

Об утверждении Правил фразеологии радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения

Приказ и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 15 октября 2010 года № 454. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 15 ноября 2010 года № 6635

Примечание РЦПИ!

Порядок введения в действие приказа см. п. 4.

В соответствии с пунктом 5 статьи 30 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" **ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Утвердить прилагаемые Правила фразеологии радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения.
2. Комитету гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (Адимолда Р.О.) в установленном порядке обеспечить представление настоящего приказа в Министерство юстиции Республики Казахстан для государственной регистрации.
3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на вице-министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Дюсембаева Е.С.
4. Настоящий приказ вводится в действие со дня государственной регистрации.

И.о. Министра

Е. Дюсембаев

Утверждены приказом
и.о. Министра транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 15 октября 2010 года № 454

Правила фразеологии радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения

Глава 1. Общие положения

1. Настоящие Правила фразеологии радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения (далее - Правила) разработаны в соответствии с требованиями Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации", Стандартами и Рекомендуемой практикой, содержащимися в Приложении 10 "Авиационная электросвязь" к Конвенции о международной гражданской авиации, определяют порядок ведения и типовую фразеологию радиообмена между экипажами воздушных судов и диспетчерами органов обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве Республики Казахстан, а также за ее пределами, где организацию воздушного движения осуществляет Республика Казахстан.

2. Требования настоящих Правил выполняются лицами руководящего, летного, диспетчерского состава, участвующими в выполнении полетов и обслуживании воздушного движения, а также персоналом наземных служб при работе на летном поле различных транспортных и аэродромных средств.

3. Настоящие Правила предназначены для сокращения продолжительности и упорядочения, повышения надежности и качества радиообмена в радиосетях авиационной электросвязи, а также при взаимодействии между экипажами воздушных судов и диспетчерами органов обслуживания воздушного движения, между последними и персоналом наземных служб при работе на летном поле различных транспортных и аэродромных средств.

4. Фразеология разработана для основных возможных ситуаций, возникающих в процессе радиообмена между диспетчерами органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) и экипажами воздушных судов.

Если при ведении радиообмена придерживаться образцов фраз, предусмотренных настоящими Правилами, то достигается единообразие ведения радиотелефонной связи и любая возможная двусмысленность сводится к минимуму.

5. Для целей обслуживания воздушного движения на воздушных трассах, местных воздушных линиях (далее - МВЛ), в районах аэродромов определяются пункты обязательных донесений (далее - ПОД), контрольные точки или рубежи передачи (приема) обслуживания воздушного движения (далее - ОВД):

на границах между районами (зонами) ответственности органов ОВД;
в точках изменения направления полетов воздушных судов, пересечения воздушных трасс и МВЛ, входа (выхода) в (из) воздушную трассу и МВЛ;
у характерных ориентиров, опознаваемых визуально или с помощью бортовых радиолокаторов;

в точках начала набора высоты или снижения (смены эшелонов), в зонах (районах) с установленными режимами полетов;

в характерных точках схем набора высоты, снижения и захода на посадку, зон ожидания.

6. При выполнении полетов и осуществлении ОВД устанавливаются обязательные сообщения, которые включают запросы разрешений и сообщений экипажей воздушных судов, указания и информацию диспетчеров службы ОВД:

на буксировку, запуск двигателей, руление на предварительный и исполнительный старты, о готовности к взлету (посадке) и об их выполнении, об использовании посадочных систем, схем захода на посадку, освобождении взлетно-посадочной полосы (далее - ВПП) после посадки и заруливания на стоянку;

о входе, выходе из районов (зон) ОВД, фактическом и расчетном времени пролетов рубежей обязательного донесения, пролете установленных контрольных точек на схемах, наборе заданного эшелона (высоты) или начале снижения и занятия вновь заданного эшелона (высоты);

о метеоусловиях полета (опасных метеорологических явлениях), а также скоплениях и перелетах птиц (при их наличии);

об имеющихся ограничениях по аэродрому, воздушным трассам, МВЛ, на маршрутах полета и в районах авиационных работ, касающихся конкретного воздушного судна.

7. При радиообмене допускаются некоторые сокращения, являющиеся частью авиационной терминологии, которые произносятся словами без использования алфавита для передачи букв, то есть непосредственным чтением.

8. Диспетчеры органов ОВД при ведении радиообмена с экипажами воздушных судов руководствуются технологией работы, разрабатываемой для осуществления ОВД диспетчером органа ОВД на конкретном диспетчерском пункте и настоящими Правилами.

9. В аэропортах, где задействована автоматическая радиовещательная передача метеорологической и полетной информации в районе аэродрома для прилетающих и вылетающих воздушных судов (АТIS) или автоматическая передача погоды по каналам радиосвязи очень высокого частотного (ОВЧ) диапазона (МВ-канал) экипаж воздушного судна сообщает о прослушивании информации АТIS или передачи погоды по МВ-каналу соответственно при вылете диспетчерам диспетчерского пункта руления (ДПР), при посадке диспетчерам диспетчерского пункта подхода (ДПП). Если экипажем воздушного судна не сообщено о прослушивании информации АТIS или передачи погоды по МВ-каналу, то диспетчер требует

его доклада.

10. При обслуживании воздушного движения с использованием систем наблюдения ОВД (автоматизированная система управления воздушным движением (далее - АС УВД) или вторичный обзорный радиолокатор (далее - ВОРЛ)), применяется фразеология радиообмена с учетом технологических особенностей их использования.

11. Радиотелефонная связь на территории Республики Казахстан осуществляется на казахском, русском или английском языках. Английский язык применяется по запросу любой бортовой станции и на всех наземных станциях, обслуживающих закрепленные за ними аэропорты (аэродромы) и маршруты, которые используются для обеспечения международных полетов.

12. Фразеология радиообмена, установленная настоящими Правилами используется во всех ситуациях, предусмотренных настоящими Правилами. При возникновении ситуаций, непредусмотренных настоящими Правилами, при ведении радиосвязи используется простой разговорный язык.

13. В настоящих Правилах учитываются отличия ОВД над территорией Казахстана от международной практики (единицы измерения, особенности структуры воздушного пространства и выполняемых процедур, установка высотомера), а также лексические различия в русском и английском языках.

14. Нарушением фразеологии считается отступление от требований настоящих Правил.

15. В настоящих Правилах используются следующие определения:

1) абсолютная высота (altitude) - расстояние по вертикали от среднего уровня моря до уровня точки или объекта, принятого за точку;

2) аэродромное движение (aerodrome traffic) - движение воздушного судна и транспортных средств на площади маневрирования аэродрома, а также полеты всех воздушных судов в районе аэродрома;

3) аэродромное диспетчерское обслуживание (aerodrome control service) - диспетчерское обслуживание аэродромного движения;

4) аэродромный круг полетов (aerodrome traffic circuit) - установленный маршрут в районе аэродрома, по которому (или части которого) выполняется набор высоты после взлета, снижение для захода на посадку, ожидание посадки, выполнение полета над аэродромом;

5) визуальные метеорологические условия (Visual meteorological conditions) - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующих установленным минимумам или превышающих их;

6) визуальный заход на посадку (Visual approach) - этап визуального полета, выполняемый с соблюдением правил визуальных полетов и при установленных минимумам визуального захода на посадку;

7) воздушная трасса (Airway) - воздушное пространство в виде коридора, предназначенное для полетов воздушных судов и оборудованное аэронавигационными устройствами;

8) воздушное движение (Air traffic) - движение воздушного судна, находящихся в полете и на площади маневрирования аэродрома;

9) граница действия разрешения (Clearance limit) - пункт, до которого действительно диспетчерское разрешение, выданное воздушному судну;

10) дальность видимости на ВПП (Runway visual range) - максимальное расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировку ее покрытия или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие ее осевую линию;

11) двусторонняя связь "земля - воздух" (Air-ground communication) - двусторонняя связь между воздушными судами и органами ОВД;

12) диспетчерская зона (control zone) - контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от земной поверхности до установленной верхней границы;

13) диспетчерское обслуживание подхода (Approach control service) - диспетчерское обслуживание полетов, которые связаны с прибытием и вылетом воздушных судов с аэродромов (вертодромов);

14) диспетчерское разрешение (Air traffic control clearance) - разрешение экипажу воздушного судна действовать в соответствии с условиями, установленными органом диспетчерского обслуживания (на выруливание, на взлет, на вылет, на полет по маршруту, заход на посадку или на посадку) для обозначения этапа полета, к которому относится диспетчерское разрешение;

15) контролируемое воздушное пространство (Controlled airspace) - воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание воздушного движения в соответствии с классификацией воздушного пространства;

16) линия пути (Track) - проекция траектории полета воздушного судна на поверхность земли, направление которой в любой ее точке обычно выражается в градусах угла, отсчитываемого от северного направления (истинного, магнитного или условного) меридианов;

17) обслуживание воздушного движения (Air traffic service) - общий термин, означающий в соответствующих случаях полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, диспетчерское обслуживание воздушного движения (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание);

18) орган диспетчерского обслуживания воздушного движения (Air traffic services unit) - диспетчерские пункты ОВД, а также ведомственные командные и диспетчерские пункты, выполняющие в пределах своей компетенции функции планирования, координирования и ОВД в установленных для них зонах и районах;

19) передача "блиндром" (Blind transmission) - передача от одной станции к другой в условиях, при которых двусторонняя связь не может быть установлена, но при этом предполагается, что вызываемая станция в состоянии принять передачу;

20) перрон (Apron) - определенная площадь сухопутного аэродрома, предназначенная для размещения воздушного судна в целях посадки (высадки) пассажиров, погрузки или выгрузки почты и грузов, заправки,

стоянки или технического обслуживания;

21) план полета (Flight plan) - документ установленной формы, содержащий определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представляемый органам ОВД;

22) площадь маневрирования (Manoeuvring area) - часть аэродрома, исключая перроны, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов;

23) процедура ожидания (Holding procedure) - предписанные маневры, позволяющие находиться воздушному судну в определенном воздушном пространстве во время ожидания дальнейшего разрешения;

24) пункт передачи донесений (Reporting point) - определенный географический ориентир, относительно которого может быть сообщено местоположение воздушного судна;

25) радиолокационное векторение воздушного судна (Radar vectoring) - обеспечение навигационного наведения воздушных судов посредством указания определенных курсов на основе использования данных радиолокатора;

26) радиолокационное опознавание воздушного судна (Radar identification) - процесс сопоставления радиолокационной метки или радиолокационного символа с конкретным воздушным судном;

27) радиовещание (Broadcast) - передача информации, касающейся аэронавигации, которая не адресуется конкретной станции (или станциям);

28) эшелон полета (Flight level) - поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к установленной величине давления 760 миллиметров ртутного столба (1013,2 гектопаскалей) и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов давления.

16. Используемые в настоящих Правилах сокращения, принятые в авиационном английском языке, изложены в приложении 1 к настоящим Правилам.

Глава 2. Общий порядок радиообмена

1. Ведение радиообмена

17. Авиационную электросвязь при радиообмене с диспетчерами диспетчерских пунктов ОВД осуществляет командир воздушного судна или по его поручению один из членов экипажа воздушного судна, а по наземным каналам связи диспетчеры ОВД и персонал (специалисты) наземных служб аэропорта (аэродрома) или эксплуатанта воздушного судна (далее - эксплуатант).

18. Ведение радиообмена или обмен информацией по наземным каналам связи, не имеющих прямого отношения к выполнению полетов, их обеспечению и обслуживанию воздушного движения, не допускается. Ведение радиообмена с отклонениями от установленных настоящими Правилами требований допускается лишь в отдельных случаях, связанных с

необходимостью обеспечения безопасности полетов воздушного судна.

19. Радиопереговоры должны быть краткими, вестись с соблюдением правил произношения отдельных слов, исключением слов-паразитов и звуков запинания, четкой дикцией. Передаче подлежат сведения, связанные с выполнением полета воздушного судна, ОВД и необходимостью обеспечения безопасности полетов воздушного судна.

20. На (над) территории (-ей) Республики Казахстан экипажи воздушных судов ведут радиообмен на казахском, или русском, или на английском языке. Язык, выбранный экипажем при первом выходе на связь, сохраняется на протяжении всего полета в зоне ответственности данного диспетчерского пункта. Изменение языка при ведении радиообмена может производиться в целях безопасности полетов по инициативе любой из сторон.

21. В целях повышения качества приема и предупреждения искажений или ошибочного понимания принимаемой информации следует:

1) перед началом передачи прослушать наличие радиообмена на подлежащей использованию частоте, отсутствие сигнала занятости наземного канала связи, чтобы исключить возможность возникновения помех уже ведущейся передаче;

2) говорить ясно и отчетливо: скорость речи не должна превышать 100 слов в минуту;

3) сохранять громкость передачи информации на постоянном уровне;

4) до начала передачи нажать и не отпускать до конца сообщения переключатель (тангенту) передачи, своевременно предупреждать возможность его (ее) "залипания".

22. Приоритет в ведении радиообмена с экипажами воздушных судов и наземными абонентами устанавливается диспетчером.

2. Передача букв и чисел

23. Для ускорения связи следует обходиться без передачи слов по буквам с помощью фонетического алфавита, если это не грозит неправильным приемом и пониманием передаваемого сообщения.

24. Каждая буква в позывном воздушного судна, за исключением радиотелефонного индекса и типа воздушного судна, должна проговариваться отдельно с использованием фонетического алфавита.

25. Если в процессе ведения радиообмена произношение имен собственных, служебных сокращений и отдельных слов может вызвать сомнение, то они передаются по буквам. При такой передаче каждая буква текста произносится по присвоенному ей наименованию.

26. При использовании фонетического алфавита следует применять слова, приведенные в таблице 1 приложения 2 к настоящим Правилам.

27. Числа в радиотелефонной передаче произносятся согласно приведенной таблице 2 приложения 2 к настоящим Правилам.

28. При передаче чисел на английском языке, за исключением целых сотен, целых тысяч и сочетаний целых тысяч и целых сотен, каждая цифра

произносится отдельно. При передаче целых сотен и целых тысяч каждая цифра, обозначающая количество сотен или тысяч произносится отдельно, после чего следует соответственно слово "сотен" или "тысяч". При передаче сочетаний тысяч и целых сотен каждая цифра произносится в числе, обозначающем количество тысяч, после чего следует слово "тысяч", а затем число сотен, после чего следует слово "сотен". Образец приведен в таблице 3 приложения 2 к настоящим Правилам.

29. В случаях неустойчивой радиосвязи при передаче курсов, пеленгов, атмосферного давления, эшелонов, времени и других данных касающихся выполнения полетов каждую цифру числа следует произносить отдельно. Образец приведен в таблице 4 приложения 2 к настоящим Правилам.

30. Десятичные доли передаются с помощью слова "decimal (дэ-си-мал)" на английском языке и словом "запятая" на русском, произносимым в соответствующем месте. Образец приведен в таблице 5 приложения 2 к настоящим Правилам.

3. Передача времени

31. При передаче сообщений о времени указываются только минуты данного часа. Когда возможно неправильное понимание значения времени, указываются часы и минуты. Образец приведен в таблице 6 приложения 2 к настоящим Правилам.

32. При передаче сообщений о времени используется всемирное координированное время (аббревиатура на русском языке УТЦ, аббревиатура на английском языке UTC).

33. Проверка показаний бортовых часов в полете производится путем запроса у соответствующего органа ОВД текущего времени. При проверках время указывается с точностью до ближайшей половины минуты. Образец приведен в таблице 7 приложения 2 к настоящим Правилам.

34. Расчетное время пролета очередного пролета ПОД, передается в составе сообщения о местоположении воздушного судна или по запросу диспетчера ОВД.

35. Если по условиям полета ранее переданное расчетное время пролета ПОД, будет отличаться на 2 минуты и более, экипаж воздушного судна сообщает диспетчеру ОВД новое уточненное расчетное время пролета ПОД.

36. Фактическое время выхода на ПОД сообщается диспетчеру ОВД экипажем воздушного судна в момент пролета ПОД. Допускается доклад экипажем воздушного судна о фактическом пролете ПОД как можно раньше после его пролета.

4. Типовые слова и фразы

37. В процессе радиообмена следует пользоваться типовыми словами и фразами, имеющими значения согласно таблице 8 приложения 2 к настоящим Правилам.

38. Понятие "запрещаю" в английской авиационной фразеологии отсутствует. На английском языке вместо:

1) "запуск запрещаю" - произносится фраза "negative start up" и объясняется причина, например: "Negative start up, snow removal in progress, expect one hour delay" - "Подождите с запуском, идет уборка снега, ожидайте задержку на час";

2) "руление запрещаю" - произносится фраза "hold position" и объясняется причина;

3) "уходите на второй круг" - произносится фраза "go around" и объясняется причина, например "Go around runway is occupied";

4) "взлет запрещаю" - произносится фраза "hold position, cancel take off" если экипажу воздушного судна было выдано разрешение на взлет, а воздушное судно не начало разбег;

5) "взлет запрещаю" - произносится фраза "stop immediately" если воздушное судно начало разбег.

В других случаях используется фраза "unable to approve" - "не могу разрешить".

39. Понятие "следуйте" в английской авиационной фразеологии применяется в следующих типовых ситуациях:

1) с указанием по эшелонированию - следуйте через УС на ...(эшелон, высота) - "cross us at...(level)";

2) с указанием связанным с полетом по линии пути (смещенной), параллельной разрешенному маршруту - следуйте со смещением ...(расстояние) вправо/влево от (маршрут, линия пути) - "proceed offset ... (distance) right/left of (route, track)";

3) с указанием связанным с направлением в зону ожидания - "proceed to ai...";

4) следуйте за воздушным судном или транспортным средством - "follow...".

5. Позывные органов ОВД (диспетчерских пунктов) и абонентов, обеспечивающих производство полетов

40. Для ведения радиотелефонной связи с экипажами воздушных судов диспетчерским пунктам установлены следующие радиотелефонные позывные согласно таблице 9 приложения 2 к настоящим Правилам.

При наличии радиолокационного контроля (далее - РЛК) диспетчерскому пункту "Круг" присваивается позывной "RADAR". В случае осуществления диспетчерским пунктом "Круг" функции диспетчерского пункта "Подход", ему может быть присвоен позывной "APPROACH".

41. Для вызова диспетчера соответствующего диспетчерского пункта (органа ОВД) экипаж воздушного судна называет его географическое местоположение (условное наименование) и присвоенный радиотелефонный позывной.

При наличии нескольких направлений (секторов) ОВД к позывному

диспетчерского пункта добавляется присвоенное им обозначение.

Применяемый образец: "Алматы - Контроль"; "Астана - Подход".

42. После установления надежной связи с диспетчерским пунктом, исключающей возможность искажения содержания радиообмена, название географического местоположения (условное наименование) и радиотелефонный позывной диспетчерского пункта допускается не называть.

6. Позывные воздушных судов и обозначения рейсов

43. Для ведения радиосвязи с диспетчерскими пунктами экипажи воздушных судов используют следующие типы позывных:

при радиотелефонной связи:

1) установленные Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) или полученные при регистрации эксплуатанта официального названия (радиотелефонный позывной) авиакомпания и номер рейса;

2) пятизначный цифровой позывной, соответствующий присвоенному регистрационному номеру воздушного судна;

3) пятибуквенный позывной, соответствующий присвоенному регистрационному номеру воздушного судна;

4) название фирмы-изготовителя или модели воздушного судна перед пятибуквенным регистрационным номером воздушного судна;

5) радиотелефонный позывной авиакомпании и последние четыре регистрационных знака воздушного судна;

при телеграфной связи - пятибуквенный позывной, указанный в разрешении на использование бортовой радиостанции.

44. После установления экипажем воздушного судна надежной радиосвязи и в процессе ведения радиообмена цифровые и буквенные значения позывных могут быть сокращены:

пятизначный цифровой позывной воздушного судна до трех последних цифр;

пятибуквенный позывной воздушного судна до первой буквы и двух последних букв;

при позывном воздушного судна, состоящим более чем из пяти регистрационных знаков воздушного судна, до первой буквы и три последних букв (цифр).

45. Воздушные суда используют свой сокращенный позывной только после того, как его применит орган ОВД.

46. При нахождении на связи двух и более воздушных судов с позывными, имеющими одинаковые или созвучные (близкое сходство по звучанию) три последние цифры или две последние буквы, сокращение позывного воздушного судна не допускается. О работе полными позывными дает указание диспетчер диспетчерского пункта ОВД в зоне (районе) которого находятся воздушное судно с созвучными позывными.

47. При использовании позывного воздушного судна, состоящего из названия (радиотелефонного позывного) авиакомпании и номера рейса,

сокращение позывного воздушного судна не допускается.

48. Экипаж воздушного судна, относящегося к категории тяжелых по турбулентности следа, при первоначальной связи с каждым диспетчерским пунктом должен включить после своего позывного слово "тяжелый" - "heavy".

7. Размерность передаваемых числовых значений

49. При передаче числовых значений размерность определяется единицами измерения согласно таблице 10 приложения 2 к настоящим Правилам.

50. После установления надежной двусторонней радиотелефонной связи на русском языке между экипажем воздушного судна и диспетчером, исключающей возможность непонимания содержания передач, значения единиц измерений могут передаваться без их названия.

8. Установление и ведение радиотелефонной связи

51. При установлении радиотелефонной связи экипаж воздушного судна использует полные позывные своего воздушного судна и органа ОВД. Образец приведен в таблице 11 приложения 2 к настоящим Правилам.

52. Порядок расстановки позывных воздушного судна и органа ОВД во время радиообмена должен быть следующим:

при радиообмене "земля - воздух" - позывной воздушного судна, далее сообщение или ответ;

при радиообмене "воздух - земля":

1) при передаче новой информации или запроса - позывной воздушного судна, далее сообщение;

2) при ответе на сообщение органа ОВД - повторение или подтверждение принятой информации, далее позывной воздушного судна. Образец приведен в таблице 12 приложения 2 к настоящим Правилам.

53. Если при установлении связи имеется уверенность в том, что вызов будет принят, допускается передача сообщения, не ожидая ответа на вызов. Образец приведен в таблице 13 приложения 2 к настоящим Правилам.

54. В случаях, когда диспетчеру требуется передать сообщение всем воздушным судам, находящимся в зоне (районе) диспетчерского пункта, передается сообщение всем бортам. Образец приведен в таблице 14 приложения 2 к настоящим Правилам.

Общие вызовы подтверждения не требуют. В случае неуверенности приема сообщения экипажами отдельных воздушных судов они вызываются диспетчером для полного или частичного подтверждения приема сообщения.

55. Если есть сомнение в правильности принятого сообщения, запрашивается полное или частичное его повторение. Образец приведен в таблице 15 приложения 2 к настоящим Правилам.

56. Если диспетчер не уверен в номере (позывном) воздушного судна в

результате помех или каких-либо других причин, экипаж которого вызывал диспетчера, последний запрашивает его позывной, пока не установит его точное обозначение. Образец приведен в таблице 16 приложения 2 к настоящим Правилам.

57. Диспетчер не выдает безадресные указания, а экипаж воздушного судна не выполняет безадресные указания (разрешения).

58. Если при передаче допускается ошибка, для введения поправки произносится фраза "Даю поправку", а затем повторяется последняя правильная группа слов или фраза, после чего передается правильный вариант сообщения. Образец приведен в таблице 17 приложения 2 к настоящим Правилам.

59. Если поправку удобнее внести путем повторения всего сообщения, то диспетчер или экипаж во второй раз использует фразу "correction, i say again" или "даю поправку, повторяю".

60. В случае, когда не требуется дословное подтверждение (read back), диспетчер или экипаж использует позывной станции и слово "roger" или "понял".

61. Диспетчеры не вступают в радиообмен с экипажем воздушного судна во время взлета, при заходе на посадку с момента визуального обнаружения воздушного судна после пролета ближнего приводного радиомаркера (далее - БПРМ) и до окончания пробега за исключением случаев, когда этого требуют условия обеспечения безопасности полета воздушного судна.

62. Если существует возможность того, что прием сообщения будет затруднен, то важные элементы его должны передаваться дважды.

63. Для повторения слова по буквам (например, геоточку) используется фраза "Spell the word..." - "Произнесите по буквам ...".

64. Если радиосвязь с экипажем воздушного судна затруднена или невозможна по техническим характеристикам радиостанций, диспетчер может использовать для ретрансляции своих сообщений экипажи других воздушных судов. Образец приведен в таблице 18 приложения 2 к настоящим Правилам.

9. Передача ОВД

65. Экипаж воздушного судна непрерывно прослушивает канал (частоту) радиосвязи диспетчера того диспетчерского пункта, на ОВД которого он находится.

66. Переход на радиосвязь с диспетчером другого диспетчерского пункта осуществляется только после получения разрешения на это от диспетчера диспетчерского пункта, в зоне (районе) которого воздушное судно находилось на ОВД. Образец приведен в таблице 19 приложения 2 к настоящим Правилам.

67. При отсутствии указания диспетчера о переходе на частоту работы смежного диспетчерского пункта экипаж воздушного судна до осуществления перехода запрашивает об этом диспетчера, на ОВД которого

он находится.

68. Если экипажу воздушного судна не представилось возможным установить связь на назначенной частоте, он докладывает диспетчеру на ОВД которого он находился и осуществляет с ним радиообмен на его частоте. Образец приведен в таблице 20 приложения 2 к настоящим Правилам.

69. Экипажу воздушного судна может быть дано указание "standby" или "быть на приеме" на указанной частоте, если предполагается, что орган ОВД начнет передачу дополнительных сообщений и "monitor" или "прослушивайте, контролируйте" частоту, на которой передается информация. Образец приведен в таблице 21 приложения 2 к настоящим Правилам.

10. Выдача разрешений и требования в отношении их повторения

70. Передача диспетчерами разрешения должно осуществляться в медленном темпе и при ясном произношении в целях его записи экипажем воздушного судна.

Диспетчерское разрешение на полет по маршруту должно передаваться на борт воздушного судна до запуска двигателей.

Диспетчер не передает диспетчерское разрешение на полет по маршруту экипажу если:

- 1) экипаж занят выполнением руления;
- 2) воздушное судно занимает исполнительный старт или выполняет взлет.

71. Диспетчерское разрешение на полет по маршруту не является указанием на взлет или занятие действующей ВПП.

72. Диспетчерское разрешение на полет по маршруту включает следующую информацию:

- 1) предел разрешения - пункт, до которого разрешен полет;
- 2) маршрут выхода из района аэродрома, при наличии стандартных маршрутов выхода по приборам (аббревиатура на английском языке SID), дается название стандартного маршрута. При отсутствии - описание маршрута выхода;
- 3) разрешенная высота набора;
- 4) код ответчика;
- 5) частота канала радиосвязи и название органа ОВД, с которым экипаж воздушного судна будет работать после взлета.

73. Во избежание опасности неправильного понимания не применяется в описаниях траекторий сочетание "take-off". Оно используется только для разрешения или отмены взлета. В остальных случаях используются слова "departure" и "airborne". Образец приведен в таблице 22 приложения 2 к настоящим Правилам.

74. При изменении данных в выданном первоначальном диспетчерском разрешении диспетчер сообщает изменения экипажу воздушного судна. Образец приведен в таблице 23 приложения 2 к настоящим Правилам.

75. Сообщения органов ОВД (указания, разрешения), перечисленные в таблице 24 приложения 2 к настоящим Правилам, полностью повторяются экипажем.

В случае если экипаж не повторил указанные сообщения, диспетчер требует от него их повторения. В свою очередь экипаж запрашивает повторения этих сообщений, если они не полностью поняты.

Другие разрешения и указания повторяются и подтверждаются таким образом, чтобы не было сомнений в том, что они понятны и приняты к действию.

После принятого сообщения экипаж воздушного судна называет свой позывной. Образец приведен в таблице 25 приложения 2 к настоящим Правилам.

76. Если пилот неправильно повторил разрешение или указание, диспетчер использует слово "negative" или "ошибка" за которым следует правильный вариант. Образец приведен в таблице 26 приложения 2 к настоящим Правилам.

77. Если экипаж получает разрешение или указание, которое он не в состоянии выполнить, он докладывает об этом диспетчеру, используя фразу "unable to comply" или "выполнить не могу" и указывает причину. Образец приведен в таблице 27 приложения 2 к настоящим Правилам.

11. Проверки радиостанций и пробная связь

78. Включение для проверки радиостанции и осуществление пробной связи в радиосетях авиационной электросвязи выполняется так, чтобы проверка не мешала радиообмену при ОВД.

79. Если есть необходимость в передаче проверочных сигналов (для настройки радиостанций), то их продолжительность не превышает 10 секунд. Радиотелефонная передача таких сигналов состоит из ряда цифр и позывного передающей радиостанции.

80. Пробная связь экипажа воздушного судна или авиатехника инженерно-авиационной службы на частоте соответствующего диспетчерского пункта выполняется в следующем порядке:

1) передача:

позывной вызываемого диспетчерского пункта;

номер (позывной) воздушного судна;

слова:

"radio check" - проверка связи;

"maintenance check" - "техническая проверка связи" (на земле);

"preflight check" - "предполетная проверка" (перед вылетом);

"signal check" - "проверка связи" (в полете, при необходимости);

2) ответ:

позывной диспетчерского пункта органа ОВД;

номер (позывной) воздушного судна;

сообщение о разборчивости передачи;

слово "конец".

81. Ориентировочная проверка качества связи по степени смысловой разборчивости речи при передаче определяется по шкале согласно таблице 28 приложению 2 к настоящим Правилам. Образцы фразы проверки качества связи приведены в таблице 29 приложения 2 к настоящим Правилам.

12. Указания в отношении высот полета воздушного судна

82. Отсчет барометрической высоты полета воздушного судна производится в соответствии с Основными правилами полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан, утвержденными постановлением Правительства Республики Казахстан от 17 июля 2003 года № 712.

83. При передаче сообщений о высотах на английском языке выполняются следующие требования:

1) в сообщениях, касающихся эшелонов полета (Flight levels) слово "to" не применяется;

2) во всех сообщениях, касающихся снижения и набора высот (Height, Altitude) обязательно указывается слово "Height" или "Altitude" с указанием значения QFE или QNH соответственно;

3) фраза "re-cleared" в отношении набора и снижения не применяется. Образец приведен в таблице 30 приложения 2 к настоящим Правилам.

84. Если по условиям обеспечения безопасности воздушного движения требуется подтверждение экипажем воздушного судна занятия промежуточной высоты, диспетчер сообщает об этом экипажу воздушного судна при передаче указания о занятии высоты с назначением промежуточного доклада и условий набора (снижения). Образец приведен в таблице 31 приложения 2 к настоящим Правилам.

85. После передачи экипажу воздушного судна указания об изменении высоты и при необходимости ускорении ее занятия, передается указание об увеличении скорости набора (снижения). Образец приведен в таблице 32 приложения 2 к настоящим Правилам.

86. Для выполнения экипажем действий, требующих немедленного снижения или набора высоты, в радиообмене используется слово "immediately" или "немедленно". Образец приведен в таблице 33 приложения 2 к настоящим Правилам.

87. Экипаж воздушного судна обеспечивает выполнение указание (разрешений) диспетчеров ОВД сразу после их получения.

88. В случаях, если набор или снижение высоты оставлено диспетчером ОВД на усмотрение пилота, используется фраза "when ready" или "снижение по расчету". При этом пилот докладывает освобождение своего эшелона, используя слово "leaving" или "приступил к снижению". Пилот информирует орган ОВД об освобождении эшелона только тогда, когда бортовой высотомер указал, что воздушное судно фактически освободило данный эшелон и выдерживает вертикальную скорость снижения или набора в соответствии с опубликованными процедурами в документах

аэронавигационной информации. Образец приведен в таблице 34 приложения 2 к настоящим Правилам.

89. Для смены эшелона в поворотном пункте маршрута из-за изменения общего направления полета экипаж воздушного судна сообщает диспетчеру расчетное время пролета этого пункта и за 20 километров до поворотного пункта докладывает о необходимости смены эшелона.

90. Если во время полета изменились метеоусловия и возникла необходимость изменения правил его выполнения, экипаж воздушного судна запрашивает об этом разрешение у диспетчера.

91. Ограничения изменения высоты полета могут передаваться в виде:

1) информации о воздушной обстановке (применяемый образец: "следуйте 3900, встречный на 4200");

2) сведений о наличии запретов и ограничений по использованию воздушного пространства (применяемый образец: "на участке Акчи - Узунагач высоты 4500-6300 закрыты");

3) информацию об опасных метеоявлениях или орнитологической обстановке (применяемый образец: "впереди/слева/справа на удалении 50 засветы, борты проходили на 10100 сверх облаков" или "на высотах до 500 сдвиг ветра").

13. Сообщение экипажами воздушных судов данных о местоположении

92. Сообщения о местоположении передаются экипажами воздушных судов при пролете установленных ПОД или назначенных диспетчером контрольных пунктов (рубежей).

93. Сообщения о местоположении содержат следующие элементы информации:

1) позывной воздушного судна;

2) местонахождение;

3) время пролета ПОД, контрольного ориентира (пункта);

4) эшелон (высота) полета;

5) следующий пункт (очередной) ПОД (контрольный пункт, рубеж) и расчетное время его пролета. Образец приведен в таблице 35 приложения 2 к настоящим Правилам.

94. Если у диспетчера имеется достаточная информация о выполнении полета (движении воздушного судна) от используемой наземной радиолокационной станции (далее - РЛС), экипажи воздушных судов по указанию диспетчера освобождаются от необходимости обязательной передачи сообщений о своем местоположении.

Для возобновления экипажем воздушного судна передачи о местоположении диспетчер дает об этом соответствующее указание. Образец приведен в таблице 36 приложения 2 к настоящим Правилам.

95. При запросе экипажем своего местонахождения или при уклонении воздушного судна от трассы (маршрута полета), экипажу передается азимут и удаление или информация о местоположении относительно трассы

(маршрута полета), удаление до очередного или последнего ПОД и курс следования, величина углового отворота (при полете по ортодромии) для выхода на воздушную трассу (МВЛ), маршрут полета (их осевую линию). Образец приведен в таблице 37 приложения 2 к настоящим Правилам.

Во всех случаях передача экипажу места воздушного судна является командой диспетчера для выхода на линию заданного пути (далее - ЛЗП).

96. После выхода воздушного судна на трассу (маршрут полета) диспетчер сообщает экипажу об этом, при необходимости - передает информацию о местоположении. Образец приведен в таблице 38 приложения 2 к настоящим Правилам.

Глава 3. Типовая фразеология радиообмена диспетчерских пунктов ОВД с экипажами воздушных судов

1. Информация на вылет и процедуры запуска двигателей

97. На аэродромах, где отсутствует автоматическая передача информации по району аэродрома ATIS или МВ канала, пилот запрашивает текущую информацию по аэродрому перед запросом разрешения на запуск двигателей. Образец приведен в таблице 39 приложения 2 к настоящим Правилам.

98. Запрос на запуск двигателей осуществляются в целях обеспечения планирования диспетчерского обслуживания и во избежание непроизводительного расхода топлива воздушного судна, ожидающими разрешения на руления для взлета.

99. При установлении первоначальной связи экипаж докладывает о приеме информации ATIS или МВ канала (при ее наличии в аэропорту). Если от экипажа, при установлении первоначальной связи, не поступил доклад о приеме информации ATIS или МВ канала, диспетчер требует от экипажа ее прослушивания.

100. При изменении в оперативной или метеорологической информации, не вошедших в очередную информацию ATIS или МВ канала, диспетчер передает эти изменения экипажу.

101. Пилот вместе с запросом на запуск сообщает местонахождение воздушного судна.

102. Запуск двигателей производится только с разрешения диспетчера.

103. Если вылет воздушного судна задерживается, диспетчер указывает время запуска или планируемое время вылета. Образец приведен в таблице 40 приложения 2 к настоящим Правилам.

104. При запросе экипажем вертолета разрешения на запуск двигателей и контрольное висение передача ОВД от диспетчера "Руление" диспетчеру "Вышка (Старт)" после контрольного висения осуществляется при взлете:

по-самолетному - на установленных рубежах передачи ОВД;

по-вертолетному - после доклада экипажа о выполнении контрольного висения. Образец приведен в таблице 41 приложения 2 к настоящим Правилам.

2. Запрос на буксировку воздушного судна

105. При необходимости буксировки воздушного судна к месту запуска экипаж запрашивает у диспетчера разрешение на буксировку. Образец приведен в таблице 42 приложения 2 к настоящим Правилам.

106. При передаче разрешения на буксировку одновременно могут передаваться условия запуска:

1) по готовности;

2) по запросу;

3) в назначенное время. Образец приведен в таблице 43 приложения 2 к настоящим Правилам.

107. При буксировке воздушного судна "хвостом" вперед применяется фразеология радиообмена согласно таблице 44 приложения 2 к настоящим Правилам.

108. Пилот и наземная команда используют фразеологию на английском языке для координации буксировки в соответствии с образцом приведенном в таблице 45 приложения 2 к настоящим Правилам.

109. После завершения буксировки наземная команда дает пилоту визуальный сигнал, показывающий, что данное воздушное судно может выполнять руление.

Если пилот желает прервать буксировку на каком-либо этапе, следует использовать фразу "stop pushback" или "прекратите буксировку".

3. Указания экипажу воздушного судна о порядке руления для выполнения взлета

110. Указания диспетчера относительно руления содержат сведения о границе действия разрешения, которая является местом обязательной остановки воздушного судна в ожидании дополнительного разрешения следовать дальше.

111. Для вылетающих воздушных судов границей действия разрешения является предварительный старт или место обязательной остановки воздушного судна, если оно определено не на предварительном старте. По запросу пилота диспетчером даются подробные указания по рулению. Разрешение рулить в обратном направлении используется перед взлетом, когда для занятия исполнительного необходимо рулить по ВПП в направлении, обратном рабочему, при этом всегда указывается номер рабочей ВПП. Запрос экипажа (request progressive taxi) к диспетчеру давать ему указания о направлении руления около каждого пересечения рулежных дорожек производится, когда экипаж не может определить маршрут руления из-за отсутствия или нерабочего состояния маркировки и указательных знаков. Образец приведен в таблице 46 приложения 2 к настоящим Правилам.

112. В процессе руления диспетчер информирует экипаж воздушного судна о движении воздушных судов, способных создать угрозу

столкновения. Образец приведен в таблице 47 приложения 2 к настоящим Правилам.

113. При достижении места предварительного старта или обязательной остановки воздушного судна его экипаж докладывает об этом диспетчеру. Образец приведен в таблице 48 приложения 2 к настоящим Правилам.

4. Указание экипажу воздушного судна о порядке руления после посадки

114. Указание диспетчера о порядке руления содержат сведения:

- 1) о месте стоянки;
- 2) об условиях руления (при наличии препятствий и ограничений);
- 3) о маршруте.

115. Указание экипажу воздушного судна передается после получения доклада от него о местоположении воздушного судна на рулежной дорожке. Разрешение рулить в обратном направлении используется после посадки, когда воздушное судно еще находится на ВПП и необходимо рулить по ВПП в направлении, обратном рабочему, при этом всегда указывается номер рабочей ВПП. Образец приведен в таблице 49 приложения 2 к настоящим Правилам.

5. Запросы на занятие исполнительного старта

116. Занятие исполнительного старта производится только с разрешения диспетчера "Вышка (Старт)".

Разрешение на занятие исполнительного старта содержит:

- 1) при наличии в аэропорту ATIS или МВ канала вещания погоды - изменение в оперативной и в метеорологической информации, которые не включены в сообщение ATIS или МВ канала;
 - 2) при отсутствии в аэропорту ATIS или МВ канала - условия взлета и выхода из района аэродрома (при необходимости - информацию о метеоусловиях, состоянии ВПП, наличии скопления и перелетов птиц).
- Образец приведен в таблице 50 приложения 2 к настоящим Правилам.

117. При принятии решения о выпуске воздушного судна с запасной ВПП или когда одновременно используются несколько искусственных взлетно-посадочных полос (далее - ИВПП), в разрешении диспетчера должны указываться маркированный номер ИВПП или расположение грунтовой ВПП относительно основной ВПП и ее маркировка. Образец приведен в таблице 51 приложения 2 к настоящим Правилам.

118. В случае если воздушное судно находится на предварительном старте и экипажу требуется дополнительное время для завершения прогрева двигателей или их апробирование пилот уведомляет об этом диспетчера. Образец приведен в таблице 52 приложения 2 к настоящим Правилам.

119. Наряду с разрешением на занятие исполнительного старта экипажу воздушного судна в целях создания безопасных интервалов могут

передаваться указания относительно условий выхода из района аэродрома. Образец приведен в таблице 53 приложения 2 к настоящим Правилам.

120. Для создания продольного интервала на ВПП экипажу воздушного судна передается указание о занятии исполнительного старта со взлетом по команде. Образец приведен в таблице 54 приложения 2 к настоящим Правилам.

6. Запросы экипажа воздушного судна на взлет

121. Для предупреждения непроизводительного расхода топлива при остановке на исполнительном старте при готовности к взлету экипаж воздушного судна может запросить у диспетчера "Вышка" ("Старт") взлет без остановки на исполнительном старте. Образец приведен в таблице 55 приложения 2 к настоящим Правилам.

122. В целях экономии времени команда на взлет без остановки на исполнительном старте "cleared for immediate take-off" может быть выдана в тот момент, когда воздушное судно находится на предварительном старте. В этой ситуации воздушное судно без задержки вырывается на полосу и взлетает без остановки. Образец приведен в таблице 56 приложения 2 к настоящим Правилам.

123. При невозможности выдачи разрешения на взлет без остановки на исполнительном старте экипажу воздушного судна передается указание о занятии исполнительного старта и запрещении взлета до дополнительной команды. Образец приведен в таблице 57 приложения 2 к настоящим Правилам.

124. При выполнении взлета по вертолетному экипаж воздушного судна запрашивает у диспетчера "Вышка" ("Старт") разрешение на взлет, информируя его о готовности к взлету и местоположении.

125. При занятии воздушным судном исполнительного старта его экипаж докладывает диспетчеру "Вышка" ("Старт") о готовности к взлету. Образец приведен в таблице 58 приложения 2 к настоящим Правилам.

Если после выдачи разрешения на взлет или на взлет без остановки на исполнительном старте прошло более 1 минуты, то экипаж воздушного судна запрашивает повторное разрешение на взлет.

126. Разрешение экипажу воздушного судна на выполнение взлета является одновременно разрешением для перехода на связь с диспетчером "Круга" на высоте 200 метров (безопасной или заданной). До набора этой высоты экипаж воздушного судна прослушивает радиостанцию диспетчера "Вышка" ("Старта").

127. В условиях плохой видимости диспетчер может дополнительно указать взлетный курс и запросить экипаж доложить выполнение взлета. Образец приведен в таблице 59 приложения 2 к настоящим Правилам.

128. Если на аэродроме используется несколько ВПП, то в разрешении на взлет следует указывать номер ВПП. Образец приведен в таблице 60 приложения 2 к настоящим Правилам.

129. Вместе с разрешением на взлет диспетчер может выдать дополнительные указания относительно взлета и условий выхода из района аэродрома. Такие указания даются с целью обеспечения эшелонирования. Образец приведен в таблице 61 приложения 2 к настоящим Правилам.

130. Вследствие неожиданного развития воздушной обстановки или из-за непредвиденной задержки взлета воздушного судна диспетчер может дать указание либо ускорить взлет, либо быстро освободить ВПП для посадки другого воздушного судна. Образец приведен в таблице 62 приложения 2 к настоящим Правилам.

131. В случае изменений метеоусловий и (или) возникновении опасных явлений и условий погоды диспетчер информирует об этом экипаж воздушного судна. Экипаж принимает решение и информирует об этом диспетчера. Образец приведен в таблице 63 приложения 2 к настоящим Правилам.

7. Запрещение взлета

132. В случае невозможности выполнения взлета по различным причинам экипажу воздушного судна передается указание о запрещении взлета и порядке освобождения ВПП.

133. Команда о запрещении взлета должна содержать:
дважды повторенное требование о запрещении взлета;
указание о действиях экипажа воздушного судна;
информацию о причине (при дефиците времени информация о причине и дополнительные указания могут не передаваться).

134. Употребляемая фразеология предусмотрена для следующих случаев:

1) если воздушное судно не начало движение. Образец приведен в таблице 64 приложения 2 к настоящим Правилам;

2) если воздушное судно начало движение. Образец приведен в таблице 65 приложения 2 к настоящим Правилам.

135. В случаях, когда экипаж сам прерывает взлет, он по возможности сообщает об этом диспетчеру с указанием причины прекращения взлета. Образец приведен в таблице 66 приложения 2 к настоящим Правилам.

8. Запросы на пересечение и освобождение ВПП после посадки

136. Пересечение ВПП производится только с разрешения диспетчера "Вышка" ("Старт").

Экипаж воздушного судна, после того как освободил ВПП, немедленно докладывает об этом диспетчеру "Вышка" ("Старт"). Образец приведен в таблице 67 приложения 2 к настоящим Правилам.

137. После посадки диспетчер не дает указаний экипажу относительно руления до окончания пробега воздушного судна, за исключением необходимости обеспечения безопасности полетов. Образец приведен в таблице 68 приложения 2 к настоящим Правилам.

138. В условиях плохой видимости, когда диспетчер не может проконтролировать освобождение воздушным судном ВПП визуально или по локатору обзора летного поля, он требует от экипажа воздушного судна доклада об освобождении ВПП. Образец приведен в таблице 69 приложения 2 к настоящим Правилам.

9. Важная аэродромная информация

139. По мере возможности, аэродромную информацию следует передавать до запуска двигателей или начала руления и до начала конечного этапа захода на посадку. Она включает в себя сведения согласно таблицы 70 приложения 2 к настоящим Правилам.

10. После выполнения взлета

140. После выполнения взлета и набора высоты 200 метров (заданной), а при полетах на МВЛ ниже нижнего эшелона, в районе авиационных работ - безопасной, экипаж воздушного судна докладывает диспетчеру о взлете и маневре для выхода из района аэродрома и получает от него условия набора высоты. Образец приведен в таблице 71 приложения 2 к настоящим Правилам.

141. При получении доклада о достижении воздушным судном рубежа передачи ОВД экипажу передается указание о переходе на связь к смежному диспетчерскому пункту с сообщением позывного и частоты его работы. Образец приведен в таблице 72 приложения 2 к настоящим Правилам.

142. При наличии вторичного радиолокационного контроля для обеспечения согласованного бесступенчатого набора или снижения диспетчер дает команду о переходе на частоту смежного диспетчерского пункта до пересечения высоты (эшелона) передачи ОВД, в зависимости от вертикальной скорости воздушного судна.

11. При заходе на посадку

143. При установлении связи с диспетчером "Круг" экипаж сообщает о пролете рубежа передачи и решение командира воздушного судна по выбору системы захода на посадку (если она отличается от системы захода на посадку, передаваемой ATIS).

144. Диспетчер передает экипажу:

- 1) место воздушного судна (при отклонении от заданного маршрута);
- 2) давление на аэродроме и высоту до которой разрешается снижение.

Если экипаж не доложил о выбранной системе захода на посадку, диспетчер разрешает заход по наивысшей системе из возможных на данном аэродроме для данного типа воздушного судна и в зависимости от используемых правил выполнения полета.

145. При наличии изменений оперативной и метеорологической информации, не включенных во внеочередную запись ATIS или МВ канала,

диспетчер передает эту информацию экипажу.

146. Данные о метеоусловиях, состоянии ВПП, коэффициенте сцепления, эшелоне перехода передаются экипажу при отсутствии в аэропорту информации ATIS или МВ канала и во всех случаях по запросу экипажа. Образец приведен в таблице 73 приложения 2 к настоящим Правилам.

147. По запросу экипажа передается давление QNH (давление аэродрома, приведенное к уровню моря). Образец приведен в таблице 74 приложения 2 к настоящим Правилам.

148. Диспетчер передает экипажу информацию:

- 1) о воздушной обстановке (при необходимости);
- 2) о направлении и скорости ветра у земли;
- 3) о видимости на ВПП 2000 метров и менее;
- 4) об опасных метеоявлениях и о порядке их обхода, сдвиге ветра в приземном слое (при наличии);
- 5) о высоте нижней границы облаков, если она 200 метров и менее;
- 6) о состоянии ВПП и коэффициенте сцепления;
- 7) ВПП посадки (правая/левая). Если посадка производится на грунтовую ВПП, ее расположение относительно основной и маркировку;
- 8) сведения о перелетах птиц.

Высота облачности, видимость, направление и скорость ветра, состояние ВПП и коэффициент сцепления, а также расположение грунтовых ВПП и их маркировку и сведения о перелетах птиц диспетчером передаются при отсутствии в аэропорту:

автоматической передачи погоды по МВ каналу;
информации ATIS;
во всех случаях по запросу экипажа.

149. Для создания безопасных интервалов диспетчер дает указания экипажу на изменения курса, скорости или выполнению дополнительных маневров. Образец приведен в таблице 75 приложения 2 к настоящим Правилам.

150. В случае невозможности выполнения захода на посадку по выбранной экипажем системе диспетчер информирует об этом экипаж и дает необходимые рекомендации. Образец приведен в таблице 76 приложения 2 к настоящим Правилам.

151. При отсутствии или неисправности на аэродроме радиолокационных средств контроля за заходом на посадку диспетчер получает доклады от экипажа о пролете воздушным судном контрольных точек схемы захода на посадку.

152. При маневрировании при независимых и зависимых заходах на параллельные ВПП диспетчером применяются образцы фразеологии согласно таблице 77 приложения 2 к настоящим Правилам.

Образец применяемой фразеологии при выдаче разрешения на выполнение захода на посадку приведен в таблице 78 приложения 2 к настоящим Правилам.

153. Указание о переходе на связь с диспетчером "Вышка" передается по

достижении рубежа передачи, с указанием частоты его работы. Образец приведен в таблице 79 приложения 2 к настоящим Правилам.

12. Конечный этап захода на посадку и посадка

154. В зависимости от структуры воздушного пространства, интенсивности воздушного движения ОВД на конечном этапе захода на посадку осуществляется диспетчерскими пунктами "Вышка", "Круг" или "Подход".

155. При использовании нескольких ВПП разрешение на посадку, разрешение на выполнение взлета без остановки на ВПП при тренировочных полетах ("взлет с конвейера"), заход с проходом на малой высоте должно включать номер рабочей ВПП.

13. Заход на посадку по радиомаячным системам посадки, всенаправленному радиомаяку, совмещенным с дальномерным оборудованием и оборудованию системы посадки или по оборудованию системы посадки

156. При заходе на посадку по радиомаячным системам посадки (далее - РМС), всенаправленному радиомаяку, совмещенным с дальномерным оборудованием (аббревиатура на английском языке VOR/DME) совместно с оборудованием системы посадки (далее - ОСП) или по оборудованию системы посадки с использованием радиолокатора диспетчер осуществляет контроль за движением воздушного судна по докладам экипажа и информирует его об удалении от начала ВПП и о положении воздушного судна относительно предпосадочной прямой по курсу. Образец приведен в таблице 80 приложения 2 к настоящим Правилам.

157. При заходе на посадку без радиолокационного контроля диспетчер получает доклады от экипажа о пролете воздушным судном контрольных точек схемы захода на посадку. Образец приведен в таблице 81 приложения 2 к настоящим Правилам.

158. При невозможности выдать разрешение на посадку из-за сложившейся ситуации диспетчер информирует об этом экипаж и сообщает "посадка дополнительно" ("continue approach"). В этом случае разрешение на посадку должно быть дано до пролета воздушным судном высоты принятия решения (ВПР), но на удалении не менее 1000 метров от порога ВПП. Образец приведен в таблице 82 приложения 2 к настоящим Правилам.

159. Причина задержки разрешения указывается или не указывается диспетчером. Однако указание диспетчера продолжать заход ("continue approach") не является разрешением на посадку. Экипаж ожидает разрешение на посадку или начинает уход на второй круг, если разрешение не поступило вовремя. При погоде ниже минимума аэродрома и/или возникновении других опасных явлений и условий погоды, диспетчер информирует об этом экипаж воздушного судна.

160. Если экипаж воздушного судна примет решение произвести посадку, диспетчер дает ему разрешение на посадку, которое означает, что:

- 1) воздушное пространство на пути снижения и летная полоса свободны;
- 2) на предпосадочной прямой отсутствует угроза нарушения безопасного интервала между воздушными судами;
- 3) состояние ВПП известно экипажу воздушного судна.

161. Диспетчерское разрешение на посадку не является принуждением командира воздушного судна к совершению посадки. Принятие командиром воздушного судна решения о производстве посадки при метеоусловиях ниже минимума определяется командиром воздушного судна самостоятельно. Образец приведен в таблице 83 приложения 2 к настоящим Правилам.

162. При принятии командиром воздушного судна решения об уходе на второй круг или направлении воздушного судна на второй круг диспетчером, последний переводит экипаж на ОВД диспетчеру "Круг". Образец приведен в таблице 84 приложения 2 к настоящим Правилам.

163. В случае ухода на второй круг, воздушное судно, заходящее на посадку по приборам, должно следовать согласно опубликованным процедурам в документах аэронавигационной информации, если от диспетчера не поступило других указаний.

164. По требованию экипажа об увеличении или уменьшении яркости огней высокой интенсивности диспетчер изменяет их яркость, которая должна соответствовать фактическим значениям видимости на ВПП, но не ниже установленного минимума. Образец приведен в таблице 85 приложения 2 к настоящим Правилам.

14. Визуальный заход на посадку

165. При визуальном заходе на посадку экипаж сообщает об установлении визуального контакта с ВПП. Диспетчер, проконтролировав вход воздушного судна в зону визуального маневрирования, разрешает выполнение визуального захода, указывает номер ВПП.

166. Указание о переходе на связь с диспетчером "Вышки" передается по достижении воздушного судна рубежа передачи с указанием частоты. Образец приведен в таблице 86 приложения 2 к настоящим Правилам.

15. Радиообмен в зоне подхода при вылете

167. При выходе экипажа воздушного судна на связь, диспетчер "Подход" получает от него доклад об эшелоне (высоте) полета, о контрольном пункте (радионавигационной точке (далее - РНТ) выхода на трассу, эшелоне и расчетном времени его пролета.

168. При разрешении бесступенчатого набора эшелона, условия выхода на трассу и эшелон полета на ней согласовываются с диспетчером "РОВД". Образец приведен в таблице 87 приложения 2 к настоящим Правилам.

16. Радиообмен в зоне подхода при прилете

169. При выходе экипажа воздушного судна на связь диспетчер "Подхода" получает от него доклад о пролете рубежа передачи, эшелон (высоту) полета и приеме информации ATIS или МВ канала. Диспетчер передает экипажу воздушного судна местонахождение (при уклонении от заданного маршрута), эшелон (высоту) до которого разрешается снижение и маршрут для входа в зону взлета и посадки (если он отличается от установленного STAR).

170. Экипаж докладывает диспетчеру о приеме информации ATIS или погоды по МВ канала. Если экипаж не доложил о приеме информации ATIS или МВ канала, диспетчер требует от экипажа ее прослушивания.

При наличии изменений оперативной и метеорологической информации, не включенных во внеочередную информацию ATIS или текст МВ канала, диспетчер передает эту информацию экипажу. Образец приведен в таблице 88 приложения 2 к настоящим Правилам.

17. Радиообмен в районе ОВД

171. При входе в район ОВД экипаж докладывает диспетчеру время выхода на рубеж передачи и эшелон, время выхода на очередной пункт обязательного донесения.

172. При установлении связи с воздушным судном при входе в зону ответственности диспетчер информирует его о том, что борт опознан, и выдает ему диспетчерское разрешение. Диспетчерское разрешение подтверждается пилотом в том виде, в каком оно выдано. Подтверждение всегда должно включать позывной воздушного судна, которому оно адресовано.

173. Диспетчерское разрешение включает:

- 1) позывной воздушного судна;
- 2) слово-префикс "cleared" ("разрешено");
- 3) границу диспетчерского разрешения (пункт, время или условие);
- 4) маршрут следования;
- 5) эшелон следования;
- 6) дополнительные указания.

174. Если аэродром посадки расположен в районе ОВД, дополнительно сообщается расчетное время полета до него и запасной аэродром, а при сложных метеоусловиях - минимум командира воздушного судна и остаток топлива на ВПР в часах и минутах.

175. Диспетчер дает подтверждение на следование по трассе на занятом воздушным судном эшелоне или в зависимости от воздушной обстановки дает указание на изменение эшелона. Образец приведен в таблице 89 приложения 2 к настоящим Правилам.

176. Если граница диспетчерского разрешения находится за пределами зоны ответственности данного органа ОВД, то такое разрешение

предварительно должно быть получено от соответствующего органа (соответствующих органов) ОВД, где проходит маршрут. Образец приведен в таблице 90 приложения 2 к настоящим Правилам.

177. В приведенном пункте 176 настоящих Правил слово-префикс "cleared" "разрешено" отсутствует. Границей диспетчерского разрешения является тот пункт маршрута, до которого разрешено следовать воздушному судну.

178. При метеоусловиях ниже минимума на аэродроме назначения диспетчер сообщает экипажу воздушного судна фактическую погоду (направление и скорость ветра, видимость, высоту нижней границы облаков), а также фактическую и прогнозируемую погоду на запасных аэродромах, их техническую годность и согласие на прием.

179. Если запасной аэродром выбран для ухода на него с расчетного рубежа, то независимо от метеоусловий экипаж сообщает диспетчеру расчетное время пролета рубежа ухода и запасной аэродром, на который будет следовать воздушное судно. Образец приведен в таблице 91 приложения 2 к настоящим Правилам.

180. При полете в районе МДП и выходе на связь с диспетчером экипаж сообщает ему о пролете пунктов обязательного донесения, высоте полета по установленному на высотомере давлению, а по его запросу и погодные условия. Образец приведен в таблице 92 приложения 2 к настоящим Правилам.

181. При возникновении условий, требующих изменение правил выполнения визуальных полетов, экипаж запрашивает диспетчера о переходе на полет по специальным полетам по правилам визуальных полетов (далее - ПВП) или по правилам полетов по приборам (далее - ППП).

182. Для входа воздушного судна государственной авиации, выполняющего полет по маршруту вне трассы (МВЛ), для полетов по трассе, диспетчер не позднее, чем за 5 минут получает от экипажа местоположение и эшелон (высоту) полета, место, расчетное время входа и эшелон (высоту) входа на воздушную трассу (МВЛ), направление курса следования. При подходе воздушного судна к трассе (МВЛ) диспетчер не менее чем за 5 минут передает экипажу условия входа и разрешает вход.

183. Для обеспечения выхода воздушного судна государственной авиации с трассы (МВЛ) экипаж сообщает диспетчеру место и расчетное время и эшелон (высоту) полета, а при необходимости направление (курс) следования и получает от него разрешение на выход.

184. Когда требуется ожидание воздушного судна на маршруте, диспетчер дает указание о задержке с указанием времени, когда можно ожидать разрешение на дальнейшее выполнение полета. Если это не очевидно, указывается причина задержки. Образец приведен в таблице 93 приложения 2 к настоящим Правилам.

185. Если предполагается, что задержка будет продолжительной, пилот может запросить или получить разрешение на полет по расширенной схеме. Образец приведен в таблице 94 приложения 2 к настоящим Правилам.

186. По прибытию на место авиационных работ экипаж воздушного судна докладывает диспетчеру о начале, высоте и предполагаемом времени окончания работ или изменения плана. Диспетчер назначает экипажу время (интервал времени) выхода на связь. Образец приведен в таблице 95 приложения 2 к настоящим Правилам.

187. В случае предусмотренной посадки на площадке в месте работы экипаж воздушного судна сообщает диспетчеру о посадке, предполагаемом времени нахождения на ней и о своих дальнейших действиях. Образец приведен в таблице 96 приложения 2 к настоящим Правилам.

Глава 4. Фразеология при использовании радиолокатора

1. Оpozнание воздушного судна

188. Перед тем как предоставлять радиолокационное обслуживание, воздушное судно должно быть опознано. Оpozнание воздушных судов на индикаторах радиолокаторов осуществляется путем комплексного использования методов опознания:

- 1) пеленгации (сравнение пеленга автоматического радиопеленгатора и азимута отметки на индикаторе воздушной обстановке (далее - ИВО));
- 2) привязки (сравнение доклада экипажа о пролете ПОД (место воздушного судна) с координатами опознаваемой отметки на ИВО);
- 3) маневра (совпадение заданного диспетчером и выполняемого экипажем маневра);
- 4) использование средств ВОРЛ сравнение соответствия информации, передаваемой экипажем и отображаемой в формуляре сопровождения.

189. В зависимости от применяемого метода для опознания воздушного судна диспетчером даются необходимые указания экипажам воздушных судов. Образец приведен в таблице 97 приложения 2 к настоящим Правилам.

190. Если опознание потеряно или скоро будет потеряно, пилоту сообщается об этом, и передаются соответствующие указания. Образец приведен в таблице 98 приложения 2 к настоящим Правилам.

2. Радиолокационное векторение

191. Для разведения воздушных судов (для опознания, задержки, при отклонениях воздушного судна от заданного маршрута или по запросу экипажа воздушного судна), диспетчер может задавать курс следования (радиолокационное векторение). Векторение выполняется после того, как диспетчер опознал воздушное судно и проинформировал об этом экипаж воздушного судна. Необходимость применения векторения определяется диспетчером из анализа фактической и прогнозируемой воздушной обстановки. При этом экипажу воздушного судна, сообщается причина изменения курса. Образец приведен в таблице 99 приложения 2 к настоящим Правилам.

192. По окончании векторения воздушного судна, диспетчер дает указание экипажу воздушного судна возобновить самостоятельное самолетовождение, сообщая ему местоположение воздушного судна. Указание на возобновление самостоятельной навигации означает, что экипаж воздушного судна обеспечивает самолетовождение самостоятельно. Образец приведен в таблице 100 приложения 2 к настоящим Правилам.

При векторении воздушного судна для захода на посадку указание экипажу воздушного судна на возобновление самостоятельной навигации в дальнейшем не выдается.

193. При планировании векторения вылетающего воздушного судна диспетчер заблаговременно до взлета информирует экипаж воздушного судна о предполагаемом векторении. Образец приведен в таблице 101 приложения 2 к настоящим Правилам.

194. При векторении для вывода воздушного судна на линию пути конечного этапа захода на посадку по радиомаячной системе посадки (ILS), VOR/DME, оборудование системы посадки (NDB) для стандартных условий:

- 1) диспетчер опознает воздушное судно, о чем информирует экипаж воздушного судна;
- 2) сообщает экипажу воздушного судна тип захода на посадку, а также магнитный путевой угол посадки (маркированный номер ВПП);
- 3) информирует экипаж воздушного судна о начале и цели векторения;
- 4) задает курс или серию курсов для выхода воздушного судна на линию пути конечного этапа захода на посадку под углом не более 45° (оптимальное значение - 30°) с таким расчетом, чтобы воздушное судно вышло на предпосадочную прямую как минимум за 4 километра до точки входа в глиссаду (FAF, FAP) для стабилизации воздушного судна на линии посадочного курса в горизонтальном полете. Значения курсов следования указываются трехзначными цифрами;
- 5) информирует экипаж воздушного судна о его местоположении по крайней мере один раз до начала полета на конечном участке захода на посадку;
- 6) одновременно с назначением курса выхода на линию пути конечного этапа захода на посадку дается разрешение на выполнение захода на посадку и команда подтвердить "захват" курсового маяка радиомаячная система посадки (установки по VOR или ОСП (NDB)).

195. Разрешение на выполнение захода на посадку означает для экипажа воздушного судна возобновление самостоятельной навигации в соответствии с опубликованной схемой и позволяет выполнить разворот на посадочный курс без вмешательства диспетчера используя данные посадочных систем. Образец приведен в таблице 102 приложения 2 к настоящим Правилам.

196. В целях ОВД могут потребоваться данные о курсе воздушного судна, поскольку боковое эшелонирование зачастую может устанавливаться путем передачи на борт воздушного судна указания сохранять прежний курс. В этом случае боковое эшелонирование может устанавливаться для встречного движения. Образец приведен в таблице 103 приложения 2 к настоящим

Правилам.

197. В случае если диспетчер не знает текущего курса воздушного судна, он дает указание экипажу воздушного судна выполнять полет с определенным курсом. Образец приведен в таблице 104 приложения 2 к настоящим Правилам.

198. При передаче ОВД воздушным судном, находящимся в статусе векторения, смежному диспетчерскому пункту, диспетчер передает экипажу указание о переходе на связь с соответствующим диспетчерским пунктом и дает указание экипажу воздушного судна доложить заданный курс при выходе на связь с этим диспетчерским пунктом. Образец приведен в таблице 105 приложения 2 к настоящим Правилам.

3. Бортовое оборудование воздушных судов, предупреждающее о возможном столкновении с другим воздушным судном

199. Бортовое оборудование воздушных судов, предупреждающее о возможном столкновении с другим воздушным судном (аббревиатура на английском языке - ACAS/TCAS) реагирует на приемоответчики других воздушных судов, находящихся в данном районе, и определяет наличие возможной потенциальной конфликтной ситуации. Сигнализация Traffic Advisory (TA) позволяет пилоту определить конфликтующее судно и предпринять маневр расхождения при сигнализации Resolution Advisory (RA).

Пилот докладывает диспетчеру о предпринятых маневрах по TCAS. Образец приведен в таблице 106 приложения 2 к настоящим Правилам.

200. Если в результате срабатывания TCAS пилот не имеет возможности следовать согласно выданному разрешению, он докладывает об этом. Образец приведен в таблице 107 приложения 2 к настоящим Правилам.

4. Информация о взаимном местоположении воздушных судов и разведение воздушных судов

201. Информация о воздушном судне, следующем по возможной конфликтной траектории, дается в виде:

1) относительный пеленг конфликтующего воздушного судна, по условной 12-часовой шкале, либо, если воздушное судно находится в развороте, относительное место конфликтного воздушного судна относительно частей света;

2) удаление воздушного судна;

3) относительное перемещение;

4) другая необходимая информация.

202. Относительное перемещение следует описывать одним из следующих соответствующих терминов:

"closing" (приближающийся), "converging" (на сходящихся траекториях), "parallel" (параллельно), "same direction" (попутный), "opposite direction"

(встречный), "diverging" (на расходящихся траекториях), "overtaking" (обгоняющий), "crossing left to right" (пересекающий слева направо), "crossing right to left" (пересекающий справа налево). Образец приведен в таблице 108 приложения 2 к настоящим Правилам.

203. Диспетчер информирует экипаж о том, что конфликтная ситуация больше не существует. Образец приведен в таблице 109 приложения 2 к настоящим Правилам.

204. Если имеется угроза столкновения воздушного судна, диспетчером дается указание пилоту выполнить необходимый маневр для расхождения. Образец приведен в таблице 110 приложения 2 к настоящим Правилам.

5. Вторичный обзорный радиолокатор (ВОРЛ)

205. При использовании средств вторичной радиолокации в радиообмене между диспетчером и экипажем используются стандартные фразы относительно режима работы бортовых приемоответчиков ВОРЛ, установленные таблицей 111 приложения 2 к настоящим Правилам.

206. Если показания высоты по докладу экипажа воздушного судна и данными отображенными в формуляре сопровождения ВС различаются более чем на 90 метров, необходимо проинформировать об этом пилота и запросить повторно доложить эшелон. Пользоваться данными высоты, отображаемыми на дисплее диспетчера, не допускается, если высоты отличаются более чем на 90 метров. Диспетчер информирует об этом экипаж и выдает соответствующие указания. Образец приведен в таблице 112 приложения 2 к настоящим Правилам.

207. Диспетчерские указания при использовании ВОРЛ должны быть повторены пилотом. Образец приведен в таблице 113 приложения 2 к настоящим Правилам.

208. В целях сокращения обязательных сеансов радиосвязи при устойчивом контроле за движением воздушного судна с использованием вторичной радиолокационной информации диспетчер вводит конкретным воздушным судам режим "контроля по вторичному". При таком режиме экипажи докладывают пролет очередных ПОД и выход из зоны (района) ОВД только по указанию (запросу) диспетчера. Если возникла необходимость в изменении эшелона (высоте) полета, то такое изменение осуществляется по запросу экипажа с разрешения диспетчера или по указанию диспетчера.

209. С момента ввода режима "контроль по вторичному" экипаж выполняет полет согласно плану и ведет непрерывное прослушивание канала (частоты) радиосвязи с диспетчером.

6. Отказ радиосвязи

210. Если диспетчер предполагает, что воздушное судно в состоянии принимать, но не может передавать сообщения, для подтверждения

получения пилотом указаний может быть использован радиолокатор. Образец приведен в таблице 114 приложения 2 к настоящим Правилам.

7. Полет в зоне ожидания

211. Схема полета в зоне ожидания публикуется в документах аэронавигационной информации, но в случае если пилот запросил подробное описание схемы (указания по ожиданию) с указанием средства, следует использовать фразеологию по образцам согласно таблице 115 приложения 2 к настоящим Правилам.

212. Процедуры в зоне ожидания должны выдаваться в строго фиксированном порядке:

- 1) точка (PNT) относительно которой выполняется процедура ожидания (fix);
- 2) высота/эшелон (level);
- 3) курс на точку (inbound track);
- 4) сторона разворотов (right/left turns);
- 5) время полетов между разворотами (time of leg).

В указаниях по ожиданию, связанных с VOR/DME, вместо времени, указанного в подпункте 5) пункта 212 настоящих Правил может указываться расстояние. Образец приведен в таблице 116 приложения 2 к настоящим Правилам.

213. Экипажу воздушного судна в любой точке схемы зоны ожидания может быть дана команда диспетчера на выход из зоны ожидания.

8. Управление скоростью

214. Для регулирования очередности захода на посадку, а так же для обеспечения продольного интервала между воздушными судами применяется регулирование поступательных приборных скоростей и вертикальных скоростей воздушных судов.

215. Исходя из воздушной обстановки диспетчер запрашивает у экипажа воздушного судна значение текущей приборной скорости и задает другим воздушными судами необходимые значения приборной скорости.

216. При регулировании поступательных приборных скоростей одному из воздушных судов дается указание на выдерживание максимально возможной скорости, а другому воздушному судну дается указание на уменьшение скорости:

- 1) минимальной скорости чистого крыла (без выпуска механизации и шасси);
- 2) минимальной скорости захода на посадку (применяется на высоте ниже 1500 метров с выпуском шасси и механизации крыла в промежуточное положение).

Значение приборной скорости указывается кратное 20 километров в час (10 узлов).

217. Рекомендации диспетчеру по управлению скоростью:

1) уточнить у экипажа воздушного судна, возможно ли уменьшение скорости до требуемой величины, применение общей команды на увеличение-уменьшение поступательной скорости является малоэффективной, т.к. не дает экипажу воздушного судна представления о степени необходимого изменения скорости;

2) при уменьшении скорости при входе воздушного судна в район аэродрома делать это постепенно, начиная с уменьшения скорости до 500 километров в час (270 узлов) (indicated air speed - IAS);

учитывать, что при снижении с большой вертикальной скоростью одновременное уменьшение поступательной скорости трудновыполнимо и ресурсы уменьшения поступательной скорости на некоторых типах воздушных судов ограничены;

3) ниже высоты 4500 метров может использоваться снижение скорости для турбореактивных воздушных судов до 410 километров в час (220 узлов) IAS, соответствующее минимальной скорости турбореактивного воздушного судна с убранными механизацией и шасси, и до 350 километров в час (190 узлов) при выпуске механизации на высотах ниже 1500 метров.

218. Запрос поступательной приборной скорости (IAS) не является указанием на ее выдерживание. При необходимости сохранения текущей поступательной скорости диспетчер дает экипажу воздушного судна соответствующие указания.

219. Если необходимость в дальнейшем ограничении в отношении управления скоростью отсутствует, соответствующие воздушные суда информируются об этом.

220. Управление скоростью не применяется в отношении воздушных судов, входящих или находящихся в зонах ожидания.

221. При регулировании вертикальных скоростей диспетчер запрашивает вертикальную скорость воздушного судна, затем дает экипажу данного воздушного судна указание на выдерживание этой скорости или задает новое ее значение. Другому (другим) воздушному судну, создающим потенциально конфликтную ситуацию, задается вертикальная скорость, позволяющая сохранить или увеличить существующий вертикальный интервал.

222. Запрос вертикальной скорости не является указанием на ее выдерживание. При необходимости сохранения текущей вертикальной скорости диспетчер дает экипажу воздушного судна соответствующие указания.

223. Во всех случаях регулирование скоростей должно быть закончено до удаления 7 километров от ВПП.

224. При управлении скоростью применяется фразеология по образцам согласно таблице 117 приложения 2 к настоящим Правилам.

9. Полеты с использованием сокращенного минимума вертикального эшелонирования

225. При выполнении полетов в воздушном пространстве, в котором применяется сокращенный минимум вертикального эшелонирования (аббревиатура на английском языке RVSM (далее - RVSM), или вертикальном пересечении этого воздушного пространства пилоты воздушных судов, не утвержденных для полетов в воздушном пространстве RVSM, сообщают об отсутствии такого утверждения фразой "negative RVSM (RVSM отсутствует)" следующим образом:

- 1) при первоначальном вызове на любом канале в пределах воздушного пространства RVSM;
- 2) при всех запросах изменений эшелона полета;
- 3) при всех повторениях диспетчерских разрешений в отношении эшелона полета.

Образец приведен в таблице 118 приложения 2 к настоящим Правилам.

Глава 5. Порядок ведения аварийной связи

1. Общие положения

226. Сообщения аварийной связи классифицируются как:

- 1) бедствие - состояние, при котором имеется серьезная и/или непосредственная опасность и требуется немедленная помощь;
- 2) срочность - состояние, которое относится к безопасности воздушного судна или другого транспортного средства или какого-либо лица, находящегося на борту или в пределах видимости, но которое не требует оказания немедленной помощи.

227. Используемое в начале сообщения слово "mayday (бедствие)" указывает на сообщение о бедствии, а используемые в начале сообщения слова "pan pan pan (срочность)" указывают на срочное сообщение. Соответственно обстановке эти слова желательно произносить трижды в начале первичного вызова, обусловленного состоянием бедствия и срочности.

228. Сообщение о бедствии имеет приоритет над всеми другими передачами, а срочные сообщения имеют приоритет перед всеми сообщениями, кроме сообщений о бедствии.

229. Экипажи, использующие сигнал бедствия или срочности, должны стараться говорить медленно и четко, чтобы избежать ненужного повторения.

230. Экипажи запрашивают помощь всякий раз, когда возникают сомнения относительно безопасности полета, что обеспечит предотвращение риска возникновения более опасной ситуации.

231. Сигнал бедствия или срочности должен передаваться на используемой в данный момент частоте или на международной авиационной аварийной частоте 121,5 мегагерц, над морем - 2182 килогерц или 4125 килогерц. При необходимости, воздушное судно может быть переведено на другую частоту.

232. Если наземная станция, вызываемая воздушным судном, находящимся в состоянии бедствия или срочности, не отвечает, тогда любая другая наземная станция или воздушное судно дает ответ и оказывает любую возможную помощь.

233. Станция, отвечающая экипажу воздушного судна, находящемуся в состоянии бедствия или срочности, должна давать только такую информацию, совет или указания, которые могут помочь пилоту. Избыточные передачи могут отвлечь внимание экипажа воздушного судна, когда он испытывает особый дефицит времени.

234. Станции, которые непосредственно не вовлечены в оказание помощи, должны воздерживаться от использования частоты, на которой прослушивается аварийное воздушное судно.

235. Если было перехвачено сообщение о бедствии, получение которого очевидно, но не было подтверждено, воздушное судно, перехватившее такое сообщение о бедствии, должно, если время и обстоятельства позволяют это, подтвердить его и затем передать по радио.

236. Связь с экипажами воздушных судов между собой и с наземными службами, занятыми аварийно-спасательными работами, осуществляется на частоте 123,1 мегагерц, переход на которую производится после установления связи на частоте 121,5 мегагерц.

2. Сообщения о бедствии

237. Воздушное судно, терпящее бедствие, передает сигнал бедствия в случаях:

- 1) отказа двигателя (двигателей);
- 2) пожар на воздушном судне;
- 3) потери ориентировки;
- 4) отказа радиосвязи;
- 5) потери устойчивости, управляемости, нарушения прочности;
- 6) нападение на экипаж (пассажиров);
- 7) вынужденной посадки вне аэродрома;
- 8) экстренного снижения.

238. Сообщение о бедствии должно содержать как можно больше следующих элементов и, по возможности, в следующем порядке:

- 1) "mayday/терплю бедствие" - повторяется три раза;
- 2) позывной диспетчерского пункта;
- 3) опознавательный индекс воздушного судна;
- 4) характер бедствия;
- 5) намерения (решение) командира воздушного судна и действия экипажа;
- 6) местоположение воздушного судна;
- 7) эшелон (высота) полета и курс воздушного судна;
- 8) любая другая полезная информация.

239. Диспетчер, при получении от экипажа сигнала бедствия определяет

местоположение воздушного судна, фиксирует время получения сигнала и по запросу сообщает их экипажу. Образец приведен в таблице 119 приложения 2 к настоящим Правилам.

240. Воздушное судно, терпящее бедствие использует любые имеющиеся в его распоряжении средства, чтобы привлечь внимание и сообщить о своем состоянии (включая использование соответствующего кода ВОРЛ 7700).

241. Любая авиационная станция, получившая сообщение о бедствии, передает данное сообщение органу ОВД, если воздушное судно, терпящее бедствие, не в состоянии самостоятельно связаться с ним. В этих обстоятельствах станция, передающее это сообщение должна внести ясность, что сама она не терпит бедствие. Образец приведен в таблице 120 приложения 2 к настоящим Правилам.

3. Введение режима радиомолчания

242. Диспетчер, осуществляющий ОВД аварийного воздушного судна, может ввести режим радиомолчания для всех воздушных судов, работающих на данной частоте, либо для конкретного воздушного судна. Режим радиомолчания сохраняется до тех пор, пока не поступит сообщения от диспетчера об отмене режима радиомолчания. Образец приведен в таблице 121 приложения 2 к настоящим Правилам.

243. При введении режима радиомолчания экипажи:

- 1) прекращают все передачи в радиосети ОВД данного диспетчерского пункта, кроме случаев возникновения аварийной ситуации, и работают только на прием;
- 2) выходят на связь только по запросу диспетчера;
- 3) в случае особой необходимости на рабочей частоте может быть оставлено только воздушное судно, терпящее бедствие. Все остальные воздушные суда переводятся на другую частоту. С целью исключения помех передачам с воздушного судна, терпящего бедствие, подтверждения от остальных воздушных судов производятся на новой частоте.

Образец приведен в таблице 122 приложения 2 к настоящим Правилам.

4. Отмена бедствия и режима радиомолчания

244. Если воздушное судно больше не находится в состоянии бедствия, его экипаж передает сообщение, отменяющее состояние бедствия. Образец приведен в таблице 123 приложения 2 к настоящим Правилам.

245. Если диспетчеру известно, что воздушное судно больше не терпит бедствие или воздушное судно вышло из зоны ответственности, он отменяет режим радиомолчания. Образец приведен в таблице 124 приложения 2 к настоящим Правилам.

5. Срочные сообщения

246. Сообщение по сигналу срочности, по возможности, включает в себя следующие элементы, которые предаются в ниже приведенном порядке:

- 1) сигнал срочности - "ран/пан" (передается три раза);
- 2) позывной диспетчерского пункта;
- 3) опознавательный индекс воздушного судна;
- 4) причина передачи сообщения;
- 5) намерения (решение) командира воздушного судна и действия экипажа;
- 6) местоположение воздушного судна;
- 7) эшелон (высота) полета и курс воздушного судна;
- 8) любая другая полезная информация.

247. По сигналу "ран/пан" передаются сообщения, касающиеся безопасности полетов воздушных судов или каких-либо лиц, находящихся на борту.

248. Сообщение должно передаваться на используемой в данный момент частоте и адресуется диспетчерскому пункту, который несет ответственность за район, где выполняет полет данное воздушное судно. Образец приведен в таблице 125 приложения 2 к настоящим Правилам.

249. В зависимости от обстоятельств и характера срочности экипажу воздушного судна диспетчером задаются дополнительные вопросы для уточнения причин сообщения.

6. Аварийное снижение

250. При докладе экипажа воздушного судна об аварийном снижении, диспетчер предпринимает все возможные действия для обеспечения безопасного снижения этого воздушного судна. Образец приведен в таблице 126 приложения 2 к настоящим Правилам.

251. После общего оповещения экипажей воздушных судов об аварийном снижении следуют конкретные указания диспетчера.

7. Потеря связи с экипажем воздушного судна

252. Если экипаж не в состоянии установить связь с диспетчерским пунктом на выделенной частоте, ему следует попытаться установить связь на частоте смежного диспетчерского пункта с данным районом (зоной) ОВД. Одновременно делается попытка установить связь с другими воздушными судами, работающими на этих частотах.

253. Если попытки установить связь оказываются безуспешными, экипаж передает свое сообщение дважды на выделенной частоте (частотах), перед которым следует фраза "передаю блиндом (Transmitting blind)", включая адресата (ов), для которого (ых) предназначается данное сообщение.

254. В случае отсутствия двухсторонней связи из-за отказа бортового приемника экипаж продолжает передавать донесения в установленном порядке на установленной для использования частоте. Такие сообщения

передаются дважды, перед которыми следует фраза "передаю блиндром из-за отказа приемника (Transmitting blind due to receiver failure)". В сообщениях указывается время или место очередной передачи, а так же намерения экипажа воздушного судна в отношении порядка выполнения полета.

255. При отказе связи вследствие отказа бортового оборудования пилот устанавливает код ответчика ВОРЛ 7600 (при наличии соответствующего приемоответчика на борту воздушного судна).

256. Если диспетчерский пункт не в состоянии установить связь с воздушным судном после вызова на частотах, на которых ранее осуществлялось ведение связи с экипажем воздушного судна, то диспетчерский пункт:

1) связывается со смежными органами ОВД с целью вызова воздушного судна и, если необходимо, ретранслирует сообщения воздушного судна;

2) пытается установить связь через другие воздушные суда, находящиеся в данном районе и, если необходимо, ретранслирует сообщения.

8. Радиообмен при перехвате

257. При перехвате воздушного судна экипаж выполняет команды перехватчика, установив с ним или с соответствующим органом управления перехватом на аварийной частоте 121,5 мегагерц.

258. Если экипажу стало известно, что воздушное судно перехвачено, он докладывает об этом диспетчерскому пункту, на ОВД которого он находится.

Глава 6. Метеорологическая информация

259. Метеорологическая информация в форме сообщений, прогнозов или предупреждений предоставляется пилотам через органы ОВД или радиовещательные передачи. При этом применяются специальные метеорологические термины, а информация передается медленно и произносится отчетливо для того, чтобы принимающий пилот (экипаж воздушного судна) мог в случае необходимости записать эти данные. Образец приведен в таблице 127 приложения 2 к настоящим Правилам.

260. Информация об облачности может быть представлена в следующем виде:

"scattered at one thousand eight hundred metres, scattered cumulonimbus at 600 metres, broken at 1000 metres " "рассеянные на 1800 метров, рассеянные кучеводождевые на 600 метров".

В приведенном выше примере "scattered" соответствует 3-4 октантам, "broken" - 5-7 октантам.

В таблице 128 приложения 2 к настоящим правилам приведены термины для определения соответствия количества облачности.

261. При передаче сообщения о дальности видимости на ВПП используется сокращение RVR, без использования фонетического слова для каждой буквы. Номер ВПП может быть опущен, если нет вероятности

неправильного понимания.

262. При наличии инструментальных замеров, может передаваться несколько значений RVR. Образец приведен в таблице 129 приложения 2 к настоящим Правилам.

263. Если ожидается сдвиг ветра или о нем сообщило другое воздушное судно, диспетчер предупреждает другие воздушные суда до тех пор, пока следующие воздушные суда не сообщат об отсутствии данного явления. Образец приведен в таблице 130 приложения 2 к настоящим Правилам.

Глава 7. Состояние поверхности ВПП

264. Информация о наличии на поверхности ВПП воды передается с помощью терминов "влажная"("damp"), "мокрая"("wet"), "лужи"("water patches"), "залита водой" ("flooded") в зависимости от количества воды на ВПП.

265. Коэффициент сцепления ("braking coefficient") или эффективность торможения ("braking action") передаются при наличии соответствующих данных замеров.

266. Сообщения пилотов о фактической эффективности торможения передаются органом ОВД последующим воздушным судам в следующей форме: "Braking action reported (тип воздушного судна А) at (время) (оценка эффективности торможения)".

267. При наличии других данных о фактическом состоянии поверхности ВПП или по аэродрому органы ОВД передают такие данные по образцу приведенному в таблице 131 приложения 2 к настоящим Правилам.

Глава 8. Доклады о сближении воздушных судов

268. Если по мнению экипажа воздушного судна произошло сближение воздушных судов на расстояние, при котором, учитывая местоположение и относительную скорость воздушных судов, имело или могло иметь место угрозы безопасности данных воздушных судов, он сообщает диспетчерскому пункту доклад "airprox".

269. Первоначальный доклад сообщается по радиотелефонной связи диспетчеру, на ОВД у которого находится воздушное судно. Если загруженность диспетчера не позволяет ему принять доклад в данный момент, экипажу воздушного судна сообщается об этом. В этом случае данный доклад делается экипажем воздушного судна после посадки воздушного судна.

270. Доклад пилота начинается со слов "airprox report" и включает следующие пункты:

- 1) позывной воздушного судна;
- 2) код ВОРЛ;
- 3) местоположение сближения;
- 4) курс воздушного судна;

- 5) эшелон или высота;
- 6) установленное на высотомере давление;
- 7) положение воздушного судна (горизонтальный полет/набор/снижение/разворот);
- 8) метеоусловия;
- 9) дата и время (UTC) сближения;
- 10) описание другого воздушного судна;
- 11) расстояние, на котором было обнаружено воздушного судна и подробности траектории полета своего и обнаруженного воздушного судна.

Глава 9. Введение радиообмена с автотранспортными и аэродромными средствами

271. Правила ведения радиотелефонной связи соблюдаются всеми лицами, организующими и контролирующими выполнение работ на летном поле аэродрома, а также водителями автотранспортных аэродромных средств.

272. Лицам, выполняющим такие работы, а также водителям автотранспортных и аэродромных средств следует вести непрерывное прослушивание установленной частоты внутриаэропортовой связи, а при работах на летной полосе и участках РД, примыкающей к ней, постоянно прослушивать радиообмен на частоте диспетчерских пунктов "Руление" или "Вышка" ("Старт").

273. Прослушивание частот внутриаэропортовой связи диспетчерских пунктов "Руление" или "Вышка" ("Старт") производится для получения дополнительных указаний о порядке движения на летном поле и информации о передвижении наземной техники и воздушных судов.

274. Для ведения радиотелефонной связи каждому абоненту (машинам, выезжающим на летное поле) присваиваются соответствующие позывные.

275. Водители при обращении к диспетчеру должны называть себя, используя присвоенный позывной, указать свое местоположение и маршрут следования к месту работы. Образец приведен в таблице 132 приложения 2 к настоящим Правилам.

276. Если диспетчер при выходе на связь водителя занят, то он сообщает об этом словом "ждите". Это означает, что водитель ожидает вызова диспетчера и не начинает движение пока не получит на это разрешение диспетчера.

277. При невозможности выдачи разрешения для следования автотранспортных средств до запрашиваемого места, диспетчер может разрешить проследовать в установленный им пункт, после остановки в котором водитель повторно запрашивает разрешение для движения к месту назначения (работы). Образец приведен в таблице 133 приложения 2 к настоящим Правилам.

278. Разрешение на передвижение по перрону может включать всю необходимую информацию относительно других транспортных средств для

обеспечения безопасности движения. Образец приведен в таблице 134 приложения 2 к настоящим Правилам.

Фраза "Продолжайте" при радиообмене с транспортными средствами не используется.

279. Ни при каких обстоятельствах водитель любого автотранспортного и аэродромного средства не пересекает взлетно-посадочную полосу пока не получит и не подтвердит принятое на то разрешение. Доклад об освобождении летной полосы передается немедленно после ее освобождения.

280. Диспетчер дает разрешение на пересечение летной полосы автотранспортным и аэродромным средствам в случае, если воздушное судно, заходящее на посадку, имеет временной интервал не менее 5 минут до приземления или после приземления и пробега места пересечения летной полосы.

281. Разрешение на пересечение летной полосы запрашивается водителем, не доежая до спланированного участка ВПП (границы критической зоны РМС) после остановки. Образец приведен в таблице 135 приложения 2 к настоящим Правилам.

282. Если автотранспортное или аэродромное средство находится на летной полосе и возникает необходимость ее освобождения, диспетчер передает водителю этого средства указание об освобождении.

283. Во всех случаях летная полоса должна быть освобождена от автотранспортных и аэродромных средств не позднее, чем за 5 минут до расчетного (уточненного времени посадки (взлета) воздушного судна. Образец приведен в таблице 136 приложения 2 к настоящим Правилам.

284. Для информирования водителя о возможной опасной ситуации, когда автотранспортное и аэродромное средство движется по рабочей площади аэродрома, диспетчер дает указание водителю, которые выполняются немедленно. Образец приведен в таблице 137 приложения 2 к настоящим Правилам.

Глава 10. Обмен информацией между диспетчерами в процессе ОВД

285. Обмен оперативными сообщениями и информацией в процессе ОВД между диспетчерами смежных пунктов производится по соответствующим каналам связи в соответствии с технологиями работы.

286. При обмене оперативными сообщениями и информацией между диспетчерскими пунктами для вызова каждого из них используются установленные позывные. В случае организации на диспетчерских пунктах направлений, секторов используется основной позывной с добавлением присвоенного цифрового индекса. Образцы применяемой фразеологии: "Контроль-1", "Контроль-2", "Подход - 1", "Подход - 2", "Вышка".

287. При обмене сообщениями и информацией между диспетчерами смежных (взаимодействующих) пунктов ОВД в целях контроля диспетчер, принимающий сообщение и информацию повторяет:

- 1) тип и позывной воздушного судна;
- 2) время вылета, пролета пункта обязательного донесения (РНТ), рубежа передачи;
- 3) эшелон (высоту) полета;
- 4) разрешение или запрещение вылета, посадки.

В случае, если диспетчер смежного (взаимодействующего) пункта ОВД не повторил такое сообщение, то передающий диспетчер требует от него повторение его полностью или частично.

288. В ходе обеспечения полета каждого воздушного судна диспетчеры пунктов ОВД согласуют между собой условия входа (выхода) в смежный район (зону). Образец приведен в таблице 138 приложения 2 к настоящим Правилам.

289. Условия входа в смежный РОВД должны быть согласованы и переданы не позднее, чем за 5 минут до выхода на рубеж передачи ОВД.

290. Диспетчер РОВД перед входом воздушного судна в район сообщает диспетчеру ДПП. Образец приведен в таблице 139 приложения 2 к настоящим Правилам.

291. Для обеспечения выхода воздушного судна на предпосадочную прямую диспетчер "Круг" информирует диспетчера "Вышка" о его местонахождении на схеме. Образец приведен в таблице 140 приложения 2 к настоящим Правилам.

292. Диспетчер "Вышка" согласовывает с диспетчером "Руление" маршрут освобождения воздушным судном ВПП. Образец приведен в таблице 141 приложения 2 к настоящим Правилам.

293. При возникновении особых случаев в полете обеспечение безопасности движения воздушных судов достигается своевременным и четким доведением информации об этом до диспетчеров взаимодействующего пунктов ОВД, руководителей полетов, аварийно-спасательной службе и других заинтересованных служб.

При обмене сообщениями следует учитывать реально сложившуюся ситуацию. Сообщение должно содержать следующие элементы:

- 1) кому адресуется сообщение;
- 2) кто сообщает;
- 3) позывной диспетчерского пункта;
- 4) опознавательный индекс воздушного судна;
- 5) характер бедствия;
- 6) намерения (решение) командира воздушного судна и действия экипажа;
- 7) местоположение воздушного судна;
- 8) эшелон (высота) полета и курс воздушного судна;
- 9) любая другая полезная информация.

Образец приведен в таблице 142 приложения 2 к настоящим Правилам.

294. Процедуры координации определяются соглашениями между органами ОВД сопредельных государств.

Приложение № 1
к Правилам фразеологии радиообмена
при выполнении полетов и обслуживании
воздушного движения

Сокращения, принятые в авиационном английском языке

Сокращения, помеченные знаком "*", произносятся как обычное слово по правилам произношения английского языка. Остальные сокращения обычно произносятся с использованием названий букв (А - [эй], В - [би] и т.д., реже - с использованием радиотелефонного алфавита [Альфа, Браво и т.д.]).

А

AAL - Above Aerodrome Level - Над уровнем аэродрома

ACAS* - Airborne Collision Avoidance System - Бортовая Система Предупреждения Столкновений (см. TCAS)

ACC - Area Control Centre - Районный Диспетчерский Центр

ADF - Automatic Direction - Finding Equipment - Автоматический радиопеленгатор

ADR - Advisory Route - Консультативный маршрут

ADT - Approved Departure Time - Одобренное (разрешенное) время вылета

AFTN - Aeronautical Fixed Telecommunication Network - Сеть Авиационной фиксированной электросвязи (АФТН)

AGL - Above Ground Level - Относительно поверхности земли

AIC - Aeronautical Information Circular - Бюллетень аэронавигационной информации

AIRPROX* - Aircraft Proximity - Кодовое слово, применяемое в отчетах об инциденте при воздушном движении для обозначения сближения воздушных судов

AIP - Aeronautical Information Publication - Сборник Аэронавигационной Информации

AIS - Aeronautical Information Service - Служба Аэронавигационной Информации

AMSL - Above Mean Sea Level - Над средним уровнем моря

ATA - Actual Time of Arrival - Фактическое Время Прибытия

ATC - Air Traffic Control - Управление Воздушным Движением

ATD - Actual Time of Departure - Фактическое Время Вылета

ATIS* - Automatic Terminal Information Service - Система Автоматической Трансляции Информации

ATS - Air Traffic Service - Обслуживание Воздушного Движения

ATSU - Air Traffic Service Unit - Орган Обслуживания Воздушного Движения

ATZ - Aerodrome Traffic Zone - Зона Аэродромного Движения

С

CAVOK* - Visibility, cloud and present weather better than prescribed values or conditions (pronounced Cav-okay) - Видимость, облачность и фактическая

погода лучше предписанных значений или условий (произносится Кав-окей)

СТА - Control Area - Диспетчерский район

СТР - Control Zone - Диспетчерская зона

D

DF - Direction Finding - Пеленгатор

DME - Distance Measuring Equipment - Дальномерное Оборудование

DR - Dead Reckoning - Метод Отсчета

E

EAT - Expected Approach Time - Ожидаемое Время (начала) Подхода

ETA - Estimated Time of Arrival - Расчетное Время Прибытия

ETD - Estimated Time of Departure - Расчетное Время Вылета

F

FAF - Final Approach Fix - Контрольная точка конечного этапа захода на посадку

FAP - Final Approach Point - Точка конечного этапа захода на посадку

FIR - Flight information Region - Район Полетной Информации

FIS - Flight Information Service - Служба Полетной Информации

FL - Flight Level - Эшелон Полета

Ft - Foot (feet) - Фут (ы)

G

GAT - General Air Traffic - Основное Воздушное Движение

H

H24 - Continuous day and night service (pronounced Aitch Twenty Fower) - Круглосуточная Служба (произносится Эйч Туенти Фауэр)

HF - High Frequency - Высокая Частота

HJ - Sunrise to Sunset - Светлое Время

I

IAF - Initial Approach Fix - Точка Начального Этапа Захода на посадку

ICAO* - International Civil Aviation Organization - Международная Организация Гражданской Авиации

IF - Intermediate Approach Fix - Точка Промежуточного Этапа Захода на посадку

IFR - Instrument Flight Rules - Правила Полетов по Приборам

ILS - Instrument Landing System - Инструментальная Система Посадки

IMC - Instrument Meteorological Conditions - Инструментальные Метеорологические Условия

K

KG - Kilogram (s) - Килограмм (ы)

KM - Kilometre (s) - Километр (ы)

KT - Knot (s) - Узел (узлы)

M

MAPt - Missed Approach Point - Точка ухода на второй круг

MATZ - Military Aerodrome Traffic Zone - Зона Полетов Военного Аэродрома

MDA/H - Minimum Descent Altitude/Height - Минимальная Высота Снижения (абсолютная/относительная)

MEDA* - Military Emergency Diversion Aerodrome - Военный Аварийный Запасной Аэродром

MET* - Meteorological or Meteorology - Метеорологический /Метеорология

METAR* - Routine aviation aerodrome weather report - Стандартное

Сообщение о погоде на аэродроме

Mb - Millibars - Миллибар (ы)

N

NDB - Non-Directional Radio Beacon - Ненаправленный Радиомаяк

O

OCA/H - Obstacle Clearance Altitude/Height - Безопасная Высота Пролета над Препятствиями (абсолютная/относительная)

P

PAPIS* - Precision Approach Path Indicating System (pronounced Pa-pee) -

Световая Система Точного Захода на посадку (произносится Па-пи)

PAR - Precision Approach Radar - Посадочный Радиолокатор

Q

QDM - Magnetic heading (zero wind) (Sometimes employed to indicate magnetic heading of a runway)

Магнитное направление (штилевой) (Иногда применяется для обозначения магнитного направления ВПП)

QDR - Magnetic bearing - Магнитный пеленг

QFE - The observed pressure at a specified datum (usually aerodrome or runway threshold elevation) corrected for temperature - давление на определенном уровне (обычно аэродрома или превышении порога ВПП)

QNH - Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on the ground and indications of elevation when in the air - Давление на аэродроме, приведенное к уровню моря

QTE - True bearing - Истинный пеленг

R

RA - Resolution Advisory (see TCAS) - Рекомендация по разрешению угрозы столкновения (см. TCAS)

RCC - Rescue Co-ordination Center - Центр Поиска и Спасания

RTF - Radiotelephone / Radiotelephony - Радиотелефонный/Радиотелефония

RVR - Runway Visual Range - Видимость на ВПП

RVSM - Reduced Vertical Separation Minimum - Сокращенный минимум вертикального эшелонирования

S

SAR - Search and Rescue - Поиск и Спасание

SID* - Standard Instrument Departure - Стандартный Маршрут Вылета по приборам

SIGMET - *Significant information concerning en-route weather phenomena which may affect the safety of aircraft operations - Важная информация о явлениях погоды по маршруту, которая может повлиять на безопасность полетов

SMGCS - Surface Movement Guidance and Control System - Система

управления наземным движением и контроля за ним

SRA - Surveillance Radar Approach - Заход по обзорному локатору

SSR - Secondary Surveillance Radar - Вторичный обзорный Радиолокатор

STAR* - Standard (instrument) Arrival Route - Стандартный Маршрут

Прибытия по приборам

T

TA - Traffic Advisory (see TCAS) - Консультативная информация о воздушном движении (см. TCAS)

TAF* - Terminal Aerodrome Forecast - Прогноз погоды по Аэродрому

TCAS* - Traffic Collision Avoidance System (Tee-kas) - Бортовая Система Предупреждения Столкновений (Ти-кас)

TMA - Terminal Control Area - Район Аэродрома (Аэроузла)

U

UAS - Upper Airspace - Верхнее Воздушное Пространство

UHF - Ultra High Frequency - Ультра Высокая Частота

UTC - Coordinated Universal Time - Всемирное Координированное Время

V

VASIS* - Visual Approach Slope Indicator System (pronounced Var-zi) -

Система Индикации Глиссасы Визуального Захода на посадку (произносится Ва-зи)

VDF - Very High Frequency Direction Finding Station - ОБЧ радиопеленгатор

VFR - Visual Flight Rules - Правила Визуальных Полетов

VHF - Very High Frequency (30 to 300 MHz) - Очень Высокая Частота

VMC - Visual Meteorological Conditions - Визуальные Метеорологические

Условия

VOLMET* - Meteorological information for aircraft in flight -

Метеорологическая информация для воздушного судна в полете

VOR - VHF Omni directional Radio Range - ОБЧ Всенаправленное угломерное оборудование

Приложение № 2
к Правилам фразеологии радиообмена
при выполнении полетов и обслуживании
воздушного движения

Таблица 1

Латинский алфавит			Русский алфавит	
Буква	Слово	Произношение, выраженное буквами русского алфавита (подчеркнутые слоги являются ударными)	Буква	Слово
A	Alpha	<u>А</u> лфа	А	Анна

B	Bravo	<u>Б</u> раво	Б	Борис
C	Charlie	<u>Ч</u> арли или <u>Ш</u> арли	В	Василий
D	Delta	<u>Д</u> элта	Г	Григорий
E	Echo	<u>Э</u> ко	Д	Дмитрий
F	Foxtrot	<u>Ф</u> окстрот	Е	Елена
G	Golf	<u>Г</u> олф	Ж	Женя
H	Hotel	<u>Х</u> отэл	З	Зинаида
I	India	<u>И</u> ндия	И	Иван
J	Juliett	<u>Д</u> жультет или <u>Д</u> жулиэт	Й	Иван краткий
K	Kilo	<u>К</u> ило	К	Константин
L	Lima	<u>Л</u> има	Л	Леонид
M	Mike	<u>М</u> айк	М	Михаил
N	November	<u>Н</u> овембер	Н	Николай
O	Oscar	<u>О</u> скар	О	Ольга
P	Papa	<u>П</u> апа	П	Павел
Q	Quebec	<u>К</u> эбек	Р	Роман
R	Romeo	<u>Р</u> омео	С	Семен
S	Sierra	<u>С</u> ьерра	Т	Татьяна
T	Tango	<u>Т</u> анго	У	Ульяна
U	Uniform	<u>Ю</u> ниформ или	Ф	Федор
V	Victor	<u>У</u> ниформ	Х	Харитон
W	Whiskey	<u>В</u> икта	Ц	Цапля
X	X-ray	<u>У</u> иски	Ч	Человек
Y	Yankee	<u>Э</u> ксерэй	Ш	Шура
Z	Zulu	<u>Я</u> нки	Щ	Щука
		<u>З</u> улу	Э	Эхо
			Ю	Юрий
			Я	Яков
			Ы	Еры
			Ь	Мягкий знак
			Ъ	Твердый знак

Таблица 2

Число или элемент числа	Русский язык	Английский язык	Произношение, выраженное буквами русского алфавита
0	ноль	zero	<u>З</u> и-ро
1	один	one	Уан
2	два	two	Ту
3	три	three	Три
4	четыре	four	<u>Ф</u> о-эр
5	пять	five	Файв
6	шесть	six	Сикс

7	семь	seven	Сэв-эн
8	восемь	eight	Эйт
9	девять	nine	<u>Найн-эр</u>
Десятая доля (запятая)	запятая	decimal	<u>Дэ-си-мал</u>
Сотня	сто	hundred	<u>Хан-дред</u>
Тысяча	тысяча	thousand	<u>Тау-зэнд</u>

Таблица 3

Число	Передается как	Произносится на английском:	Произносится на русском:
0	ноль	<u>зи-ро</u>	ноль
03	ноль три	<u>зи-ро три</u>	три
5	пять	<u>файв</u>	пять
10	один ноль	<u>уан зи-ро</u>	десять
75	семь пять	<u>сэв-эн файв</u>	семьдесят пять ст
100	одна сотня	<u>уан хан-дред</u>	пятьсот восемьдес
583	пять восемь три	<u>файв эйт три</u>	три
2 500	две тысячи пять сотен	<u>ту тау-зэнд файв хан-дред</u>	две пятьсот
5 000	пять тысяч	<u>файв тау-зэнд</u>	пять тысяч
11 000	один один тысяч	<u>уан уан тау-зэнд</u>	одиннадцать тыся
25 000	два пять тысяч	<u>ту файв тау-зэнд</u>	двадцать пять тыся
38 143	три восемь один четыре три	<u>три эйт уан фо-эр три</u>	тридцать восемь тысяч сто сорок тр

Таблица 4

Число	Передается как	Произносится на английском как	Произносится на русском как
0	ноль	<u>зи-ро</u>	ноль
03	ноль три	<u>зи-ро три</u>	ноль три
5	пять	<u>файв</u>	пять
10	один ноль	<u>уан зи-ро</u>	десять
75	семь пять	<u>сэв-эн файв</u>	семь пять
100	одна сотня	<u>уан зи-ро зи-ро</u>	один ноль ноль
583	пять восемь три	<u>файв эйт три</u>	пять восемь три
2 500	две тысячи пять сотен	<u>ту файв зи-ро зи-ро</u>	две тысячи пятьсот
5 000	пять тысяч	<u>файв зи-ро зи-ро зи-ро</u>	пять тысяч
		<u>уан уан зи-ро зи-</u>	

11 000	один один тысяч	<u>ро зи-ро</u>	одиннадцать тысяч
25 000	два пять тысяч	<u>ту файв зи-ро зи-ро</u>	двадцать пять тысяч
38 143	три восемь один четыре три	<u>три эйт уан фо-эр</u> <u>три</u>	три восемь один четыре три

Таблица 5

Число	Передается как	Произносится на английском	Произносится на русском
118,1	Один один восемь запятая один	уан уан эйт дэ-си-мал уан	Сто восемнадцать запятая один

Таблица 6

Время	Передается как	Произносится на английском как	Произносится на русском как
08.03	НОЛЬ ТРИ или НОЛЬ ВОСЕМЬ НОЛЬ ТРИ	ЗИ-РО ТРИ или ЗИ-РО ЭЙТ ЗИ-РО ТРИ	Три минуты
13.00	ОДИН ТРИ НОЛЬ НОЛЬ	УАН ТРИ ЗИ-РО ЗИ-РО	Тринадцать часо
20.57	ПЯТЬ СЕМЬ или ДВА НОЛЬ ПЯТЬ СЕМЬ	ФАЙВ СЭВ-эн или ТУ ЗИ-РО ФАЙВ СЭВ-эн	Двадцать часов пятьдесят семь минут

Таблица 7

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, time 0611	Air Astana 504, request time check
Эйр Астана 504, время 7 часов 25 минут	Эйр Астана 504, прошу проверку времени

Таблица 8

Слово/Фраза		Значение
ACKNOWLEDGE	ПОДТВЕРДИТЕ	Сообщите, что вы получили и поняли

		это сообщение
AFFIRM	ПОДТВЕРЖДАЮ	Даю положительный ответ, согласен, да
APPROVED	ОДОБРЕНО	Разрешение на предлагаемые действия выдано
ADVISE	СООБЩИТЕ	Передайте мне следующую информацию
BREAK	РАЗДЕЛ	Настоящим указывается промежуток между частями сообщения (используется, когда нет четкого разделения между текстом и другими частями сообщения)
BREAK BREAK	РАЗДЕЛ РАЗДЕЛ	Настоящим указываю на промежуток между сообщениями, передаваемыми различным воздушным судам в условиях интенсивного движения
CANCEL	ОТМЕНЯЮ	Переданное ранее разрешение аннулируется
CHECK	ПРОВЕРКА	Проверьте систему или процедуру (ответ, как правило, не

		требуется) или Проверка работоспособности или точности (предполагает ответ)
CLIMB *	НАБИРАЙТЕ	Выполняйте набор заданного эшелона (высоты)
CLEARED	РАЗРЕШЕНО	Разрешаю выполнение действий в соответствии с оговоренными условиями
CONFIRM	ПОДТВЕРДИТЕ	Правильно ли я понял следующую фразу...? или Правильно ли Вы приняли это сообщение?
CONTACT	РАБОТАЙТЕ	Установите радиосвязь с...
CORRECT	ПРАВИЛЬНО	Поняли правильно
CORRECTION	ПОПРАВКА	В данной передаче (или указанном сообщении) была сделана ошибка. Правильным вариантом является следующий...
DESCEND *	СНИЖАЙТЕСЬ	Выполняйте снижение до заданного эшелона (высоты)

DISREGARD	НЕ ПРИНИМАЙТЕ ВО ВНИМАНИЕ	Считайте, что данное сообщение не передавалось
EXPEDITE DESCENT (CLIMB)	УСКОРЬТЕ СНИЖЕНИЕ (НАБОР)	Ускорьте снижение (набор) до ранее заданного эшелона (высоты)
GO AHEAD	ПРОДОЛЖАЙТЕ	Продолжайте передавать ваше сообщение. Используется только в отношении воздушного судна, находящихся в воздухе
HOW DO YOU READ	КАК СЛЫШИТЕ	Каково качество моей передачи?
IDENTIFIED	ОПОЗНАНЫ	Ваши доклады совпадают с меткой на экране индикатора
I SAY AGAIN	ПОВТОРЯЮ	Повторяю для ясности или уточнения
MONITOR	ПРОСЛУШИВАЙТЕ	Прослушивайте на (частоте)
MAINTAIN	ВЫДЕРЖИВАЙТЕ	Выдерживание указанных уровней (эшелонов, высот)
NEGATIVE	НЕТ/НЕВЕРНО/ЗАПРЕЩЕНО	Даю отрицательный ответ, не согласен, не разрешаю или неправильно
OUT	КОНЕЦ	Настоящий обмен передачами

		закончен, и ответа не ожидается. Примечание: Обычно не используется при связи на ОВЧ
OVER	ПРИЕМ	Моя передача закончена, я жду от вас ответа. Примечание: Обычно не используется при связи на ОВЧ
PASS YOUR MESSAGE	ПЕРЕДАВАЙТЕ ВАШЕ СООБЩЕНИЕ	Продолжайте передавать ваше сообщение. Относится к воздушному судну, находящимся на земле.
READ BACK	ПОВТОРИТЕ МОЕ СООБЩЕНИЕ	Повторите мне все или указанную часть этого сообщения в том виде, в каком вы ее приняли
RECLEARED	ВЫДАНО НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ	В последнее разрешение внесены изменения, и данное новое разрешение заменяет выданное вам ранее разрешение или часть его
REQUEST	ПРОШУ или ЗАПРОСИТЕ	Мне бы хотелось

		знать ... или Я хотел бы получить...
ROGER	ПОНЯЛ	Я принял всю вашу последнюю передачу. Примечание: Ни при каких обстоятельствах не используется в ответе на вопрос, требующий повторения или прямого утвердительного (ДА) или отрицательного (НЕТ) ответа
RUNWAY-IN USE	ИСПОЛЬЗУЕМАЯ ВПП	Обозначение рабочей ВПП (двухзначное число)
SAY AGAIN	ПОВТОРИТЕ	Повторите все или следующую часть вашей последней передачи
SPEAK SLOWER	ГОВОРИТЕ МЕДЛЕННЕЕ	Уменьшите скорость передачи
STANDBY	ЖДИТЕ	Будьте на приеме, я Вас вызову
VERIFY	ПРОВЕРЬТЕ И ПОДТВЕРДИТЕ	Проверьте и убедитесь в правильности
WILCO	ВЫПОЛНЯЮ	Ваше сообщение понял и буду выполнять
WORDS TWICE	ПРОДУБЛИРУЙТЕ СЛОВА или СЛОВА БУДУТ ПРОДУБЛИРОВАНЫ	а) При запросе: Связь плохая. Прошу передавать каждое

	ЗАПРЕЩАЮ***	слово или группу слов дважды. b) Для информации: Поскольку связь плохая, каждое слово или группу слов в данном сообщении буду передавать дважды. Запрещаю выполнение запрашиваемых действий или ранее переданного указания.
OUTER MARKER	ДАЛЬНИЙ	Дальняя приводная радиостанция (ДПРМ)
INNER MARKER	БЛИЖНИЙ	Ближняя приводная радиостанция (БПРМ)
BRAKING ACTION	УСЛОВИЯ ТОРМОЖЕНИЯ	Условия торможения на ВПП
RUNWAY SURFACE CONDITION	ПОЛОСА...	Состояние ВПП: сухая, мокрая, гололед, слякоть...
TRUE BEARING...DISTANCE	АЗИМУТ...УДАЛЕНИЕ... БОКОВОЕ... РАДИАЛЬНОЕ СЛЕДУЙТЕ****	Истинное местоположение воздушного судна в полярных координатах относительно места установки антенны радиолокатора.

		Расстояние (удаление), на котором находится воздушное судно по отношению к осевой линии ВПП и ее продолжению по курсу взлета и посадки.
POSITION	МЕСТО	1. Если произносит пилот: Я сейчас передам Вам свое местоположение. 2. Если произносит диспетчер: Передаю Ваше местоположение.
REPORT	ДОЛОЖИТЕ/СООБЩИТЕ	Передайте информацию о Ваших действиях
ILS APPROACH	ЗАХОД ПО МАЯКАМ	Заход на посадку по ОСП. Заход на посадку по РМС.
NDB APPROACH	ЗАХОД ПО ОПРС ЗАХОД ПО ПРИВОДНЫМ	Заход на посадку по отдельной приводной радиостанции
VOR APPROACH	ЗАХОД ПО ВОР	Заход на посадку по маяку ВОР
VISUAL APPROACH	ЗАХОД ВИЗУАЛЬНЫЙ	Заход на посадку по установленной схеме визуального захода, который частично или полностью выполняется с соблюдением ПВП.

После слов Climb, Descend, помеченные в таблице знаком "*" предлог "to" не используется перед заданным эшелонем полета. Перед заданием высоты полета эти слова используются с предлогом, но обязательным разделением "to" и цифр словами "height" или "altitude". Например,

KLM410,descend flight level 6300 metres
DLH115, climb FL 8100 metres
AZA9443, descend to altitude 1500 metres, QNH 1012
CH711, climb to height 800 metres, QFI 933

Таблица 9

Орган обслуживания воздушного движения/диспетчерский пункт	Английский	Русский
Диспетчерский пункт района обслуживания воздушного движения	CONTROL	КОНТРОЛЬ
Диспетчерский пункт радиолокационного контроля (общее)	RADAR	РАДАР
Диспетчерский пункт подхода	APPROACH	ПОДХОД
Диспетчерский пункт круга*	RADAR	КРУГ
Диспетчерский пункт аэродрома (ВЫШКА)	TOWER	ВЫШКА
Стартовый диспетчерский пункт	TOWER	СТАРТ
Диспетчерский пункт руления	GROUND	РУЛЕНИЕ
Местный диспетчерский пункт		РАЙОН
Диспетчерская/административная служба управления движением на перроне	APRON	ПЕРРОН
Командно-диспетчерский пункт местных воздушных линий		ВОЛНА
Радиостанция метеоинформации		МЕТЕО
Производственно-диспетчерская служба предприятия		ТРАНЗИТ

Таблица 10

Расстояние	км;
Высота полета	м;
Эшелон полета	м (номер эшелона)*

Скорость полета (приборная, истинная,путевая)	км/ч;
Вертикальная скорость	м/с;
Скорость ветра на эшелоне (высоте) полета	км/ч;
Скорость ветра у земли	м/с;
Направление ветра на эшелоне (высоте) полета (от истинного меридиана)	град;
Направление ветра у земли (от магнитного меридиана)	град;
Высота облачности	м;
Количество облачности	окт;
Видимость на ВПП (дальность видимости)	м; км;
Давление на аэродроме	мм рт. ст, гпа, мбар;
Температура	градусы цельсия (°с);
Остаток топлива	в часах и минутах или тоннах (кг);
Магнитный путевой угол (МПУ) взлета, посадки	град;
Маркированный номер ВПП	десятки град.

Размерность помеченная "*" используется при внедрении сокращенных интервалов вертикального эшелонирования (далее - RVSM).

Таблица 11

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, Almaty Tower, pass your message	Almaty Tower, Air Astana 504
Эйр Астана 504, Алматы Подход	Алматы Подход, Эйр Астана 504

Таблица 12

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, descend FL 2400 metres	Descend FL 2400 metres, Air Astana 504
Air Astana 504, maintain FL 2400 metres	Air Astana 504, maintaining FL 2400 metres

Эйр Астана 504, снижайтесь 2400	Снижаюсь 2400, Эйр Астана 504
Эйр Астана 504, следуйте 2400	Следую 2400 ,Эйр Астана 504

Таблица 13

Диспетчер	Пилот
Эйр Астана 504, Алматы Контроль набирайте 8600	Алматы Контроль, Эйр Астана 504 в наборе 8600 подхожу к Толе Би ТУРОК рассчитываю в 59

Таблица 14

All stations, Almaty Approach, Almaty VOR out of operation due failure
Всем бортам, Алматы – Подход, ВОР неисправен

Таблица 15

Фраза на английском языке	На русском языке	Значение
SAY AGAIN	ПОВТОРИТЕ	Повторите все сообщение
SAY AGAIN ... (элемент)	ПОВТОРИТЕ... (элемент)	Повторите определенны элемент сообщения
SAY AGAIN ALL BEFORE ... (первое слово принятое удовлетворительно)	ПОВТОРИТЕ ВСЕ ДО...	Повторите все до ...
SAY AGAIN ALL AFTER ... (последнее слово принятое удовлетворительно)	ПОВТОРИТЕ ВСЕ ПОСЛЕ...	Повторите все после ...
SAY AGAIN ALL BETWEEN ... AND ...	ПОВТОРИТЕ ВСЕ МЕЖДУ...И...	Повторите все между ...

Таблица 16

Диспетчер	Пилот
Station calling, Almaty Ground, say again your call sign	Almaty Ground... 504 Almaty Ground, Air Astana 504
Алматы Руление, кто вызывает?	Алматы Руление...773 Алматы Руление, Эйр Астана 504

Таблица 17

Air Astana 504, BLH 47 FL 10600 MAROR 03 correction MAROR 53
Эйр Астана 504, ОТАРИ в 47 на 10600 СУЛЕТ в 3, даю поправку, СУЛЕТ в 53

Таблица 18

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, relay my message to KLM 410	Air Astana 504, go ahead, I will relay
Эйр Астана 504, передайте мое сообщение КЛИМ 410	Эйр Астана 504, продолжайте ваше сообщение, я передам

Таблица 19

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, contact Almaty Control 135,4	Almaty Control 135,4 Air Astana 504
Эйр Астана 504, работайте с Алматы Подход, 124,8	С Алматы Подход 124,8 Эйр Астана 504

Таблица 20

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, Almaty Control, remain this frequency	Almaty Control, Air Astana 504, Approach 124,8 reply not

	received
Эйр Астана 504, работайте со мной	Алматы Подход, Эйр Астана 504, Контроль на 135,4 не отвечает

Таблица 21

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, standby 119,4 for Tower	119,4 for Tower, Air Astana 504
Эйр Астана 504, быть на приеме Алматы Подход, 124,8	Буду на приеме Алматы Подход 124,8 Эйр Астана 504
Air Astana 504, monitor ATIS 135,1	Monitoring 135,1 Air Astana 504
Эйр Астана 504, прослушайте АТИС, на 129,8	Прослушать АТИС, на 129,8 Эйр Астана 504

Таблица 22

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, cleared to Frankfurt (destination) via АКЧИ 1D, FL 10600 metres, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8 Air Astana 504, read back correct	Cleared to Frankfurt (destination), via АКЧИ 1D FL 10600 metres, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8 Air Astana 504
Эйр Астана 504, разрешено на Астану, через АКЧИ 1 ЕКО, эшелон 10600, код 0017, после взлета работать с "Кругом" 120,8 Эйр Астана 504, приняли правильно	Разрешено на Астану, через АКЧИ 1 ЕКО, эшелон 10600, код 0017, после взлета работать с "Кругом" 120,8, Эйр Астана 504
Air Astana 504, cleared to Frankfurt (destination), right turn out to UC, climb initially FL 3000 metres, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8 Air Astana 504, read back correct	Cleared to Frankfurt (destination), right turn out to UC, climb initially FL 3000 metres, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8 Air Astana 504

Таблица 23

Диспетчер	Пилот
-----------	-------

Air Astana 504, now changing: climb initially FL 3000 metres. The rest as cleared.	Climb initially FL 3000 metres, Air Astana 504
Эйр Астана 504, запишите изменение в диспетчерское разрешение: первоначально набирать 3000	Набирать 3000, Эйр Астана 504

Таблица 24

Level instructions;	разрешения или запрещения на изменения эшелона (высоты) полета;
Heading instructions;	задание курса полета;
Speed instructions;	задание скорости полета или числа М
Airways or route instructions;	трассовые и маршрутные разрешения;
Runway-in use;	назначение магнитного путевого угла рабочего направления (маркированного номера) ВПП;
Clearance to Enter, Land On, Take-Off On, Backtrack, Cross or Hold Short of an Active Runway;	разрешение на вход, посадку, взлет, движение по ВПП, пересечение ВПП, РД, занятие предварительного старта;
SSR operating Instructions;	задание кода (режима) ответчика ВОРЛ;
Altimeter Settings;	значение принятого давления для установки на высотомере;
VDF information;	значение принятого пеленга;
Frequency Changes.	значение заданной частоты канала радиосвязи;
Time instructions;	значение заданного времени;
	сообщение отличающиеся от стандартных или требующие от командира воздушного судна изменения ранее принятого решения (или плана полета);

Таблица 25

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, cross AI at FL 6300 metres	Cross AI at FL 6300 metres, Air Astana 504
Эйр Астана 504, пролет АКЧИ на 4200	Пролет АКЧИ на 4200, Эйр Астана 504
Air Astana 504, hold position	Holding, Air Astana 504
Эйр Астана 504, ждать на предварительном	Ждать на предварительном, Эйр Астана 504

Таблица 26

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, climb FL 9600 metres	Climbing FL 8600 metres, Air Astana 504
Air Astana 504, negative, climb FL 9600 metres	Climbing FL 9600 metres, Air Astana 504
Эйр Астана 504, снижайтесь 5700	Снижаюсь 5400, Эйр Астана 504
Эйр Астана 504, ошибка, снижайтесь 5700	Снижаюсь 5700, Эйр Астана 504

Таблица 27

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, Almaty Control, cleared to MAROR, climb FL 10600 metres , cross AI at FL 6600 metres	Air Astana 504, unable to comply, cannot cross AI at FL 6600 due weight
Эйр Астана 963, набирайте 5700, пролет ТИРБА не ниже 3300	Эйр Астана 963, набираю 5700, на ТИРБА занять 3300 не могу из-за загрузки.

Таблица 28

Шкала слышимости	Значение на английском языке	Значение на русском языке
1	Unreadable	Неразборчиво
2	Readable now and then	Разборчиво временами
3	Readable but with difficulty	Разборчиво, но с трудом
4	Readable	Разборчиво

5	Perfectly readable	Отлично
---	--------------------	---------

Таблица 29

Диспетчер	Пилот
Station calling, Almaty Ground, you are unreadable or Air Astana 504, Almaty Ground, read you 3 loud background whistle or Air Astana 504, Almaty Ground, read you 5	Almaty Ground, Air Astana 504, radio check
Эйр Астана 504, Алматы Руление, слышимость 1 или Эйр Астана 504, Алматы Руление, слышимость 3, фоновый свист или Эйр Астана 504, Алматы Руление, слышимость 5	Алматы Руление, Эйр Астана 504, проверка связи

Таблица 30

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, report your level Air Astana 504, descend FL 2100 metres	Air Astana 504, maintaining FL 3000 metres Descend FL 2100 metres, Air Astana 504
Эйр Астана 504, сообщите высоту Эйр Астана 504, набирайте 7800	5100, Эйр Астана 504, следую 6000 Набираю 7800, Эйр Астана 504

Таблица 31

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, report passing FL 2400 metres	Report passing FL 2400 metres, Air Astana 504 Air Astana 504, passing FL 2400

	metres
Эйр Астана 504, набирайте 7800 пересечение 3600 доложить	Набираю 7800, пересечение 3600 доложу, Эйр Астана 504
Эйр Астана 504, набирайте 7800	Пересекаю 3600, Эйр Астана 504
Air Astana 504, descend FL 5700 metres	Air Astana 504, request descent
Эйр Астана 504, снижайтесь 2400	Разрешите снижение, Эйр Астана 504
Air Astana 504, stop descent at FL 4200 metres	Stop descent at FL 4200 metres, Air Astana 504
Эйр Астана 504 прекратите снижение, следуйте 2400	Прекратил снижение, следую 2400, Эйр Астана 504

Таблица 32

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, expedite descent FL 5700 metres 10 metres per second	Expedite descent FL 5700 metres 10 metres per second, Air Astana 504
Эйр Астана 504, ускорьте набор 5400 м. с вертикальной 10 м/с	Набираю 5700 м. Увеличил вертикальную до 10 м/с, Эйр Астана 504
Air Astana 504, climb FL 9600 metres, expedite until passing FL 5400 metres	Climb FL 9600 metres, expedite until passing FL 5400 metres, Air Astana 504 or Air Astana 504, unable expedite climb due weight
Эйр Астана 504, набирайте 9600, ускорьте набор до пересечения 5400	Набираю 9600, увеличил вертикальную до пересечения 5400, Эйр Астана 504 или Увеличить не могу, вертикальная максимальная, Эйр Астана 504

Таблица 33

Диспетчер	Пилот
-----------	-------

Air Astana 504, descend immediately FL 7800 metres due traffic	Descend immediately FL 7800 metres, Air Astana 504
Эйр Астана 504, немедленно набирайте 3600, встречный 3300	Немедленно набираю 3600, встречный 3300, Эйр Астана 504

Таблица 34

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, when ready, descend FL 5700 metres	When ready, descend FL 5700 metres, Air Astana 504 Air Astana 504, leaving FL 10100 descending FL 5700 m
Эйр Астана 504, снижение по расчету, 5700	Снижение по расчету 5700, Эйр Астана 504 Эйр Астана 504, снижаюсь 5700

Таблица 35

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, roger	Air Astana 504, BERVI 47, FL10100 metres, OTARI 53
Эйр Астана 504, понял	Эйр Астана 504, БЕРВИ 29, 10100, ОТАРИ 53

Таблица 36

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, next report at MAROR	Wilco, Air Astana 504
Эйр Астана 504, АРБОЛ доложить	АРБОЛ доложу, Эйр Астана 504
Air Astana 504, omit position reports this frequency	Wilco, Air Astana 504
Эйр Астана 504, выход из зоны доложить	Выход из зоны доложу, Эйр Астана 504
Air Astana 504, resume position reporting	Wilco, Air Astana 504

Эйр Астана 504, возобновите передачу донесений о местоположении	Понял, Эйр Астана 504
---	-----------------------

Таблица 37

Air Astana 504, you are 15 km left/right of track (airway)
Эйр Астана 504, правее/левее трассы (маршрута) 15, удаление от Акчи 75

Таблица 38

Air Astana 504, cleared as filed
Эйр Астана 504, Алматы Контроль, на трассе (маршруте), удаление от (до) Акчи 85

Таблица 39

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, Almaty Ground, runway 05, wind 360 5 m/s, visibility 1500, rain, overcast cloud 600, QFE 699 mm, RW 05, runway is wet, braking action – good	Almaty Ground, Air Astana 504, request departure information
Эйр Астана 504, взлетный 52, погода за 7.30 ветер 300° 5 м/с, видимость 1400, дождь, облачность 600, полоса мокрая, сцепление 05, на высоте от 300 до 800 метров сильный сдвиг ветра, давление 695 мм	Алматы Руление, Эйр Астана 504, сообщите информацию для вылета

Таблица 40

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, Almaty Ground, start up approved or Air Astana 504, Almaty Ground, start up at time 35	Almaty Ground, Air Astana 504, stand 47 information Bravo, request start up

<p>or Air Astana 504, Almaty Ground, expect start up at time 35</p> <p>or Air Astana, 504 Almaty Ground, expect departure at time 49, start up when ready</p> <p>or Air Astana 504, Almaty Ground, expect departure at time 49, start up at discretion</p>	
<p>Эйр Астана 504, Алматы Руление, запуск разрешаю</p> <p>или Эйр Астана 504, Алматы Руление, запуск в 45</p> <p>или Эйр Астана 504, Алматы Руление, ждать вылет в 15</p> <p>или Эйр Астана 504, Алматы Руление, запуск по готовности разрешаю</p> <p>или Эйр Астана 504, Алматы Руление, вылет в 15, запуск по готовности разрешаю</p>	<p>Алматы Руление, Эйр Астана 504, стоянка 5, информация Анна разрешите запуск</p>

Таблица 41

Диспетчер	Пилот
<p>11555, Алматы Руление, запуск и контрольное висение разрешаю</p> <p>555, Алматы Руление, предварительный разрешаю, по РД А</p> <p>555, работайте с Вышкой 119,4</p>	<p>Алматы Руление, 11555, стоянка 2, разрешите запуск и контрольное висение, информация Анна</p> <p>555, разрешили</p> <p>555, контрольное висение выполнил взлет по самолетному разрешите предварительный</p> <p>или</p> <p>555, контрольное висение выполнил взлет по вертолетному</p> <p>с Вышкой 119,4 11555</p>

Диспетчер	Пилот
11555, Almaty Ground, start up and spot hovering approved	Almaty Ground, 11555, request start up and spot hovering, information Alpha
555, Almaty Ground, taxi to holding point, runway 05 via taxiway A	555, approved 555, spot hovering completed, expecting running take off request taxi information
555, Contact Tower on 119,4	or 555, spot hovering completed expecting hover take off Contact Tower 119,4 11555

Таблица 42

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, Almaty Ground, tow approved via stand 49 or A Air Astana 504, Almaty Ground, hold position, give way to Airbus from left to right	Almaty Ground, Air Astana 504, stand 47 request tow to taxiway C for start up Giving way, Air Astana 504
Эйр Астана 504, Алматы Руление, буксировку на РД С разрешаю Или Эйр Астана 504, ждать	Алматы Руление, Эйр Астана 504, стоянка 49, разрешите буксировку на РД С для запуска Разрешили, Эйр Астана 504 Ждать, Эйр Астана 504

Таблица 43

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, push back and start up on TW C approved	Air Astana 504, stand 7 request push back and start up

Эйр Астана 504, Алматы Руление, буксировку носом на юг и запуск на траверзе стоянки 14 разрешаю	Алматы Руление, Эйр Астана 504, стоянка 7 разрешите буксировку и запуск Разрешили, Эйр Астана 504
---	--

Таблица 44

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, push back approved or Air Astana 504, negative. Expect one minute delay due A310 taxing behind	Air Astana 504, stand 7, request push back
Эйр Астана 504, Алматы Руление, буксировку на РД А разрешаю	Алматы Руление, Эйр Астана 504, стоянка 5 разрешите буксировку Разрешили, Эйр Астана 504

Таблица 45

Наземная команда	Пилот
Confirm brakes released	Ready for pushback
Commencing pushback	Brakes released
Pushback completed, confirm brakes set	Brakes set: disconnect
Disconnecting, stand by for visual signal at your left	Roger

Таблица 46

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, taxi to holding point, runway 05, via taxiway A	Air Astana 504, request taxi (request progressive taxi)
Эйр Астана 504, по РД А предварительный разрешаю или Эйр Астана 504, по РД С до пересечения	Алматы Руление, Эйр Астана 504 разрешите предварительный Предварительный разрешили, Эйр

с РД В	Астана 504 По РД С до пересечения с РД В, Эйр Астана 504
Air Astana 504, hold short of runway 05 Air Astana 504, negative, I will call you Air Astana 504, cross runway 05 report vacated, continue to the apron Air Astana 504, if practicable expedite taxi, traffic on final	Air Astana 504, approaching holding point runway 05 Holding short, Air Astana 504 or Air Astana 504, holding short, request cross runway 05 Holding, Air Astana 504 Crossing runway 05, will report vacated, Air Astana 504 Air Astana 504, expediting Air Astana 504, runway 05 vacated
Эйр Астана 504, ВПП 23 по РД А на РД мокрый снег (участки со льдом/скопление воды и т.п.) предварительный разрешаю или Эйр Астана 504, взлетный 52, взлет с грунтовой, правее ВПП 05 100 м, полоса освещена (маркирована щитами/маркировка отсутствует/ укатана и т.п.) по РД С, предварительный разрешаю	Алматы Руление, Эйр Астана 504, разрешите предварительный Предварительный разрешили, Эйр Астана 504 Предварительный разрешили, взлет с грунтовой, Эйр Астана 504

Таблица 47

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, give way to the aircraft arriving on your left	Giving way, Air Astana 504
Эйр Астана 504, пропустить А-320, пересекающий справа налево по РД С	Эйр Астана 504 понял, пропускаю

Таблица 48

Диспетчер	Пилот
-----------	-------

Air Astana 504, contact Tower 119,4	Holding point, Air Astana 504 Tower 119,4 Air Astana 504
Эйр Астана 504, работайте с Вышкой 119,4	На предварительном Эйр Астана 504 С Вышкой 119,4 Эйр Астана 504

Таблица 49

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, backtrack runway 05, vacate right taxiway C Air Astana 504, Almaty Ground, taxi to stand 12, via taxiway C	Backtrack RW 05, vacate right taxiway C, Air Astana 504 Runway vacated, Air Astana 504 Stand 12, via taxiway C, Air Astana 504
Air Astana 504, follow the leader van or Air Astana 504, follow the Boeing 737 on taxiway C, stand 5	Taxiway C, Air Astana 504
Эйр Астана 504, стоянка 15, по РД С под буксир выключение двигателей на траверзе стоянки 14 или Эйр Астана 773, стоянка 47, по РД С следуйте за машиной	На РД С, Эйр Астана 504

Таблица 50

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, Almaty Tower, line up	Almaty Tower, Air Astana 504, request line up Lining up, Air Astana 504
Эйр Астана 504, Алматы Вышка, исполнительный разрешаю или Эйр Астана 504, Алматы Вышка, на высотах от 100 до 300 наблюдается сдвиг ветра (потеря воздушной	Алматы Вышка, Эйр Астана 504, разрешите исполнительный, взлет через... минут Занимаю исполнительный, Эйр Астана 504

скорости), исполнительный разрешаю	
------------------------------------	--

Таблица 51

Диспетчер	Пилот
<p>Эйр Астана 504, ВПП 23 правая исполнительный разрешаю</p> <p>или</p> <p>Эйр Астана 504, взлетный 52 на грунтовую полосу правее ВПП 05 100 м исполнительный разрешаю</p>	Занимаю исполнительный, Эйр Астана 504

Таблица 52

Диспетчер	Пилот
<p>Air Astana 504, Almaty Tower, report when ready for departure</p> <p>Air Astana 504, line up</p>	<p>Almaty Tower, Air Astana 504, holding point, departure in 3 min</p> <p>Air Astana 504, ready for departure</p> <p>Lining up, Air Astana 504</p>
<p>Эйр Астана 504, Алматы Вышка, понял</p> <p>Эйр Астана 504, исполнительный разрешаю</p>	<p>Алматы Вышка, Эйр Астана 504 на предварительном, взлет через 5 минут.</p> <p>Разрешите исполнительный, Эйр Астана 504</p> <p>Занимаю исполнительный Эйр Астана 504</p>

Таблица 53

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, after departure, climb 2100m on RWY heading, before proceeding to AI	After departure, climb 2100m on RWY heading, before proceeding to AI, Air Astana 504

Эйр Астана 504, ВПП 23 правая, исполнительный разрешаю. После взлета набирайте 2100 по прямой, левым на Акчи	Занимаю исполнительный, набор 2100 по прямой, левым на Акчи, Эйр Астана 504
--	---

Таблица 54

Диспетчер	Пилот
Эйр Астана 504, Алматы Вышка ждать или Эйр Астана 504, Алматы Вышка исполнительный разрешаю, взлет по команде	Занимаю исполнительный, взлет по команде, Эйр Астана 504

Таблица 55

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, line up, cleared for take-off	Almaty Tower, Air Astana 504, request line up, ready for departure. Lining up and taking-off, Air Astana 504
Эйр Астана 504, исполнительный и взлет разрешаю	Алматы Вышка, Эйр Астана 504, разрешите исполнительный, к взлету готов Занимаю исполнительный и взлетаю, Эйр Астана 504

Таблица 56

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, are you ready for immediate departure	Affirm, Air Astana 504
Air Astana 504, line up, be ready for immediate departure	Lining up, Air Astana 504
Air Astana 504, cleared for take-off	Cleared for take-off, Air Astana 504

Эйр Астана 504, Алматы Вышка, Вы готовы к взлету сходу?	Алматы Вышка, Эйр Астана 504, к взлету готов
Эйр Астана 504, исполнительный и взлет разрешаю.	Занимаю исполнительный и взлетаю, Эйр Астана 504

Таблица 57

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, line up and wait, vehicle crossing the runway	Line up and wait, Air Astana 504
Air Astana 504, cleared for take-off	Cleared for take-off , Air Astana 504
Эйр Астана 504, Алматы Вышка, исполнительный разрешаю, взлет по команде	Алматы Вышка, Эйр Астана 504, разрешите исполнительный, к взлету готов Занимаю исполнительный, взлет по команде, Эйр Астана 504

Таблица 58

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, cleared for take-off	Air Astana 504, ready for departure, Taking-off Air, Astana 504
Эйр Астана 504, взлет разрешаю (ждать)	Эйр Астана 504, к взлету готов Взлетаю (ждать), Эйр Астана 504

Таблица 59

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, cleared for take-off runway 05, report airborne	Cleared for take-off runway 05 Air Astana 504 Air Astana 504, airborne
Air Astana 504, contact Radar 120,8	Radar 120,8 Air Astana 504

Эйр Астана 504, взлет разрешаю, ВПП 05, взлет доложить	Влет разрешили, ВПП 05, Эйр Астана 504
Эйр Астана 504, работайте с Кругом 120,8	Эйр Астана 504, взлет С Кругом 120,8 Эйр Астана 504

Таблица 60

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, runway 05 left, cleared for take-off	Cleared for take-off, runway 05 left, Air Astana 504
Эйр Астана 504, ВПП 05 левая, влет разрешаю	ВПП 05 левая, взлет разрешили, Эйр Астана 504

Таблица 61

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, after departure, climb straight ahead to height 800 metres before turning left. Cleared for take-off	After departure, climb straight ahead to height 800 metres, before turning left. Cleared for take-off, Air Astana 504
Эйр Астана 504, по прямой набирайте 2100, левым на Акчи, взлет разрешаю	По прямой 2100, левым на Акчи, взлетаю, Эйр Астана 504

Таблица 62

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, take-off immediately or vacate runway or Air Astana 504, take-off immediately or hold short of runway	Taking-off, Air Astana 504 Holding short, Air Astana 504
Эйр Астана 504, немедленно взлетайте или освободите ВПП или Эйр Астана 504, немедленно взлетайте или ждите	Взлетаю, Эйр Астана 504 Ждем, Эйр Астана 504

Таблица 63

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, RVR touchdown 150 metres, midpoint 500 metres, stop end 200 metres. Report decision	Waiting, Air Astana 504.
Эйр Астана 504, видимость на ВПП 150. Ваше решение	Ждем, Эйр Астана 504

Таблица 64

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, hold position, cancel take-off, I say again, cancel take-off, acknowledge	Holding, Air Astana 504
Эйр Астана 504, взлет запрещаю, повторяю, Эйр Астана 504, взлет запрещаю, подтвердите или	Взлет запретили, Эйр Астана 504
Эйр Астана 504, взлет запрещаю, взлет запрещаю, ждать на исполнительном, ТУ – 154 уходит на второй круг	Взлет запретили, ждем, Эйр Астана 504

Таблица 65

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, stop immediately, Air Astana 504, stop immediately, acknowledge	Stopping, Air Astana 504
Эйр Астана 504, прекратите взлет, Эйр Астана 504, прекратите взлет, подтвердите	Взлет прекратил, Эйр Астана 504

Таблица 66

Диспетчер	Пилот
Эйр Астана 504, понял.	Взлет прекратил, пожар первого двигателя, Эйр Астана 504

Таблица 67

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, negative. I will call you	Air Astana 504, holding short, request cross runway 05 left
Эйр Астана 504, пересечение разрешаю (запрещаю/ждать)	Эйр Астана 504, разрешите пересечь ВПП 05 левую
Эйр Астана 504, работайте с Рулением 121,7	Разрешили (запретили/ждать), Эйр Астана 504
	Полосу освободил, Эйр Астана 504

Таблица 68

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, vacate left taxiway A or Air Astana 504, take next right	Vacate left taxiway A, Air Astana 504 Take next right, Air Astana 504
Air Astana 504, contact Ground 121,7	Ground 121,7 Air Astana 504
Эйр Астана 504, вправо (влево/разворот на 180), по РД-3	Освобождение вправо (влево/разворот на 180), по РД-3, Эйр Астана 504
Эйр Астана 504, работайте с "Рулением" 121,7	С "Рулением" 121,7 Эйр Астана 504

Таблица 69

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, vacate left taxiway A, report runway vacated	Vacate left taxiway 5, Air Astana 504
Air Astana 504, contact Ground 121,7	Runway vacated, Air Astana 504
Эйр Астана 504, освобождайте влево по РД Альфа, освобождение доложить	Освобождаю влево по РД Альфа, Эйр Астана 504

Эйр Астана 504, работайте с рулением 121,7	Полоса свободна, Эйр Астана 504
--	---------------------------------

Таблица 70

Образец фразеологии на английском языке	Образец фразеологии на русском языке
Air Astana 504, caution construction work at the end of stand 37	Эйр Астана 504 осторожно строительные работы в конце стоянки 37;
...caution work in progress ahead north side of taxiway 2	...осторожно, впереди ведутся работы на северной стороне РД 2;
...centre line taxiway lighting unserviceable	...осевые огни РД не работают;
...PAPIs runway 05 unserviceable	...система PAPI ВПП 05 не работает;
...large flock of birds north of runway 23 near centre taxiway	...большая стая птиц севернее ВПП 23, вблизи центральной РД;
...ILS 05 unserviceable	...ILS ВПП 05 не работает;
...runway surface conditions 05: available width 32 metres, covered with thin patches of ice, braking action poor snow up to 30 cm along edges	...состояние ВПП 05: располагаемая ширина 32 метра, местами тонкий лед, эффективность торможения низкая, по краям снег до 30 см;
...caution grass mowers both sides of runway	...осторожно, покос травы с обеих сторон ВПП;
...runway report at 11.10. Runway 05 covered with snow up to 10 millimeters, braking action medium	...сводка о состоянии ВПП за 11.10. ВПП 05 покрыта снегом слоем до 10 мм, сцепление хорошее;
...braking action reported by Airbus 321 at 15 medium	...по докладу Эйрбас 321 сцепление в 15 минут было средним;
...caution, obstruction close to stand 12 - disabled vehicle	...осторожно, препятствие рядом с 12-ой стоянкой поломавшийся транспорт;
...message from aerodrome authority, fire and rescue services reduced. The aerodrome can only accept aircraft up to	...руководство аэропорта сообщает, что аварийно-спасательная служба сокращена. Аэродром в состоянии принимать воздушное судно только

and including category (number)	до ... категории включительно
---------------------------------	-------------------------------

Таблица 71

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, Almaty Radar, identified climb FL 10600 metres or Air Astana 504, Almaty Radar, identified continue on runway heading climb FL 1800 m	Almaty Radar, Air Astana 504, airborne Climbing FL 10600 metres, Air Astana 504 Climbing FL 1800 metres on runway heading, Air Astana 504
Эйр Астана 504, контролирую по вторичному, набирайте 10600, на 2100 работайте с "Подходом" 124,8 или Эйр Астана 504, набирайте 2400, с курсом 330, пересечение 1800 доложить	Взлет левым на Акчи Эйр Астана 504 Курс 330, набираю 2400, 1800 доложу, Эйр Астана 504

Таблица 72

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, contact Approach 124,8	Passing FL 2400 metres, Air Astana 504 Contact Approach 124,8 Air Astana 504
Эйр Астана 504, работайте с Подходом 124,8	Пересекаю 2400, Эйр Астана 504 С Подходом 124,8 Эйр Астана 504

Таблица 73

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, Almaty Radar, identified cleared ILS-approach, descend to height 800 metres, QFE 933 mbs	Almaty Radar, Air Astana 504, descending FL 2400

<p>or</p> <p>Air Astana 504, Cleared VOR and NDB approach, RW 05, descend to height 800 metres, QFE 933 mbs</p> <p>or</p> <p>Air Astana 504, Cleared beacon approach, transition level 1500 metres, QFE 929 mbs, descend to height 600 metres</p>	<p>Descending to height 800 metres, QFE 933 mbs, Air Astana 504</p> <p>Cleared VOR and NDB approach, RW 05, descending height 800 metres, QFE 933 mbs, Air Astana 504</p> <p>Descending to height 600 metres, QFE 929 mbs, Air Astana 504</p>
<p>Эйр Астана 504, Алматы Круг, онтролирую по вторичному, заход разрешаю, давление 698 мм, снижайтесь на 800</p> <p>или</p> <p>Эйр Астана 504, Алматы Круг, заход разрешаю, эшелон перехода 2100, давление 698 мм, снижайтесь 800</p>	<p>Алматы Круг, Эйр Астана 504, 2400</p> <p>Давление 698 мм, снижаюсь на 800, контроль по вторичному, Эйр Астана 504</p>

Таблица 74

Диспетчер	Пилот
<p>Air Astana 504, Almaty Radar, identified descend to altitude 1500 metres, QNH 1003 mbs</p> <p>Эйр Астана 504, Алматы Круг, контроль по вторичному, снижайтесь 1500, QNH 1003 мб.</p>	<p>Almaty Radar, Air Astana 504, descending FL 2400 metres. Request QNH approach.</p> <p>Descending altitude 1500 metres, QNH 1003 mbs, Air Astana 504</p> <p>Алматы Круг, Эйр Астана 504 снижаюсь 2400, прошу заход по QNH</p> <p>Снижаюсь 1500, QNH 1003 мб. Эйр Астана 504</p>

Таблица 75

Диспетчер	Пилот
<p>Air Astana 504, right orbit for</p>	<p>Right orbit, Air Astana 504</p>

delaying action.	
Эйр Астана 504, правый разворот на 360° для создания интервала.	Понял, правый разворот на 360°, Эйр Астана 504

Таблица 76

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, ILS not available due to localizer failure, NDB approach available only or Air Astana 504, ILS CAT 2 out of operation due to technical problem, CAT 1 available only	Roger, request NDB approach, Air Astana 504 Roger, Air Astana 504
Эйр Астана 504, курсоглиссадная система не работает, заход ВОР+ОСП	Заход ВОР+ОСП, Эйр Астана 504

Таблица 77

Образец фразеологии на английском языке	Образец фразеологии на русском языке
Air Astana 504, Almaty Radar, cleared ILS-approach runway 05 left (or 23 right)	Эйр Астана 504, Алматы Круг, заход разрешаю, ВПП 05 левая (23 правая)
Air Astana 504, you have crossed the localizer. Turn left (or right) to intercept the localizer	Эйр Астана 504, пересекли посадочный курс. Влево (вправо) для захвата курсового маяка
Air Astana 504, ILS RW 05 left localizer frequency is 109,5	Эйр Астана 504, частота КРМ ВПП 05 левая 109,5
Air Astana 504, turn left (or right) 30 degrees (or heading 275) immediately to avoid traffic/deviating from adjacent approach/climb to height 800 meters	Эйр Астана 504, немедленно влево (или вправо) 30 градусов (или курс 275) для расхождения с бортом /отклоняющимся от соседней траектории захода/набирайте 800 м

Таблица 78

Диспетчер	Пилот
<p>КЗР 853, заход ILS ВПП05 правая разрешаю, влево курс 80, захват курсового маяка доложить</p> <p>KLM410, cleared for ILS approach RWY05R, turn left heading 080, report established on the localizer</p>	<p>влево, курс 80, заход ВПП05 правая разрешили, захват курсового маяка доложу, КЗР 853</p> <p>Захват курсового маяка, КЗР 85 Left heading 080, cleared for ILS approach RWY05R, wilco KLM410 Established on the localizer, KLM 410</p>

Таблица 79

Диспетчер	Пилот
<p>Air Astana 504, report established on the localizer</p> <p>or</p> <p>Air Astana 504, report localizer established</p> <p>Air Astana 504, contact Tower 128,0</p>	<p>Localizer established, Air Astana 504</p>
<p>Эйр Астана 504, доложите захват курсового маяка</p> <p>Эйр Астана 504, работайте с Вышкой 119,4</p>	<p>Захват курсового маяка доложу, Эйр Астана 504</p> <p>Захват курсового, Эйр Астана 504</p>

Таблица 80

Диспетчер	Пилот
<p>Air Astana 504, Almaty Tower, continue approach</p> <p>Air Astana 504, Almaty Tower, 14 km from touchdown left (right) of track</p> <p>Air Astana 504, cleared to land, runway 23 wind 250 degrees 5 metres</p>	<p>On final, Air Astana 504</p> <p>Cleared to land, runway 23, Air Astana 504</p>

Эйр Астана 504, Алматы Вышка, удаление ... , правее (левее) курса	На рубеже, Эйр Астана 504 Понял, Эйр Астана 504
Эйр Астана 504, ветер 40° 2 метра, посадку разрешаю	К посадке готов, Эйр Астана 504 Посадку разрешили, Эйр Астана 504
Эйр Астана 504 удаление 6, правее (левее) курса	Понял, Эйр Астана 504

Таблица 81

Диспетчер	Пилот
Эйр Астана 504, Алматы Вышка, понял	Алматы Вышка, Эйр Астана 504, на четвертом 800
Эйр Астана 504, ветер 40° 2 метра, посадку разрешаю (или посадка дополнительно)	К посадке готов, Эйр Астана 504
Эйр Астана 504, понял	Дальний, Эйр Астана 504

Таблица 82

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, continue approach	Air Astana 504, final
Air Astana 504, Cleared to land	Continue approach, Air Astana 504 Cleared to land, Air Astana 504
Эйр Астана 504, посадка дополнительно	Посадка дополнительно, Эйр Астана 504
Эйр Астана 504, посадку разрешаю	Посадку разрешили, Эйр Астана 504

Таблица 83

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, RVR runway 23 touchdown 150 metres midpoint 700 metres stop end 300 metres.	Roger, ready to land, Air Astana 504

<p>or</p> <p>Air Astana 504, cleared to land, runway 23 Wind 270 degrees 5 metres</p>	<p>Cleared to land ,Air Astana 504</p>
<p>Эйр Астана 504, удаление 8, видимость 300</p> <p>или</p> <p>Эйр Астана 504, удаление 6, сильный ливневой дождь, видимость 500</p> <p>Эйр Астана 504, ветер 270° 5 м/с посадку разрешаю</p>	<p>Ухожу на 2-ой круг, Эйр Астана 504</p> <p>или</p> <p>К посадке готов, Эйр Астана 504</p>

Таблица 84

Диспетчер	Пилот
<p>Air Astana 504, contact Radar 128,0</p> <p>Or</p> <p>Air Astana 504, go around</p> <p>Air Astana 504, contact Radar 128,0</p>	<p>Going around, Air Astana 504 /reason/</p> <p>Contact Radar 128,0 Air Astana 504</p> <p>Going around, Air Astana 504</p> <p>Contact Radar 128,0 Air Astana 504</p>
<p>Эйр Астана 504, работайте с Кругом 120,8</p> <p>или</p> <p>Эйр Астана 504, полоса занята, уходите на второй круг.</p> <p>Эйр Астана 504 работайте с Кругом 120,8</p>	<p>Ухожу на второй круг, Эйр Астана 504</p> <p>Ухожу на второй круг, Эйр Астана 504</p> <p>С Кругом 120,8 Эйр Астана 504</p>

Таблица 85

Диспетчер	Пилот
-----------	-------

Эйр Астана 504, увеличиваю (уменьшаю) яркость	Увеличьте (уменьшите) яркость огней, Эйр Астана 504
---	---

Таблица 86

Диспетчер	Пилот
Эйр Астана 504, разрешаю визуальный заход на ВПП 23 левая, работайте с Вышкой 119,4	Эйр Астана 504, полосу наблюдаю заход на ВПП 23 левая с Вышкой 119,4 Эйр Астана 504
Эйр Астана 504, работайте с кругом 120,8	Эйр Астана 504, ухожу на второй круг С Кругом 120,8 Эйр Астана 504
Air Astana 504, report runway in sight Air Astana 504, cleared visual approach RW 26. Contact Tower 28,0	Wilco, Air Astana 504 Air Astana 504, runway in sight Cleared Visual Approach RW 26. Contact Tower 128,0 Air Astana 504

Таблица 87

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, Almaty Approach, identified, climb FL 10600 metres Air Astana 504, Turn right heading 330, until passing FL 4200 metres, then direct (to) OTARI	Almaty Approach, Air Astana 504, passing FL 2400 metres Climbing FL 10600 metres, Air Astana 504 Turning right heading 330, until passing FL 4200 metres, then direct (to) OTARI, Air Astana 504
Эйр Астана 504, Алматы Подход, контролирую по вторичному, набирайте 10600 или Эйр Астана 504, Алматы Подход, набирайте 9600, пересечение 6000 доложить	Алматы Подход, Эйр Астана 504, пересекаю 2100 Набираю 10600, контроль по вторичному Эйр Астана 504 Алматы Подход, Эйр Астана 504, набираю 9600, пересечение 6000 доложу

Эйр Астана 504, работайте с Контролем 135,4	Пересекаю 6000, Эйр Астана 504 С Контролем 135,4 Эйр Астана 504
---	--

Таблица 88

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, Almaty Approach, identified, Runway 23, descend FL 2400 metres	Almaty Approach, Air Astana 504, 30 km inbound KI, descending FL 4500 metres, information Romeo Descending FL 2400 metres, Runway 23, Air Astana 504
Эйр Астана 504, Алматы Подход, снижайтесь 2400, контролирую по вторичному Или Эйр Астана 504, Алматы Подход, снижайтесь 2400, пересечение 2700 доложить	Алматы Подход, Эйр Астана 504, пересекаю 6300, снижаюсь 2400 информация Анна, запасной Манас Снижаюсь 2400, контроль по вторичному, Эйр Астана 504 Снижаюсь 2400, пересечение 2700 доложить, Эйр Астана 504
Эйр Астана 504, работайте с Кругом 120,8	Эйр Астана 504, пересекаю 2700 с Кругом 120,8 Эйр Астана 504

Таблица 89

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, Almaty Control, identified, cleared to REVKI via B142, after UC, direct KI, maintain FL 10100 metres Если есть FPL на данный рейс, Air Astana 504, Almaty Control, identified maintain FL 10100 metres or Cleared to REVKI via flight	Almaty Control, Air Astana 504, BERV I FL 10100 metres Cleared to REVKI via B142, after UC, direct KI, maintain FL 10100 metres, Air Astana 504 Maintain FL 10100 metres, Air Astana 504

planned route maintain FL 10100 metres	
Air Astana 504, Almaty Control, identified, cleared to BERV I via NT, climb FL9100 metres	Almaty Control, Astana 504, FL4200 Cleared to BERV I via NT, climbing FL9100 metres, Air Astana 504
Эйр Астана 504, Алматы Контроль, следуйте 10600	Алматы Контроль, Эйр Астана 504, Ревки 45, 10600, Кирбалтабай 07, на Акчи Следую 10600, Эйр Астана 504

Таблица 90

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, direct (to) Astana, maintain FL 9600 Эйр Астана 504, следуйте 9600, прямо на Астану	Almaty Control, Air Astana 504, request direct (to) Astana, due to short of fuel Maintaining FL 9600 metres, Air Astana 504 Алматы Контроль, Эйр Астана 504, прошу спрямление на Астану из-за малого остатка топлива

Таблица 91

Диспетчер	Пилот
Эйр Астана 504, Алматы Контроль, рубеж ухода 7.15 Air Astana 504, decision point at 07.15	Алматы Контроль, Эйр Астана 504, рубеж ухода 7.15, запасной Манас Almaty Control, Air Astana 504, decision point at 07.15, alternate Manas

Таблица 92

Диспетчер	Пилот
21190, Алматы Район, Шиликемер на 250 ПВП по давлению 707 мм (давление аэродрома) доложить	Алматы Район, 21190, геоточка или на безопасной ПВП, Шиликемер в 20

	<p>минут</p> <p>Алматы Район, 21190, Шиликемер на 250 ПВП по давлению 707 мм доложить</p> <p>Алматы Район, 21190, Шиликемер 250 ПВП</p>
--	---

Таблица 93

Диспетчер	Пилот
<p>Air Astana 504, hold over AI, FL 6300 metres, expect onward clearance at 03, landing delays at Almaty 20 minutes</p> <p>Эйр Астана 504, ожидайте над AI эшелон 6300, ожидайте нового разрешения в 03 мин., задержка на посадку в Алматы 20 мин.</p>	<p>Hold over AI, FL 6300 metres, expect onward clearance at time 03, Air Astana 504</p> <p>Ожидаю над AI, эшелон 6300 м. новое разрешение в 03 мин. Эйр Астана 504</p>
<p>Air Astana 504, hold over AI, FL 7500 metres, expected 10 minutes delay due snow clearance at Almaty</p> <p>Эйр Астана 504, ожидайте над AI, эшелон 7500, ожидается задержка на 10 мин. из-за очистки от снега Алматы</p>	<p>Hold over AI, FL 7500 metres, Air Astana 504</p> <p>Жду над AI, эшелон 7500, Эйр Астана 504</p>
<p>Air Astana 504, are you able to lose 10 minutes</p> <p>Air Astana 504, report revised estimate for UMTYL</p> <p>Эйр Астана 504, Вы в состоянии ожидать 10 мин.</p> <p>Эйр Астана 504, сообщите уточненное время пролета UMTYL</p>	<p>Air Astana 504, negative only 6 minutes</p> <p>Air Astana 504, UMTYL 14.50</p> <p>Эйр Астана 504, нет, только в течение 6 мин.</p> <p>Эйр Астана 504, UMTYL в 14.50</p>

Таблица 94

Диспетчер	Пилот
-----------	-------

<p>Air Astana 504, hold between AI and UC, FL 3600, turns right, expect further clearance at 12.05</p> <p>Эйр Астана 504, ожидайте между AI и UC, эшелон 3600, все развороты правые, следующее разрешение в 12.05</p>	<p>Air Astana 504, request extended holding</p> <p>Hold between AI and UC, FL 3600, turns right, expect further clearance at 12.05, Air Astana 504</p> <p>Эйр Астана 504, прошу расширенную зону ожидания</p> <p>Жду между AI и UC эшелон 3600, все развороты правые, ожидаю следующего разрешения в 12.05, Эйр Астана 504</p>
---	--

Таблица 95

Диспетчер	Пилот
<p>21190, Алматы Район понял, контрольная связь в 08.40.</p> <p>21190, Алматы Район, окончание работы доложите.</p>	<p>Алматы Район, 21190, верховья левого Талгара, приступаю к работе на безопасной, окончание в 09.45.</p> <p>Контрольная в 08.40, 21190</p> <p>Алматы Район, 21190, продолжаю работу в верховьях левого Талгара.</p> <p>Окончание работы доложу, 190.</p>

Таблица 96

Диспетчер	Пилот
<p>21190, Алматы Район, посадку доложить.</p> <p>190, Алматы Район, посадку принял, до вылета.</p>	<p>Алматы Район, 21190, АКЧИ, Баканас в 40 минут посадка.</p> <p>190, в 41 минуту посадка в Баканасе, стоянка 20 минут. До вылета, 190.</p>

Таблица 97

Диспетчер	Пилот
-----------	-------

<p>Air Astana 504, report your heading</p> <p>Air Astana 504, for identification turn left, heading 080</p> <p>Air Astana 504, identified, 30 km north of KI, continue present heading</p>	<p>Heading 110, Air Astana 504</p> <p>Left heading 080, Air Astana 504</p> <p>Continue present heading, Air Astana 504</p>
<p>Эйр Астана 504, доложите курс</p> <p>Эйр Астана 504, для опознавания вправо, курс 80</p> <p>Эйр Астана 504, опознаны, 30 км. Севернее АІ, продолжайте следовать с прежним курсом</p>	<p>Курс 110, Эйр Астана 504</p> <p>Правым курс 80, Эйр Астана 504</p> <p>Следую с прежним курсом, Эйр Астана 504</p>
<p>Air Astana 504, not identified, not yet within radar cover proceed to BERVІ via B142</p> <p>Эйр Астана 504, не опознаны, еще не в зоне действия радиолокатора, следуйте на BERVІ по трассе B142</p>	<p>Proceed to BERVІ via B142, Air Astana 504</p> <p>Следую на BERVІ по трассе B142, Эйр Астана 504</p>

Таблица 98

Диспетчер	Пилот
<p>Air Astana 504, will shortly be leaving radar cover, report REVKI</p> <p>Эйр Астана 504, скоро выйдете из зоны действия локатора, Ревки доложить.</p>	<p>Wilco, Air Astana 504</p> <p>Будет выполнено, Эйр Астана 504</p>
<p>Air Astana 504, will shortly lose radar identification, remain this frequency</p> <p>Эйр Астана 504, скоро выйдете из зоны действия локатора, оставайтесь на этой частоте</p>	<p>Roger, Air Astana 504</p> <p>Понял, Эйр Астана 504</p>

Таблица 99

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504 report heading.	Heading 080, Air Astana 504
Air Astana 504, delaying action, turn left heading 050	Left heading 050, Air Astana 504
Эйр Астана 504 ваш курс?	Курс 080, Эйр Астана 504
Эйр Астана 504, для опознавания (для создания интервала) левым разворотом курс 050	Левым курс 050, Эйр Астана 504

Таблица 100

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, 30 km south of AI resume own navigation direct to BERVI.	Roger direct to BERVI, Air Astana 504
Эйр Астана 504 30 км севернее Акчи, переходите на самостоятельное самолетовождение, следуйте прямо на BERVI.	Понял, курс на BERVI, Эйр Астана 504

Таблица 101

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504 expect vectoring after departure for spacing.	Roger, Air Astana 504
Эйр Астана 504 после взлета ожидайте векторение для создания интервала	Понял, Эйр Астана 504

Таблица 102

Диспетчер	Пилот
Air Astana 863, Aktobe - Approach, radar contact, expect radar vectoring for ILS-Y approach RW13, direct to RIMUN, QNH 1016 mb descend altitude 900 m.	Aktobe-Approach, Air Astana 863, information "B", QNH1016 mb, request descent. Roger, expecting radar vectoring for ILS-Y approach RW13, direct to

	RIMUN, descending altitude 900 m QNH1016 mb, Air Astana 863.
<p>Air Astana 863, report heading.</p> <p>Air Astana 863, distance 25 km from AKB radar vectoring for ILS-Y approach RW13, turn left heading 220, maintain altitude 900 m.</p> <p>Air Astana 863, turn left heading 155, cleared for ILS-Y approach runway 13, report localizer established.</p> <p>Air Astana 863, contact Tower 119,4.</p>	<p>Heading 270, Air Astana 863.</p> <p>Roger, turning left heading 220, maintaining altitude 900 m, Air Astana 863.</p> <p>Roger, turning left heading 155, cleared for ILS-Y approach, runway 13, will report localizer established, Air Astana 863.</p> <p>Localizer established, Air Astana 863.</p> <p>Contact Tower on 119,4, Air Astana 863.</p>
<p>Эйр Астана 863, Актобе-Подход, контролирую по-вторичному, ожидайте векторение для захода ILS-Y ВПП13, курс на RIMUN, QNH1016 мбар снижайтесь 900.</p> <p>Эйр Астана 863 сообщите курс.</p> <p>Эйр Астана 863, удаление 25, векторение для захода ILS-Y ВПП13, влево курс 220, следуйте 900 м.</p> <p>Эйр Астана 863, влево курс 155, заход ILS ВПП13 разрешаю, захват курсового доложить.</p> <p>Эйр Астана 863, работайте с Вышкой 119,4.</p>	<p>Актобе-Подход, Эйр Астана 863, информация "В", QNH1016 мбар, прошу дальнейшее снижение.</p> <p>Понял, векторение для захода ILS-Y ВПП13, курс на RIMUN, снижаюсь 900 QNH1016 мбар</p> <p>Курс 270, Эйр Астана 863.</p> <p>Понял, влево на курс 220, следую 900 м, Эйр Астана 863.</p> <p>Понял, влево на курс 155, заход ILS ВПП13 разрешен, захват курсового доложу, Эйр Астана 863.</p> <p>Захват курсового, Эйр Астана 863.</p> <p>С Вышкой 119,4, Эйр Астана 863.</p>

Таблица 103

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, report heading	Heading 050, Air Astana 504
Air Astana 504, continue present heading	Continue present heading, Air Astana 504
Эйр Астана 504, доложите курс	Курс 50, Эйр Астана 504
Эйр Астана 504, продолжайте следовать с прежним курсом	Продолжаю следовать с прежним курсом, Эйр Астана 504

Таблица 104

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, fly heading 275	Turning left heading 275, Air Astana 504
	от
	Turning right heading 275, Air Astana 504
Эйр Астана 504, курс 275	Правым разворотом курс 275, Эйр Астана 504
	Разворачиваюсь вправо на курс 275, Эйр Астана 504

Таблица 105

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, contact Approach 124,8 and report heading	Approach, Air Astana 504, flight level 6000 meters, on heading 110
Эйр Астана 504, работайте с Подходом 124,8 и доложите курс.	Подход, Эйр Астана 504, эшелон 6000 м. на курсе 110

Таблица 106

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, roger	Air Astana 504, RA TCAS
Эйр Астана 504, Алматы Контроль,	Алматы Контроль, Эйр Астана 504,

понял RA TCAS.	выполняю RA TCAS.
Air Astana 504, roger.	Clear of conflict returning FL 7800 m, Air Astana 504.
Эйр Астана 504, Алматы Контроль, разрешаю 7800 м	Конфликтная ситуация разрешена, возвращаюсь на эшелон 7800 м (согласно ранее полученному диспетчерскому разрешению), Эйр Астана 504.

Таблица 107

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, climb FL9100 metres	Unable, TCAS RA, Air Astana 504
Air Astana 504, roger	
Эйр Астана 504, набирайте 9100 м	Не могу выполнить Ваше указание, RA TCAS, Эйр Астана 504.
Эйр Астана 504, понял.	

Таблица 108

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504 unknown traffic 1 o'clock 15 km opposite direction fast moving	Looking, Air Astana 504 Traffic in sight, now clear of traffic, Air Astana 504
Эйр Астана 504, набирайте 3000, на 1 час, удаление 40, пересекает курс справа налево, на 3300, ЯК-42	Понял, набираю 3000, Эйр Астана 504
Эйр Астана 504, встречный борт, удаление 45, А-310, следуйте с курсом 320 до команды (или указать время полета)	Следую с курсом 320, Эйр Астана 504

Таблица 109

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, unknown traffic 10 o'clock, 20 km, crossing left to	Negative contact, request vectors, Air Astana 504

<p>right, fast moving</p> <p>Air Astana 504, turn left heading 050</p> <p>Air Astana 504, clear of traffic, resume own navigation direct...</p>	<p>Left heading 050, Air Astana 504</p>
<p>Эйр Астана 504, со встречным разошлись, набирайте 10600</p>	<p>Набираю 10600, Эйр Астана 504</p>
<p>Air Astana 504, unknown traffic 10 o'clock 15 km, crossing left to right, height unknown, fast moving. If not sighted turn left heading 270</p> <p>Air Astana 504, traffic is no longer a factor, resume own navigation, direct AI</p>	<p>Left heading 270, Air Astana 504</p> <p>Direct AI, Air Astana 504</p>

Таблица 110

Диспетчер	Пилот
<p>Air Astana 504, avoiding action, turn right immediately heading 050, traffic 10 o'clock 10 km crossing left to right indicating slightly above, fast moving</p> <p>Эйр Астана 504, для расхождения, немедленно поверните вправо на курс 50, самолет на 10 часов, 10 км.</p> <p>Пересекает слева направо, немного выше, бостро движается с большой скоростью</p> <p>Air Astana 504, now clear of traffic, resume own navigation, direct BERV I</p> <p>Эйр Астана 504, разошлись, возобновляйте самостоятельную навигацию прямо на BERV I</p>	<p>Right heading 050, Air Astana 504</p> <p>Правым разворотом, курс 50, Эйр Астана 504</p> <p>Direct BERV I, Air Astana 504</p> <p>Прямо на BERV I, Эйр Астана 504</p>

Таблица 111

Фраза		Значение
На английском языке	На русском языке	
Squawk 5045	Установите код ответчика 5045.	Установите код ответчика 5045.
Confirm squawk	Подтвердите код ответчика	Подтвердите установку кода ответчика.
Recycle (mode) (code)	Установите повторно (режим) (код)	Установите повторно (режим) (код). Применяется при нечеткой видимости кода на дисплее диспетчера или при наборе экипажем ошибочного кода.
Squawk Ident	Установите ответчик в режим "Опознавание"	Включите специальный режим "Опознавание". Применяется для индивидуального опознавания воздушного судна. При выполнении этой команды экипажем на дисплее диспетчера радиолокационная отметка данного воздушного судна кратковременно отображается в пульсирующем режиме (при наличии соответствующего наземного оборудования).
Squawk Mayday	Установите ответчик в режим "Бедствие"	Установите аварийный код. Для обозначения ситуаций, когда воздушное судно терпит бедствие, установлен код 7700.
Squawk Standby	Установите ответчик в режим "Прием"	Включите режим приема.
Squawk Charlie	Установите ответчик в режим "Чарли"	Установите ответчик в режим передачи барометрической высоты.
Check altimeter setting and report your level	Проверьте установку давления и подтвердите эшелон	Проверьте установку давления на высотомере и подтвердите эшелон полета. Применяется, как правило, после выяснения

		ошибки в точности информации по высоте на дисплее диспетчера, выявленной после команды "Verify your level".
Stop squawk	Выключите ответчик	Выключите ответчик.
Stop squawk Charlie	Отключите режим "Чарли"	Отключите режим передачи барометрической высоты.
Stop squawk Charlie, wrong indication	Отключите режим "Чарли", неправильная индикация	Отключите режим передачи барометрической высоты из-за его неисправности. Индикация данных по высоте в режиме Charlie считается неверной, если информация по высоте на дисплее диспетчера и показания барометрического высотомера, полученные по радиотелефонной связи с воздушным судном, превышаю +/- 90 м.
Verify your level	Проверьте эшелон	Эта команда, как правило, применяется после команды "Check altimeter setting and report your level". Проверьте и подтвердите эшелон.

Таблица 112

Диспетчер	Пилот
<p>Air Astana 504, my radar shows 3250 meters, check altimeter setting and confirm level</p> <p>or</p> <p>Air Astana 504, your transponder indicating 3250 metres, check altimeter setting and confirm level</p> <p>Эйр Астана 504, мой локатор показывает 3250 метров, проверьте</p>	<p>Air Astana 504, set 1013, maintaining 3600 metres</p> <p>Эйр Астана 504, 1013 установлено, эшелон 3600 метров</p>

<p>установку высотомера и подтвердите эшелон полета</p> <p>или</p> <p>Эйр Астана 504, ответчик показывает 3250 метров, проверьте установку высотомера и подтвердите эшелон полета</p>	
<p>Air Astana 504, wrong indication stop squawk Charlie</p> <p>Эйр Астана 504, неправильная индикация прекратите работу ответчика в режиме Charlie</p>	<p>Air Astana 504, stop squawk Charlie</p> <p>Эйр Астана 504, прекращаю работу ответчика в режиме Charlie</p>

Таблица 113

Диспетчер	Пилот
<p>Air Astana 504, squawk 4408</p> <p>Эйр Астана 504, код ответчика 4408</p>	<p>Squawk 4408, Air Astana 504</p> <p>Код ответчика 4408, Эйр Астана 504</p>
<p>Air Astana 504, squawk ident</p> <p>Эйр Астана 504, ответчик в режим опознавания</p>	<p>Squawk ident, Air Astana 504</p> <p>Ответчик в режим опознавания, Эйр Астана 504</p>
<p>Air Astana 504, confirm squawk</p> <p>Эйр Астана 504, подтвердите код ответчика</p>	<p>Squawk 4408, Air Astana 504</p> <p>Код ответчика 4408, Эйр Астана 504</p>
<p>Air Astana 504, recycle 4408</p> <p>Эйр Астана 504, переустановите код ответчика 4408</p>	<p>Recycling 4408, Air Astana 504</p> <p>Переустанавливаю код 4408, Эйр Астана 504</p>
<p>Air Astana 504, check altimeter setting</p> <p>Эйр Астана 504, проверьте установку высотомера</p>	<p>Set 1013 Mb, Air Astana 504</p> <p>Установлено 1013 мб. Эйр Астана 504</p>
<p>Air Astana 504, confirm</p>	<p>Negative, transponder</p>

transponder operating	unserviceable, Air Astana 504
Эйр Астана 504, подтвердите работу ответчика	Ответчик не работает, Эйр Астана 504

Таблица 114

Диспетчер	Пилот
<p>Air Astana 504, reply not received if you read me turn left heading 010, I say again turn left heading 010</p> <p>Air Astana 504, turn observed, position 30 km west of AI, will continue to pass instructions</p> <p>Air Astana 504, reply not received if you read me squawk ident, I say again squawk ident</p> <p>Air Astana 504, squawk observed, I will continue to pass instructions</p>	
<p>Эйр Астана 504, Алматы Подход, Вас не слышу если слышите меня, влево курс 90</p> <p>Эйр Астана 504, разворот вижу, идете правее трассы 15, удаление от ОТАРИ 45.</p> <p>Эйр Астана 504, Алматы Подход Вас не слышу, если слышите меня установите код ответчика 7600.</p> <p>Эйр Астана 504, 7600 наблюдаю, на трассе удаление 75 прямой 345</p>	

Таблица 115

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, hold over AI FL	Air Astana 504, request holding

4500 metres as published Air Astana 504, hold over AI, FL 4500 metres, inbound track 250, left hand pattern outbound time 1 minute	procedures Holding over AI, FL 4500 metres, inbound track 250, left hand pattern outbound time 1 minute, Air Astana 504
Эйр Астана 504, Алматы Подход, ожидайте над Акчи 4500, курс на/от точки 135°/315°, развороты правые 1 минута выход в 45 (по команде) или Эйр Астана 504, Алматы Подход, ожидайте над Акчи 4500, как опубликовано	Ожидаю над Акчи 4500, курс на/от точки 135°/315°, развороты правые 1 минута выход в 45 (по команде), Эйр Астана 504. Ожидаю над Акчи 4500, Эйр Астана 504.

Таблица 116

Диспетчер	Пилот
Эйр Астана 504, ожидайте на радиале 190 от АЛМ между 10 и 35 км ДМЕ, эшелон 6000 курс на точку 010 все развороты правые, ожидаемое время подхода 10:45. Air Astana 504, hold on the 190 radial of the Almaty VOR between 10 km and 35 km DME, FL 6000 metres inbound track 010 right hand pattern expected approach time 10 45	Эйр Астана 504, прошу ожидание к югу от АЛМ. Air Astana 504, request holding south of ALM

Таблица 117

Speed 350 kilometers per hour	Скорость 350 км/час
Report speed	Доложите скорость (имеется ввиду приборная воздушная скорость)
Maintain 300 kilometers per hour until outer marker	Держите скорость 300 км/час до внешнего маркера
Do not exceed 275 kilometers per hour	Не превышайте 275 км/час

Maintain present speed	Выдерживайте текущую скорость
Increase (or reduce) speed to 285 kilometers per hour (or greater or less)	Увеличьте (или уменьшите) скорость до 285 км/час (имеется ввиду приборная воздушная скорость)
Increase (or reduce) speed by 50 kilometers per hour	Увеличьте (или уменьшите) скорость на 50 км/час
No/ATC/speed restrictions	Ограничений/УВД/ по скорости нет (ниже 3000 м по международным правилам экипажи выдерживают приборную скорость не более 463 км/час. Если диспетчер заинтересован в том, чтобы воздушное судно выдерживало более высокую скорость, то необходимо произнести эту фразу)
Reduce to minimum approach speed	Уменьшите скорость захода до минимальной
Reduce to minimum clean speed	Уменьшите скорость до минимальной на чистом крыле (при убранных механизации крыла и шасси)
Maintain Mach point 82 (or Mach 82) until MSA	Поддерживайте число М ноль восемьдесят два до MSA
Do not exceed Mach 81	Не превышайте число М 81
Increase/reduce speed to Mach 83 if practicable	Увеличьте/уменьшите скорость до числа М 83 если можете

Таблица 118

Обстоятельства	Фразеология
Орган ОВД желает знать о наличии у воздушного судна статуса утверждения на выполнение полета с RVSM	CONFIRM RVSM APPROVED ПОДТВЕРДИТЕ ДОПУСК К RVSM
Подтверждение пилота на наличие статуса утверждения к полетам с RVSM	AFFIRM RVSM ПОДТВЕРЖДАЮ, ДОПУЩЕН К RVSM
Подтверждение пилота на отсутствие статуса утверждения к полетам с	NEGATIVE RVSM

RVSM	К RVSM НЕ ДОПУЩЕН
Пилот государственного воздушного судна сообщает об отсутствии статуса утверждения к полетам с RVSM	NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT К RVSM НЕ ДОПУЩЕН ВС ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВИАЦИИ
Орган ОВД отказывает в выдаче разрешения на вход в воздушное пространство RVSM	UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN (or DESCEND TO, or CLIMB TO) FL... ЗАПРЕЩАЮ ВХОД В ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО RVSM, СЛЕДОВАТЬ (или СНИЖАЙТЕСЬ, или НАБИРАЙТЕ) ЭШЕЛОН
Пилот сообщает о сильной турбулентности/погодных условий, влияющих на способность соблюдения требований RVSM по выдерживанию высоты	UNABLE RVSM DUE TURBULENCE НЕ МОГУ ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM ИЗ-ЗА ТУРБУЛЕНТНОСТИ
Пилот сообщает об ухудшении характеристик оборудования ниже требований для полета с RVSM	UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT НЕ МОГУ ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM ИЗ-ЗА ОТКАЗА ОБОРУДОВАНИЯ
Орган ОВД просит пилота доложить о возможности возобновить выполнение полета с RVSM	REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM ДОЛОЖИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ К RVSM
Орган ОВД запрашивает подтверждение о том, что воздушное судно восстановило статус утвержденного для полетов в условиях RVSM или пилот готов возобновить полеты RVSM	CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM ПОДТВЕРДИТЕ ЧТО ГОТОВЫ К RVSM

Пилот готов возобновить выполнение полета с RVSM после чрезвычайных обстоятельств, связанных с оборудованием/погодными условиями	READY TO RESUME RVSM ГОТОВ К RVSM
--	--------------------------------------

Таблица 119

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, Almaty Approach roger MAYDAY...	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY Almaty Approach, Air Astana 504, engine number 1 on fire intend an immediate forced landing 30 km south of AI. Passing FL 3000 metres heading 025
Эйр Астана 504, Алматы Подход, понял прямой 45 удаление 95 время 14 часов 17 минут	ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, Алматы Подход, Эйр Астана 504, пожар третьего двигателя, ликвидировать не можем, экстренно снижаюсь курсом 175 иду на вынужденную посадку в район Капчагая.
Air Astana 504, Almaty Radar, roger MAYDAY expect visual approach runway 05 wind 260 8 metres per second QFE 998, descend to height 800 m, you are number 1 to land.	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY Almaty Radar, Air Astana 504, engines failed losing height will attempt to land Almaty, 40 km north of Almaty. Passing FL 2100 metres heading 280, request visual approach. Expecting visual approach runway 05 QFE 998, descending to height 800 m, Air Astana 504
Эйр Астана 504, Алматы Подход, Акчи подтверждаю, время 14 часов 45 минут, левым курс 110 снижайтесь 2400 ВПП 23 давление 703, МБВ 590 м.	ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, Алматы Подход, Эйр Астана 504, отказ второго двигателя требуется срочная посадка, прохожу Акчи 5700, курс 150.

Таблица 120

Диспетчер	Пилот
<p>Люфтганза 2935, Алматы Контроль, понял.</p> <p>Lufthansa 2935, Almaty Control, roger your relayed MAYDAY from G-ABCD.</p>	<p>Терплю бедствие, Терплю бедствие, Терплю бедствие, Алматы Контроль, Люфтганза 2935 перехватил сигнал "Терплю бедствие" от G-ABCD, повторяю G-ABCD Джетстрим 31 горит двигатель, выполняет вынужденную посадку 120 км восточнее ВОР Алматы, эшелон 8100, снижается, курс 300.</p> <p>MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, Almaty Control, Lufthansa 2935 have intercepted MAYDAY from G-ABCD, I say again G-ABCD Jetstream 31 engines on fire, making forced landing 120 km east of Almaty VOR, level 8000 metres descending, heading 300, over.</p>

Таблица 121

Диспетчер	Пилот
<p>All stations, Almaty Approach, stop transmitting - MAYDAY, или Air Astana 504, stop transmitting - MAYDAY</p>	
<p>Всем бортам, Алматы Подход, прекратить передачу, Эйр Астана 504 терпит бедствие или G-ABCD прекратить передачу, Эйр Астана 504 терпит бедствие.</p>	

Таблица 122

Диспетчер	Пилот
MAYDAY G-ABCD All other aircraft	

contact Almaty Radar 119,4, out	
Всем бортам, Алматы Подход, Эйр Астана 504 терпит бедствие работать с Кругом 120,8	

Таблица 123

Диспетчер	Пилот
G-ABCD contact Tower 119.4	Almaty Radar G-ABCD cancel MAYDAY, engine restarted, runway in sight. Request landing. 119.4 G-ABCD
Эйр Астана 504, Алматы Подход, работать с Кругом 120,8.	Алматы Подход, Эйр Астана 504, отмена бедствия, высота 2400, подхожу к рубежу 50, прошу заход ВПП 05.

Таблица 124

Диспетчер	Пилот
All station, Almaty Approach, DISTRESS traffic ended.	
Всем бортам, Алматы Подход, связь в обычном режиме.	

Таблица 125

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, roger, turn left heading 160, descend FL 5700 metres, all emergency standing by.	PAN, PAN, PAN, Almaty Control, Air Astana 504, 150 km outbound AI passing FL 8100 metres, passenger with suspected heart attack, request return to Almaty and priority landing. Left heading 160, descending FL 5700, Air Astana 504.
Эйр Астана 504, Алматы Подход, прямой 320 удаление 87, правым разворотом курс 140, снижайтесь	ПАН, ПАН, ПАН, Алматы Подход, Эйр Астана 504, у нас больной пассажир

2400 ВПП 23.	на борту, необходима немедленная посадка.
--------------	---

Таблица 126

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, Almaty Approach, roger, descent FL 3000 metres.	PAN, PAN, PAN, Almaty Approach, Air Astana 504, decompression, emergency descent FL 3000 metres heading 260. Descending FL 3000 metres, Air Astana 504.
Эйр Астана 504, Алматы Подход, понял аварийное снижение, курс 70. Всем бортам, с эшелона 7800 до 4500 в районе Акчи, курсом 70 аварийное снижение Боинг – 737, выход на связь по команде.	ПАН, ПАН, ПАН, Алматы Подход, Эйр Астана 504, разгерметизация, аварийное снижение до 4500, курс 70.

Таблица 127

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, Almaty Approach, actual weather Almaty at 09.00: wind calm, visibility 10 kms., sky clear, temperature 28, dew point plus 11, QFE 998, NOSIG. Эйр Астана 504, Алматы Подход, фактическая погода Алматы за 09.00: тихо, видимость 10 км. облачность отсутствует температура 28, точка росы 11, давление 998 мб., прогноз на посадку без изменений	Roger, QFE 998, Air Astana 504. Понял, давление 998 мб. Эйр Астана 504

Таблица 128

Термин	Количество облачности в октантах
FEW	1-2

SCATTERED	3-4
BROKEN	5-7
OVERCAST	8

Таблица 129

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, RVR runway 23 touchdown 650 metres, midpoint 700 metres, stop end 600 metres.	Roger, Air Astana 504.
Эйр Астана 504, видимость на ВПП начало полосы 650 м. середина полосы 700 м. конец полосы 600 м.	Понял, Эйр Астана 504

Таблица 130

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504 at 07.45 a departing B777 reported windshear at 300 metres. Airspeed loss 40 km per hour, strong right drift	Roger, Air Astana 504
Эйр Астана 504, в 07.45 взлетевший Боинг 777 доложил сдвиг ветра на 300 метров. Воздушная скорость уменьшилась на 40 км/час, сильный боковой снос вправо	Понял, Эйр Астана 504
Air Astana 504 caution: windshear reported 4 kms on final runway 23 at 200 metres.	Roger, Air Astana 504
Эйр Астана 504, внимание: получен доклад о сдвиге ветра на предпосадочной прямой в 4 км. от полосы на высоте 200 м.	Понял, Эйр Астана 504

Таблица 131

Диспетчер	Пилот
Air Astana 504, braking action	

<p>medium, heavy rain, time of measurement 08.30</p> <p>Эйр Астана 504, условие торможения среднее, сильный дождь, время замера 08.30</p>	
<p>Air Astana 504, threshold runway 23 displaced 200 metres due broken surface.</p> <p>Эйр Астана 504, порец ВПП 23 смещен на 200 метров из-за разбитой поверхности.</p>	
<p>Air Astana 504, grass mowing in progress south of midpoint of the runway.</p> <p>Эйр Астана 504, идет покос травы в южной части от середины полосы.</p>	
<p>Air Astana 504, taxiway C closed due maintenance, use taxiway A to vacate.</p> <p>Эйр Астана 504, РД С закрыта из-за ремонтных работ, используйте РД А для освобождения.</p>	

Таблица 132

Диспетчер	Водитель
Техника 4, Руление, следуйте по РД 1	Руление, Техника 4, разрешите следовать к ангару. Техника 4, по РД 1.

Таблица 133

Диспетчер	Водитель
Техника 4, Руление следуйте до РД 3.	Руление, Техника 4, разрешите следовать к ангару. Техника 4, следую до РД 3.

Таблица 134

Диспетчер	Водитель
Сопровождение 1, Руление, после заруливания А-310 на 12 стоянку, разрешаю на стоянку VIP.	Руление, Сопровождение 1, разрешите по перрону на стоянку VIP. Сопровождение 1, разрешили после заруливания А-310 на стоянку 12.

Таблица 135

Диспетчер	Водитель
Сопровождение 1, Вышка, пресечение разрешаю.	Вышка, Сопровождение 1, на РД 1 разрешите пересечь полосу. Сопровождение 1, разрешили.
Сопровождение 1, Вышка, понял	Сопровождение 1 полосу освободил

Таблица 136

Диспетчер	Водитель
Техника 2, Вышка, освободите полосу по РД 3.	Вышка, Техника 2 полосу освобождаю по РД 3. Полосу освободил на РД 3.

Таблица 137

Диспетчер	Водитель
Техника 5 Вышка, немедленно остановитесь на РД 2, вырывает А-310.	Техника 5 остановился на РД 2.

Таблица 138

Диспетчер	Диспетчер
"Подход-Вышка", Эйр Астана 504, взлет 11.30.	"Вышка-Подход", Эйр Астана 504, взлет 11.30.
"Круг-Вышка", Эйр Астана 504, левым на Акчи, 9600.	"Вышка-Круг", Эйр Астана 504, левым на Акчи, 9600.
	"Круг-Подход" Эйр Астана 504, на

"Подход-Круг" на Отари 9600	Отари 9600.
"Контроль-Подход", Эйр Астана 504, Б-757 Отари 38, 9600.	"Подход-Контроль", Эйр Астана 504, Отари 9600.

Таблица 139

Диспетчер	Диспетчер
"Контроль - Подход", Отари 48, Эйр Астана 504, Б-757, 6000, Алматы 10.06	"Подход - Контроль", Отари 48, Эйр Астана 504, Б-757, 6000, Алматы 10.06

Таблица 140

Диспетчер	Диспетчер
"Вышка-Круг", Эйр Астана 504, на прямой, заход по ИЛС.	"Круг-Вышка" Эйр Астана 504 вижу.

Таблица 141

Диспетчер	Диспетчер
"Вышка-Руление" Эйр Астана 504 по РД С.	"Руление-Вышка" Эйр Астана 504 расчетное в 16.45. "Руление-Вышка" понял по РД С.

Таблица 142

Диспетчер	Диспетчер
"РП" - "Руление", (Аварийно-спасательная) – "Руление", Эйр Астана 504, пожар в салоне, на РД С.	"Руление" - "РП" Эйр Астана 504 пожар в салоне, на РД С.
"РП" - "Старт", Эйр Астана 504, пожар второго двигателя, взлет прерван, на ВПП.	"Старт" - "РП", Эйр Астана 504 пожар второго двигателя, на ВПП.
"РП" - "Круг", ("Посадке", "Старту" - "Круг"), Эйр Астана 504, вынужденная посадка,	"Круг" - "РП", Эйр Астана 504, Вынужденная посадка

<p>сердечный приступ у пассажира</p> <p>"РП" - "Подход", ("Кругу" - "Подход"), Эйр Астана 504, потеря радиосвязи, работает только на прием</p>	<p>"Подход" - "РП", Эйр Астана 504, Потеря радиосвязи</p>
--	---