статуса Международных стандартов и Рекомендуемой

практики, а также материалы более постоянного характера, которые считаются слишком подробными, чтобы их можно было включить в Приложение, или подвергаются частым изменениям и дополнениям и для которых процесс, предусмотренный Конвенцией, был бы слишком затруднителен.

Дополнительные региональные правила (SUPPS) имеют такой же статус, как и PANS, но применяются только в соответствующих регионах. Они разрабатываются в сводном виде, поскольку некоторые из них распространяются на сопредельные регионы или являются одинаковыми в двух или нескольких регионах.

В соответствии с принципами и политикой Совета подготовка нижеперечисленных изданий производится с санкции Генерального секретаря.

Технические руководства содержат инструктивный и информационный материал, развивающий и дополняющий Международные стандарты, Рекомендуемую практику и PANS, и служат для оказания помощи в их применении.

Аэронавигационные планы конкретизируют требования к средствам и обслуживанию международной аэронавигации в соответствующих аэронавигационных регионах ИКАО. Они готовятся с санкции Генерального секретаря на основе рекомендаций региональных аэронавигационных совещаний и принятых по ним решений Совета. В планы периодически вносятся поправки с учетом изменений требований и положения с внедрением рекомендованных средств и служб.

Циркуляры ИКАО содержат специальную информацию, представляющую интерес для Договаривающихся государств, включая исследования по техническим вопросам.

© ИКАО 2003
7/03, R/P1/200

Заказ № AN 7
Отпечатано в ИКАО

