

**Министерство транспорта РФ
Государственная служба гражданской авиации**

**ПРАВИЛА И ФРАЗЕОЛОГИЯ
РАДИООБМЕНА НА АНГЛИЙСКОМ
ЯЗЫКЕ**

**ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ
И УПРАВЛЕНИИ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ
В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Издание второе

Москва – 2001

Второе издание методического пособия «Правила и фразеология радиообмена на английском языке при выполнении полетов и управлении воздушным движением в воздушном пространстве Российской Федерации» утверждены и вводятся в действие с 01.11.2001 г. Распоряжением Первого заместителя Министра от 27 августа 2001 г. № НА-329-р.

Первое издание вышеназванных «Правил», утвержденное и введенное в действие распоряжением ФСВТ от 10.08.1999 г. №29-р считать утратившим силу с 01.11.2001 г.

Правила и фразеология радиообмена на английском языке при выполнении полетов и управлении воздушным движением в воздушном пространстве Российской Федерации разработаны под общей редакцией начальника отдела Департамента Госрегулирования ОВД Министерства транспорта России Королева Е.Н.

Ответственные исполнители:

Мельниченко С.А.
Ключников Ю.И.
Савицкая Н.Б.

Перепечатка и тиражирование настоящих материалов без разрешения Департамента Государственного регулирования ОВД не допускается

При использовании настоящих материалов в других работах ссылка на них обязательна

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ

[illegible]

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

1.	Общие положения.....	1-1
2.	Построение правил и фразеологии.....	2-1
3.	Основные термины и сокращения, применяемые при радиообмене	3-1
4.	Общие правила радиообмена	4-1
4.1	Ведение радиообмена	4-1
4.2	Правила передачи чисел	4-3
4.3	Правила передачи букв.....	4-12
4.4	Стандартные слова и фразы	4-13
4.5	Позывные диспетчерских служб и пунктов	4-22
4.6	Радиотелефонные позывные воздушных судов	4-23
4.7	Единицы измерения	4-26
4.8	Проверка работы радиостанций и пробная связь.....	4-29
4.9	Установление и ведение радиотелефонной связи	4-31
4.10	Повторение диспетчерских указаний	4-36
5.	Фразеология радиообмена на английском языке	5-1
5.1	Общая фразеология.....	5-1
5.1.1	Запуск двигателей	5-1
5.1.2	Выталкивание хвостом вперед	5-3
5.1.3	Буксировка.....	5-4
5.1.4	Запрос проверки времени и/или данных для вылета	5-5
5.1.5	Метеорологическая информация	5-6
5.1.6	Аэродромная информация	5-10
5.1.7	Передача управления и/или изменение частоты	5-12
5.1.8	Опознавание ВС на аэродроме	5-14
5.1.9	Выруливание.....	5-15
5.1.10	Ожидание при рулении	5-23
5.1.11	Пересечение ВПП.....	5-24
5.1.12	Подготовка к взлету	5-25
5.1.13	Разрешение на взлет	5-26
5.1.14	После взлета.....	5-28
5.1.15	Указания по вылету	5-29
5.1.16	Обозначение эшелонов (высот) полета.....	5-30
5.1.17	Изменение эшелонов, доклады о занятии и вертикальных скоростях.....	5-31
5.1.18	Информация о движении	5-39
5.1.19	Доклады о местонахождении.....	5-41
5.1.20	Дополнительные доклады	5-42

5.1.21	Указание о следовании по маршруту	5-43
5.1.22	Поддержание назначенных эшелонов	5-47
5.1.23	Указания по эшелонированию	5-48
5.1.24	Указания по заходу	5-48
5.1.25	Указания по ожиданию	5-53
5.1.26	Ожидаемое время начала захода	5-54
5.1.27	Состояние систем и средств захода на посадку	5-55
5.1.18	Вход в аэродромный круг полетов (визуальный заход)	5-56
5.1.29	На схеме полетов по кругу (визуальный заход)	5-57
5.1.30	Указания по заходу	5-58
5.1.31	Посадка	5-59
5.1.32	Задержка ВС	5-62
5.1.33	Уход на второй круг	5-62
5.1.34	Информация для ВС	5-63
5.1.35	Освобождение ВПП и ведение связи после посадки	5-64
5.2	Фразеология, применяемая при использовании радиолокатора	5-66
5.2.1	Общие положения	5-66
5.2.1.1	Опознавание ВС	5-66
5.2.1.2	Информация о местонахождении	5-67
5.2.1.3	Инструкции по векторению	5-68
5.2.1.4	Прекращение векторения	5-71
5.2.1.5	Маневрирование	5-72
5.2.1.6	Управление скоростью	5-73
5.2.1.7	Доклады о местоположении	5-75
5.2.1.8	Информация о движении и маневры уклонения	5-75
5.2.1.9	Прекращение радиолокационного обслуживания	5-77
5.2.1.10	Отказы радиолокационного оборудования	5-78
5.2.2	Радиолокационное обслуживание подхода и круга	5-79
5.2.3	Радиолокационное обслуживание посадки	5-84
5.2.4	Фразеология, применяемая при использовании вторичной радиолокации	5-89
6.	Правила радиообмена на английском языке при аварийной и срочной связи	6-1
6.1	Общие правила	6-1
6.2	Введение и отмена радиомолчания	6-2
6.3	Пожары	6-3
6.4	Отказ двигателя	6-5
6.5	Разгерметизация и экстренное снижение	6-6

6.6	Слив, выработка и течь топлива	6-7
6.7	Малый остаток топлива.....	6-8
6.8	Отказы систем ВС.....	6-9
6.9	Потеря радиосвязи.....	6-10
6.10	Больной на борту.....	6-13
6.11	Полет в опасных метеоусловиях.....	6-14
6.12	Потеря ориентировки	6-15
6.13	Акт незаконного вмешательства (угон)	6-16
6.14	Другие сообщения	6-17
6.15	Перехват воздушного судна	6-18
7.	Общая фразеология для координации	
	со службами УВД иностранных государств	7-1
7.1	Расчетное время и уточненное расчетное время	7-1
7.2	Передача управления	7-5
7.3	Изменение разрешения.....	7-6
7.4	Запрос на прием ВС	7-7
7.5	Передача ВС на курсе приближения.....	7-8
7.6	Радиолокационная передача ВС.....	7-8
7.7	Ускорение разрешения	7-9

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Настоящие Правила разработаны в соответствии с требованиями Приложения 10, том 2 к Конвенции о международной гражданской авиации, «Авиационная электросвязь»; Документа ИКАО 4444 «Правила полетов и обслуживание воздушного движения», Документа ИКАО 9432 «Руководство по радиотелефонной связи», Воздушного кодекса Российской Федерации, Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, НПП ГА-85, Правил и фразеологии радиообмена при выполнении полетов и управлении воздушным движением и определяют порядок ведения и типовую фразеологию радиообмена на английском языке при выполнении международных полетов и обслуживании воздушного движения в воздушном пространстве Российской Федерации.

1.2 Настоящие правила учитывают особенности национальной практики организации воздушного движения и выполнения полетов, а также лексические различия в русском и английском языках.

1.3 Требования Правил обязательны для лиц летного и диспетчерского состава, участвующих в выполнении международных полетов и обслуживании воздушного движения в воздушном пространстве РФ, а также для преподавателей фразеологии радиообмена на английском языке, переводчиков и персонала АТИС и ВОЛМЕТ.

1.4 Правила и типовая фразеология предназначены для сокращения продолжительности, упорядочения и повышения надежности радиообмена в радиосетях и по наземным каналам связи УВД.

1.5 Примеры фразеологии разработаны для основных возможных ситуаций, возникающих в процессе радиообмена между диспетчерскими пунктами УВД и экипажами воздушных судов. Очевидно, что детализировать примеры

фразеологии для всех возникающих ситуаций практически невозможно. Однако если при составлении сообщений строго придерживаться стандартных фраз, то достигается единообразие ведения радиотелефонной связи и любая возможная двусмысленность сводится к минимуму.

2. ПОСТРОЕНИЕ ПРАВИЛ И ФРАЗЕОЛОГИИ

2.1 Содержащаяся в документе фразеология радиообмена представляет собой текст на английском языке и его **соответствие на русском языке**. Фразеология, предписываемая документами ИКАО, напечатана заглавными буквами. Для удобства пользования позывные опущены в тех случаях, когда это не влияет на понимание.

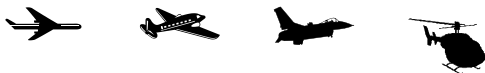
Комментарии по случаям, требующим объяснения, даны курсивом

2.2 Фразеология сгруппирована в соответствии с этапами выполнения полета - от запуска до посадки. Пользователи должны уметь использовать фразеологию, относящуюся ко всем этапам полета.

2.3 Слова, заключенные в круглые скобки (эшелон, курс, время и т.п.), означают, что для завершения фразы вместо скобок должны вставляться соответствующие данные. Слова, заключенные в наклонные скобки, означают дополнительную информацию к основной фразе, которая может быть использована в соответствующей ситуации.

2.4 В Правилах и фразеологии представлены соответствия русских и английских слов и фраз. Из-за различных лексических особенностей языков и некоторых различий в правилах и методах УВД и летной практики полные соответствия возможны не всегда. В таких случаях приводятся объяснения, комментарии и примеры. **Перевод на русский язык английских фраз, имеющих в российской практике другой способ выражения, является только переводом**, предназначенным для полного и однозначного понимания английской фразы. **Русский перевод не заменяет собой фразеологию радиообмена на русском языке.**

2.5 Примеры сообщений экипажей воздушных судов предваряются символами:



2.6 Примеры сообщений диспетчерских пунктов предваряются символами:



3. ОСНОВНЫЕ ТЕРМИНЫ И СОКРАЩЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ ПРИ РАДИООБМЕНЕ

3.1 В радиотелефонной фразеологии на английском языке в основном используются термины, определенные Документами ИКАО 4444 и 9432. Понятия, не имеющие аналогов в документах, регламентирующих деятельность гражданской авиации в России, подчеркнуты. **Если имеются существенные различия в толковании терминов публикациями ИКАО и отечественными документами, такие термины выделены жирным шрифтом.**
Комментарии даны курсивом.

AERODROME АЭРОДРОМ

Определенный участок земной или водной поверхности (включая любые здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для взлета, посадки, движения по этой поверхности воздушных судов.

AERODROME CONTROL SERVICE АЭРОДРОМНОЕ ДИСПЕТЧЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ Диспетчерское обслуживание аэродромного движения.

AERODROME CONTROL TOWER АЭРОДРОМНАЯ ДИСПЕТЧЕРСКАЯ ВЫШКА Орган, предназначенный для обеспечения аэродромного движения.

AERODROME ELEVATION ПРЕВЫШЕНИЕ АЭРОДРОМА Превышение самой высокой точки посадочной площади.

AERODROME TAXI CIRCUIT СХЕМА РУЛЕНИЯ ПО АЭРОДРОМУ Установленный маршрут движения воздушных судов на площади маневрирования при определенных параметрах ветра.

AERODROME TRAFFIC

АЭРОДРОМНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Все движение на площади маневрирования аэродрома, а также полеты всех воздушных судов в окрестностях аэродрома.

AERODROME TRAFFIC CIRCUIT

АЭРОДРОМНЫЙ КРУГ ПОЛЕТОВ

Установленный маршрут, которого должны придерживаться воздушные суда, выполняющие полеты в окрестностях аэродрома.

В РФ: Установленный маршрут в районе аэродрома, по которому (или в части которого) выполняются набор высоты после взлета, снижение для захода на посадку, ожидание посадки, выполнение полета над аэродромом.

AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION (AIP)

СБОРНИК АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

Выпущенная или санкционированная государством публикация, которая содержит долгосрочную аэронавигационную информацию, имеющую важное значение для аэронавигации.

AIRBORNE COLLISION AVOIDANCE SYSTEM (ACAS)

БОРТОВАЯ СИСТЕМА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ

СТОЛКНОВЕНИЙ (БСПС)

Бортовая система, основанная на использовании сигналов приемоответчика вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ), которая функционирует независимо от наземного оборудования и предоставляет пилоту информацию о конфликтной ситуации, которую могут создать воздушные суда, оснащенные приемоответчиками ВОРЛ.

AIRCRAFT

ВОЗДУШНОЕ СУДНО

Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной или водной поверхности.

AIRCRAFT IDENTIFICATION

ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА

Группа букв, цифр или их комбинация, которая идентична позывному воздушного судна или представляет собой кодовый эквивалент его позывного для двусторонней связи “воздух-земля” и которая применяется для опознавания воздушного судна в сети наземной связи обслуживания воздушного движения.

AIRCRAFT OBSERVATION

НАБЛЮДЕНИЕ С БОРТА (ВОЗДУШНОГО СУДНА)

Оценка одного или нескольких метеорологических элементов, произведенная на борту воздушного судна, находящегося в полете.

AIRCRAFT PROXIMITY

СБЛИЖЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Ситуация, в которой, по мнению пилота, или персонала органа обслуживания воздушного движения, расстояние между воздушными судами, а также их относительное местоположение и скорость таковы, что безопасность данных воздушных судов может быть поставлена под угрозу. Сближение воздушных судов классифицируется следующим образом: риск столкновения, безопасность полетов не гарантировалась, риск столкновения отсутствовал, риск не определен.

В РФ термин «Опасное сближение» - не предусмотренное заданием на полет сближение воздушных судов между собой или с другими материальными объектами на интервалы, менее половины установленных Наставлением (НПП ГА-85), в результате которого возникает опасность их столкновения.

AIRCRAFT STAND

МЕСТО СТОЯНКИ ВОЗДУШНОГО СУДНА

Выделенный участок на перроне, предназначенный для стоянки воздушного судна.

В РФ: Часть перрона или площадки специального назначения аэродрома, предназначенная для стоянки воздушного судна с целью его обслуживания.

AIRMET INFORMATION

ИНФОРМАЦИЯ AIRMET

Выпускаемая органом метеорологического наблюдения информация о фактическом или ожидаемом возникновении определенных явлений погоды по маршруту полета, которые могут повлиять на безопасность полетов воздушных судов на малых высотах и которые не были еще включены в прогноз, составленный для полетов на малых высотах в соответствующем районе полетной информации или его субрайоне.

AIRPORT

АЭРОПОРТ

Постоянный аэродром, расположенный на воздушной трассе, оборудованный всеми необходимыми средствами для обеспечения воздушных перевозок пассажиров, почты, грузов.

AIR-REPORT

ДОНЕСЕНИЕ С БОРТА (ВОЗДУШНОГО СУДНА)

Донесение с борта воздушного судна, находящегося в полете, которое составлено в соответствии с требованиями в отношении сообщения данных о местоположении, ходе выполнения полета и (или) метеорологических условиях.

AIR-TAXIING

РУЛЕНИЕ ПО ВОЗДУХУ

Движение вертолета/воздушного судна с вертикальным взлетом и посадкой над поверхностью аэродрома, обычно в условиях действия эффекта земли, с путевой скоростью, как правило, менее 37 км/ч (20 узлов).

AIR TRAFFIC

ВОЗДУШНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Все воздушные суда, находящиеся в полете или движущиеся по площади маневрирования аэродрома.

AIR TRAFFIC CONTROL CLEARANCE

ДИСПЕТЧЕРСКОЕ РАЗРЕШЕНИЕ

Разрешение воздушному судну действовать в соответствии с условиями, установленными диспетчерским органом.

Кроме того, этот термин используют для обозначения передаваемого диспетчером перед вылетом по каналам радиотелефонной связи разрешения воздушному судну на выполнение полета, включающее схему вылета и первоначально назначенную высоту (эшелон), дальнейший маршрут или его часть, указания о переходе на соответствующую частоту после взлета, и код приемоответчика.

AIR TRAFFIC CONTROL INSTRUCTION ДИСПЕТЧЕРСКОЕ УКАЗАНИЕ

Директивные указания органа управления воздушным движением, предписывающие пилоту выполнить конкретное действие.

AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ (УВД)

Обслуживание, предоставляемое в целях:

- a. Предотвращения столкновений:
 - между воздушными судами
 - воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования; и
- b. Ускорения и обеспечения регулярности воздушного движения

В РФ: Комплекс мероприятий по планированию, координированию, непосредственному управлению воздушным движением и контролю за соблюдением установленного режима полетов.

AIR TRAFFIC CONTROL UNIT ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Общий термин, означающий в соответствующих случаях районный диспетчерский центр, диспетчерский пункт подхода или аэродромный диспетчерский пункт.

В РФ: Общий термин, означающий в соответствующих случаях центры единой системы управления воздушным движением РФ, а также ведомственные, командные и диспетчерские пункты, выполняющие в пределах своей компетенции функции планирования, координирования и непосредственного управления воздушным движением в установленных для них зонах и районах.

AIRWAY

ВОЗДУШНАЯ ТРАССА

Контролируемое воздушное пространство (или его часть) в виде коридора.

В РФ: Коридор в воздушном пространстве, ограниченный по ширине и высоте, предназначенный для безопасного выполнения полетов воздушными судами и обеспеченный аэродромами, средствами навигации, контроля и управления воздушным движением.

ALERT PHASE

СТАДИЯ ТРЕВОГИ

Ситуация, при которой существует опасение за безопасность воздушного судна и находящихся на его борту лиц.

ALTERNATE AERODROME

ЗАПАСНОЙ АЭРОДРОМ

Аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать до аэродрома намеченной посадки или производить на нем посадку.

В РФ: Указанный в плане полета, выбранный перед полетом или в полете аэродром (в том числе и аэродром вылета), куда может следовать воздушное судно, если посадка на аэродроме назначения невозможна.

ALTITUDE

АБСОЛЮТНАЯ ВЫСОТА

Расстояние по вертикали от среднего уровня моря (MSL) до уровня, точки или объекта, принятого за точку.

При радиоборьмене в пределах воздушного пространства РФ не применять.

APPROACH CONTROL OFFICE

ДИСПЕТЧЕРСКИЙ ПУНКТ ПОДХОДА (ДПП)

Орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов воздушных судов, прибывающих на один или несколько аэродромов или вылетающих с них.

APPROACH SEQUENCE

ОЧЕРЕДНОСТЬ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

Последовательность, в которой двум или более воздушным судам разрешено заходить на посадку на аэродром.

APRON

ПЕРРОН

Определенная площадь сухопутного аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов для посадки пассажиров, погрузки или выгрузки почты и грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания.

AREA CONTROL CENTER

РАЙОННЫЙ ДИСПЕТЧЕРСКИЙ ЦЕНТР

Орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов в диспетчерских районах, находящихся под его юрисдикцией.

AREA NAVIGATION (RNAV)

ЗОНАЛЬНАЯ НАВИГАЦИЯ

Метод навигации, позволяющий воздушным судам выполнять полет по любой желаемой траектории в пределах зоны действия навигационных средств или в пределах, определяемых возможностями автономных средств, или их комбинации.

AREA NAVIGATION ROUTE

МАРШРУТ ЗОНАЛЬНОЙ НАВИГАЦИИ

Маршрут ОВД, установленный для воздушных судов, которые могут применять зональную навигацию.

ATS ROUTE

МАРШРУТ ОВД

Установленный маршрут, который предназначен для направления потока движения в целях обеспечения обслуживания воздушного движения.

AUTOMATIC TERMINAL INFORMATION SERVICE (ATIS)
СЛУЖБА АВТОМАТИЧЕСКОЙ ПЕРЕДАЧИ ИНФОРМАЦИИ В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА (АТИС)

Автоматическое предоставление круглосуточно или в определенное время суток текущей установленной информации для прибывающих и вылетающих воздушных судов.

BASE TURN

РАЗВОРОТ НА КУРС ПРИБЛИЖЕНИЯ К ПРЕДПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ

Разворот, выполняемый воздушным судном на начальном этапе захода на посадку между окончанием линии пути удаления и началом линии пути промежуточного или конечного этапа захода на посадку.

В РФ часто ошибочно применяется в значении “3-й разворот схемы захода по приборам”, что в процессе векторения допустимо лишь в качестве информации вместе с указанием на разворот на конкретный курс.

BROADCAST

РАДИОВЕЩАНИЕ

Передача информации, касающейся аэронавигации, которая не адресуется конкретной станции или станциям.

CEILING

ВЫСОТА НИЖНЕЙ ГРАНИЦЫ ОБЛАКОВ

Расстояние по вертикали между поверхностью суши или воды и нижней границей самого низкого слоя облаков, находящихся ниже 6000 м и закрывающих более половины неба.

В РФ высота нижней границы облаков определяется независимо от количества облачности и ее высоты.

CLEARANCE LIMIT

ГРАНИЦА ДЕЙСТВИЯ (ДИСПЕТЧЕРСКОГО) РАЗРЕШЕНИЯ

Пункт, до которого действительно диспетчерское разрешение, выданное воздушному судну.

Если по достижении назначенного предела экипаж не получит дальнейшее разрешение, он должен выполнять над указанным пунктом схему ожидания.

CLOUD BASE
см. CEILING

CODE (SSR)
КОД ВОРЛ

Номер, присвоенный конкретному многоимпульсному сигналу ответа, передаваемому приемоответчиком в режиме А или в режиме С.

CRUISING FLIGHT LEVEL
КРЕЙСЕРСКИЙ ЭШЕЛОН

Эшелон, выдерживаемый в течение значительной части полета.

DECISION HEIGHT

(ОТНОСИТЕЛЬНАЯ) ВЫСОТА ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ

Установленная относительная высота при точном заходе на посадку, на которой должен быть начат уход на второй круг в случае, если не установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку.

В РФ: Установленная относительная высота, на которой должен быть начат маневр ухода на второй круг в случаях, если до достижения этой высоты командиром воздушного судна не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или положение воздушного судна в пространстве, или параметры его движения не обеспечивают безопасности посадки. ВПП отсчитывается от уровня порога ВПП.

DISTRESS PHASE
СТАДИЯ БЕДСТВИЯ

Ситуация, характеризующаяся наличием обоснованной уверенности в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам грозит серьезная и непосредственная опасность или требуется немедленная помощь.

EMERGENCY PHASE

АВАРИЙНАЯ СТАДИЯ

Общий термин, означающий при различных обстоятельствах стадию неопределенности, стадию тревоги или стадию бедствия.

ESTIMATED ELAPSED TIME (EET)

РАСЧЕТНОЕ ИСТЕКШЕЕ ВРЕМЯ

Расчетное время, необходимое для следования от одной основной точки до другой.

ESTIMATED OFF-BLOCK TIME

РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ УБОРКИ КОЛОДОК

Расчетное время, когда воздушное судно начнет движение, связанное с вылетом.

ESTIMATED TIME OF ARRIVAL (ETA)

РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ ПРИБЫТИЯ

При полетах по приборам – это расчетное время прибытия воздушного судна в намеченную точку, обозначенную навигационными средствами, с которой предполагается выполнение маневра захода на посадку по приборам, или, при отсутствии навигационного средства, связанного с этим аэродромом, - время прибытия воздушного судна в точку над аэродромом.

EXPECTED APPROACH TIME

ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ НАЧАЛА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

Время, когда по расчетам органа диспетчерского обслуживания прибывающее воздушное судно покинет после задержки зону ожидания для завершения захода на посадку.

FINAL APPROACH

КОНЕЧНЫЙ ЭТАП ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

Та часть схемы захода на посадку по приборам, которая начинается в установленной контрольной точке конечного этапа захода на посадку, или при отсутствии такой точки:

- в конце последнего стандартного разворота, разворота на посадочную прямую или разворота на линию пути приближения в схеме типа “ипподром”, если таковая предусмотрена, или

- в точке выхода на последнюю линию пути в схеме захода на посадку;
- и заканчивается в точке района аэродрома, из которой:
- может быть выполнена посадка или
 - начат уход на второй круг.

FLIGHT INFORMATION REGION (FIR)

РАЙОН ПОЛЕТНОЙ ИНФОРМАЦИИ (РПИ)

Воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение.

В РФ, за неимением аналога, этот термин используется для обозначения Района УВД, в пределах которого, помимо вышеуказанных видов полетного обслуживания обеспечивается управление воздушным движением.

FLIGHT LEVEL

ЭШЕЛОН ПОЛЕТА

Поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к установленной величине давления 760 мм рт. столба и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов давления.

FLIGHT PLAN

ПЛАН ПОЛЕТА

Определенные сведения о предполагаемом полете или части полета воздушного судна, предоставляемые органам обслуживания воздушного движения.

FLIGHT CREW MEMBER

ЧЛЕН ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

Имеющий свидетельство член летного экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном.

FLIGHT STATUS

ЛИТЕРНОСТЬ РЕЙСА

Указание о том, требуется ли данному воздушному рейсу особое внимание со стороны органов обслуживания воздушного движения.

В РФ термин «Рейс литерный» – рейс, которому присвоено условное обозначение, являющееся основанием для повышенного контроля и преимущественной очередности в обслуживании воздушного судна.

FLOW CONTROL
УПРАВЛЕНИЕ ПОТОКОМ

Меры, предназначенные для направления потока движения в определенную часть воздушного пространства, по определенному маршруту или к определенному аэродрому с целью обеспечения наиболее эффективного использования воздушного пространства.

FORECAST
ПРОГНОЗ (ПОГОДЫ)

Описание метеорологических условий, ожидаемых в определенный момент или период времени в определенной зоне или части воздушного пространства.

GLIDE PATH
ГЛИССАДА

Профиль снижения, установленный для вертикального наведения на конечном этапе захода на посадку.

HEADING
КУРС

Направление, в котором находится продольная ось воздушного судна, выраженное обычно в градусах угла, отсчитываемого от северного направления (истинного, магнитного, компасного или условного меридианов).

Именно этот термин должен применяться при векторении.

HEIGHT
ОТНОСИТЕЛЬНАЯ ВЫСОТА

Расстояние по вертикали от указанного уровня до уровня, точки или объекта, принятого за точку.

HOLDING POINT
ПУНКТ ОЖИДАНИЯ

Определенное место, опознаваемое с помощью визуальных или иных средств, вблизи которого остается совершающее

полет воздушное судно в соответствии с диспетчерскими разрешениями.

HOLDING PROCEDURE

СХЕМА ПОЛЕТА В ЗОНЕ ОЖИДАНИЯ

Заранее определенный маневр, позволяющий воздушному судну оставаться в пределах определенного воздушного пространства в ожидании последующего разрешения.

INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE

СХЕМА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО ПРИБОРАМ

Серия заранее намеченных маневров, выполняемых по пилотажным приборам при соблюдении установленных требований, предусматривающих предотвращение столкновения с препятствиями, от контрольной точки начального этапа захода на посадку или, в соответствующих случаях, от начала установленного маршрута прибытия до точки, откуда может быть выполнена посадка, а если посадка не выполнена, то до точки, от которой применяются критерии пролета препятствий в зоне ожидания или на маршруте.

В РФ: Заход, выполняемый по ППП по установленной схеме, с использованием радиотехнических систем, под управлением и контролем диспетчера службы движения.

INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS (IMC)

ПРИБОРНЫЕ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ

Метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков. Эти величины ниже минимумов, установленных для визуальных метеорологических условий.

LANDING AREA

ЗОНА ПРИЗЕМЛЕНИЯ

Часть рабочей площади, предназначенная для посадки и взлета воздушных судов.

LEVEL

УРОВЕНЬ

Общий термин, относящийся к положению в вертикальной плоскости находящегося в полете воздушного судна и

означающий в соответствующих случаях относительную высоту, абсолютную высоту или эшелон полета.

LOCATION INDICATOR
ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ

Четырехбуквенная кодовая группа, составляемая в соответствии с предписанными ИКАО правилами и присваиваемая для обозначения местоположения авиационной фиксированной станции.

MANEUVERING AREA
ПЛОЩАДЬ МАНЕВРИРОВАНИЯ

Часть аэродрома, исключая перроны, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов.

METEOROLOGICAL INFORMATION
МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Метеорологическая сводка, анализ, прогноз и любое другое сообщение, касающееся фактических или ожидаемых метеорологических условий.

METEOROLOGICAL OFFICE
МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ ОРГАН

Орган, предназначенный для метеорологического обеспечения международной аэронавигации.

METEOROLOGICAL REPORT
МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ СВОДКА

Сообщение о результатах наблюдений за метеорологическими условиями, относящимися к определенному времени и месту.

MINIMUM FUEL
МИНИМАЛЬНЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА

Данный термин используется для описания ситуации, когда запас топлива на борту воздушного судна достиг уровня, при котором допускается небольшая задержка или не допускается никакая задержка.

MISSED APPROACH PROCEDURE

СХЕМА УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ

Порядок, которого следует придерживаться в случае невозможности продолжения захода на посадку.

MODE (SSR)

РЕЖИМ (ВОРЛ)

Условный идентификатор, относящийся к специфическим функциям сигнала запроса, передаваемых запросчиком ВОРЛ. Существуют четыре режима, указанные в Приложении 10: А, С, S и смешанный режим.

MOVEMENT AREA

РАБОЧАЯ ПЛОЩАДЬ

Часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов, состоящая из площади маневрирования и перрона (перронов).

NON-RADAR SEPARATION

НЕРАДИОЛОКАЦИОННОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

Эшелонирование, при котором данные о местоположении воздушных судов получены не от радиолокатора, а из других источников.

NOTICE TO AIRMEN (NOTAM)

НОТАМ

Извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов.

OBSTACLE CLEARANCE HEIGHT (OCH)

ОТНОСИТЕЛЬНАЯ ВЫСОТА ПРОЛЕТА ПРЕПЯТСТВИЙ

Минимальная относительная высота над превышением соответствующего порога ВПП или в соответствующих случаях над превышением аэродрома, используемая для обеспечения соблюдения соответствующих критериев пролета препятствий.

НПП ГА-85: Минимальная безопасная высота пролета препятствий

**OPERATOR
ЭКСПЛУАТАНТ**

Лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

**PILOT-IN-COMMAND
КОМАНДИР ВОЗДУШНОГО СУДНА**

Пилот, ответственный за управление воздушным судном и его безопасность в течение полетного времени.

**PRECISION APPROACH RADAR
ПОСАДОЧНЫЙ РАДИОЛОКАТОР**

Первичное радиолокационное оборудование, используемое для определения местоположения воздушного судна на конечном этапе захода на посадку по боковым и вертикальным отклонениям от номинальной траектории захода на посадку и по расстоянию от точки приземления.

**PRIMARY RADAR
ПЕРВИЧНЫЙ РАДИОЛОКАТОР**

Радиолокационная система, использующая отраженные радиосигналы.

**PROCEDURE TURN
СТАНДАРТНЫЙ РАЗВОРОТ**

Маневр, при котором выполняется отворот в сторону от линии заданного пути с последующим разворотом в противоположном направлении, с тем чтобы воздушное судно вышло на ту же линию заданного пути и следовало по ней в обратном направлении. Стандартный разворот считается левым или правым в зависимости от направления начального отворота.

**RADAR
РАДИОЛОКАТОР**

Устройство радиобнаружения, которое выдает информацию о дальности, азимуте и/или угле места объектов.

RADAR APPROACH

ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО РАДИОЛОКАТОРУ

Заход на посадку, конечный этап которого выполняется под руководством диспетчера радиолокационного контроля.

RADAR CLUTTER

РАДИОЛОКАЦИОННЫЕ ПОМЕХИ

Отображение нежелательных сигналов на индикаторе радиолокатора.

RADAR CONTACT

РАДИОЛОКАЦИОННЫЙ КОНТАКТ

Условия, при которых радиолокационное местоположение отдельного воздушного судна видно и опознано на индикаторе радиолокатора.

По смыслу соответствует фразе “Опознаны по вторичному” из фразеологии РФ.

RADAR CONTROL

РАДИОЛОКАЦИОННЫЙ КОНТРОЛЬ

Использование радиолокатора в целях предоставления воздушным судам информации и сообщений, касающихся значительных отклонений от номинальной траектории полета, включая отклонения от условий, оговоренных в выданных им диспетчерских разрешениях.

По смыслу соответствует фразе “Контролирую по вторичному”.

RADAR IDENTIFICATION

РАДИОЛОКАЦИОННОЕ ОПОЗНАВАНИЕ

Условия, при которых радиолокационное местоположение конкретного воздушного судна видно на индикаторе радиолокатора и однозначно опознано диспетчером УВД.

RADAR SEPARATION

РАДИОЛОКАЦИОННОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

Эшелонирование воздушных судов, осуществляемое на основе данных об их местоположении, полученных от радиолокационных источников.

RADAR SERVICE

РАДИОЛОКАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Термин, используемый для обозначения обслуживания, обеспечиваемого непосредственно с помощью радиолокатора.

RADAR VECTORING

РАДИОЛОКАЦИОННОЕ НАВЕДЕНИЕ

Обеспечение навигационного наведения воздушных судов посредством указания определенных курсов на основе использования данных радиолокатора.

REPETITIVE FLIGHT PLAN (RPL)

ПОВТОРЯЮЩИЙСЯ ПЛАН ПОЛЕТА

План полета, касающийся часто повторяющихся, выполняемых на регулярной основе отдельных полетов с одинаковыми основными элементами и представляемый эксплуатантом для хранения и многократного использования органами ОВД.

REPORTING POINT

ПУНКТ ПЕРЕДАЧИ ДОНЕСЕНИЙ, КОНТРОЛЬНЫЙ ОРИЕНТИР

Определенный географический ориентир, относительно которого может быть сообщено местоположения воздушного судна.

REQUIRED NAVIGATION PERFORMANCE (RNP)

ТРЕБУЕМЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Перечень навигационных характеристик, необходимых для выполнения полетов в пределах установленного воздушного пространства.

RESCUE CO-ORDINATION CENTER

КООРДИНАЦИОННЫЙ ЦЕНТР ПОИСКА И СПАСАНИЯ

Центр, созданный в выделенном районе поиска и спасания для содействия эффективной организации поисково-спасательных работ.

RESCUE UNIT

СПАСАТЕЛЬНАЯ КОМАНДА

Команда, состоящая из обученного персонала и оснащенная оборудованием, пригодным для быстрого проведения поиска и спасания.

RUNWAY

ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНАЯ ПОЛОСА (ВПП)

Определенный прямоугольный участок сухопутного аэродрома, подготовленный для посадки и взлета воздушных судов.

RUNWAY VISUAL RANGE (RVR)

ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ НА ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЕ

Расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировочные знаки на поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие ее осевую линию.

SECONDARY RADAR

ВТОРИЧНЫЙ РАДИОЛОКАТОР

Радиолокационная система, в которой переданный радиолокационной станцией радиосигнал вызывает передачу ответного радиосигнала другой станцией.

SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR)

ВТОРИЧНЫЙ ОБЗОРНЫЙ РАДИОЛОКАТОР (ВОРЛ)

Система вторичного радиолокатора, в которой используются наземные передатчики/приемники и бортовые приемоответчики в соответствии с техническими требованиями, разработанными ИКАО.

SIGMET INFORMATION

ИНФОРМАЦИЯ СИГМЕТ

Выпускаемая органом метеорологического слежения информация о фактическом или ожидаемом возникновении определенных явлений погоды по маршруту полета, которые могут повлиять на безопасность полетов воздушных судов.

SLUSH

СЛЯКОТЬ

Пропитанный водой снег, который при ударе ступней о землю разбрызгивается в разные стороны; удельный вес от 0.5 до 0.8.

SNOW

СНЕГ (НА ЗЕМЛЕ)

Сухой – который, будучи в рыхлом состоянии, может сдуваться ветром или после сжатия рукой рассыпаться (удельный вес – до 0,35 но не включая 0,35). Мокрый – который после сжатия рукой не рассыпается и образует или имеет тенденцию образовывать снежный ком (удельный вес – от 0,35 до 0.5, но не включая 0.5). Уплотненный – спрессованный в твердую массу, не поддающуюся дальнейшему уплотнению, который при отрыве от земли не рассыпается, а ломается на большие глыбы (удельный вес – 0,5 и выше).

SPECIAL VFR FLIGHT

ПОЛЕТ ПО ОСОБЫМ ПРАВИЛАМ ВИЗУАЛЬНОГО ПОЛЕТА (ОПВП)

Полет по ПВП, выполнение которого в диспетчерской зоне при менее благоприятных метеорологических условиях, чем визуальные метеоусловия (ВМУ), разрешено органом управления воздушным движением.

SURVEILLANCE RADAR

ОБЗОРНЫЙ РАДИОЛОКАТОР

Радиолокационное оборудование, используемое для определения местоположения воздушного судна по дальности и по азимуту.

TAXI-HOLDING POSITION

МЕСТО ОЖИДАНИЯ ПРИ РУЛЕНИИ

Определенное место, где рулящим воздушным судам и транспортным средствам может быть предложено задержаться, чтобы обеспечить безопасное удаление от ВПП.

В РФ – СТАРТ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ

TAXIING

РУЛЕНИЕ

Движение воздушного судна по поверхности аэродрома за счет собственной тяги, за исключением взлета и посадки.

TAXIWAY

РУЛЕЖНАЯ ДОРОЖКА (РД)

Определенный путь на сухопутном аэродроме, установленный для руления воздушных судов и предназначенный для соединения одной части аэродрома с другой.

TERMINAL CONTROL AREA

УЗЛОВОЙ ДИСПЕТЧЕРСКИЙ РАЙОН.

Диспетчерский район, создаваемый обычно в местах схождения маршрутов ОВД в окрестностях одного или нескольких крупных аэродромов.

В РФ: воздушное пространство в границах аэродрома (аэроузла), исключая зону взлета и посадки и воздушное пространство районов МДП.

Приблизительно соответствует: зона (район) подхода (НПП ГА-85)

THRESHOLD

ПОРОГ ВПП

Начало участка ВПП, который может использоваться для посадки.

TOUCHDOWN

ТОЧКА ПРИЗЕМЛЕНИЯ

Точка, где номинальная глиссада пересекает ВПП.

TRACK

ЛИНИЯ ПУТИ

Проекция траектории полета воздушного судна на земную или водную поверхность, направление которой в любой ее точке обычно выражается в градусах угла, отсчитываемого от северного направления (истинного, магнитного или условного меридианов).

TRAFFIC INFORMATION

ИНФОРМАЦИЯ О ДВИЖЕНИИ

Информация, исходящая от органа обслуживания воздушного движения для предупреждения пилота о других известных или наблюдаемых воздушных судах, которые могут находиться вблизи его местоположения или намеченного маршрута полета, и помогающая пилоту предотвратить столкновение.

TRANSFER OF CONTROL POINT

ТОЧКА ПЕРЕДАЧИ УПРАВЛЕНИЯ

Определенная точка, расположенная на траектории полета воздушного судна, в которой ответственность за обеспечение диспетчерского обслуживания воздушного судна передается от одного диспетчерского органа или рабочего места другому.

В РФ – Рубеж передачи управления полетом

TRANSITION FLIGHT LEVEL

ЭШЕЛОН ПЕРЕХОДА

Самый нижний эшелон полета, который может быть использован для полета выше высоты перехода.

UNCERTAINTY PHASE

СТАДИЯ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ

Ситуация, которая характеризуется наличием неуверенности относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц.

VISIBILITY

ВИДИМОСТЬ

Определяемая атмосферными условиями и выражаемая в единицах расстояния возможность видеть и опознавать заметные неосвещенные объекты днем и заметные освещенные объекты ночью.

VISUAL APPROACH

ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ

Заход на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не соблюдается и заход выполняется по визуальным наземным ориентирам.

Хотя определения полностью совпадают, схемы визуальных заходов и технология их выполнения по стандартам ИКАО отличаются коренным образом.

VISUAL METEOROLOGICAL CONDITIONS (VMC)
ВИЗУАЛЬНЫЕ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ (ВМУ)

Метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующих установленным минимумам или превышающих их.

WAY-POINT
ТОЧКА ПУТИ

Конкретный географический пункт, используемый для определения маршрута зональной навигации или траектории полета воздушного судна, применяющего зональную навигацию.

3.2 При ведении радиосвязи из-за частого применения следующие сокращения произносятся так, как принято в английском языке, напр.: ETA – [i: ti: ei], а не кодовыми буквами радиотелефонного алфавита. В тех случаях, когда слово произносится целиком, приведена транскрипция произношения.

ACAS ['ei'kæs]
Airborne Collision Avoidance System
Бортовая система предупреждения столкновений

ACC
Area Control Center
Районный диспетчерский центр (РДЦ)
ACN
Aircraft Classification Number
Классификационное число воздушного судна, обозначающее нагрузку на ВПП

ADF
Automatic Direction-Finding Equipment
Автоматический радиопеленгатор

ADIZ [æ'diz]

Air Defense Identification Zone

Зона опознавания ПВО вдоль государственных границ

AFTN

Aeronautical Fixed Telecommunications Network

Наземная сеть авиационной фиксированной связи

AIP

Aeronautical Information Publication

Сборник аэронавигационной информации (CAI)

ATA

Actual Time of Arrival

Фактическое время прилета

ATC

Air Traffic Control

Управление воздушным движением

ATD

Actual Time of Departure

Фактическое время вылета

ATIS ['ætis, 'eitis]

Automatic Terminal Information Service

Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома

APU

Auxiliary Power Unit

Вспомогательная силовая установка (BCY)

CAT [kæt]

Clear Air Turbulence

Турбулентность при ясном небе

CAVOK [ka:vo'kei]

Ceiling and Visibility OK

Видимость, облачность и текущие погодные условия лучше предписанных (см. п. 5.1.5-к)

DF

Direction Finder (Finding)

Радиопеленгатор

DME

Distance-Measuring Equipment

Дальномерное оборудование (ДМЕ)

EAT

Expected Approach Time

Предполагаемое время начала захода на посадку

EET

Estimated Elapsed Time

Расчетное время (полета) до назначенной точки

ETA

Estimated Time of Arrival

Расчетное время прибытия

ETD

Estimated Time of Departure

Расчетное время вылета

FIR

Flight Information Region

Район полетной информации (РПИ)

GPS

Global Positioning System

Оборудование спутниковой системы навигации

GPU

Ground Power Unit

Аэродромный пусковой агрегат (АПА)

HF

High Frequency

Высокая частота

IFR

Instrument Flight Rules

Правила полетов по приборам (ППП)

ILS

Instrument Landing System

Инструментальная система посадки

IMC

Instrument Meteorological Conditions

Приборные метеорологические условия

INS

Inertial navigation system

Инерциальная навигационная система

LCN

Load classification number

Классификационное число степени нагрузки на рабочую поверхность ВПП, РД, стоянок

MET [met]

Meteorological or meteorology

Метеорологический или метеорология

NDB

Non-Directional Beacon

Ненаправленный радиомаяк, приводная радиостанция

NOTAM [nou'tæm]

Notice to Airmen

Извещение для пилотов об изменениях в аэронавигационном оборудовании, обслуживании, процедурах, о возможных опасностях в полете и т.п.

PCN

Pavement classification number

Классификационное число прочности покрытия – величина, определяемая как 1/500 часть массы, которую может выдерживать покрытие под действием стандартной одноколесной нагрузки (давление в пневматике 1,25 Мпа)

POB

Persons on board

Общее количество людей на борту ВС

QDM

Magnetic bearing to station
Обратный магнитный пеленг

QDR

Magnetic bearing from station
Прямой магнитный пеленг

QFE

Current atmospheric pressure at AERODROME LEVEL
Атмосферное давление на высоте аэродрома (на уровне порога ВПП)

QNE

Standard atmospheric pressure
Стандартное атмосферное давление, равное 760 мм рт. столба или 1013,2 гектопаскалям

QNH

Current atmospheric pressure at SEA LEVEL
Атмосферное давление, приведенное к уровню моря

QTE

True bearing from station
Прямой истинный пеленг

RNAV [a:ˈnæv]

Area navigation
Зональная навигация

RVR

Runway Visual Range
Дальность видимости на ВПП

SID [sid]

Standard Instrument Departure
Стандартная схема вылета

SIGMET [sigmet]

Significant Meteorological Information
Информация об условиях погоды на маршруте, могущих повлиять на безопасность полета воздушных судов

STAR [sta:]

Standard instrument arrival

Стандартная схема прибытия (по приборам)

TCAS ['ti:kæs]

Traffic Alert and Collision Avoidance System

Бортовая система предупреждения столкновений с
воздушными судами

TMA

Terminal Control Area

Узловой диспетчерский район

UHF

Ultra High Frequency

Ультравысокая частота

UTC

Coordinated Universal Time

Скоординированное всемирное время

VASI ['va:si]

Visual approach slope indicator

Визуальный индикатор глиссады

VASIS ['va:sis]

Visual approach slope indicator system

Система визуальной индикации глиссады

VDF

Very high frequency direction-finding station

ОВЧ радиопеленгаторная станция

VFR

Visual Flight Rules

Правила визуального полета (ПВП)

VHF

Very High Frequency

Очень высокая частота

VIP

Very Important Person

Очень важная персона

VMC

Visual Meteorological Conditions

Визуальные метеоусловия (ВМУ)

VOLMET ['vɒlmet]

Meteorological information for aircraft in flight

Передача для находящихся в полете ВС данных о фактической погоде на аэродромах

VOR

VHF Omni-directional Range

Всенаправленный ОВЧ-радиомаяк (ВОР)

Страница оставлена незаполненной преднамеренно

4 ОБЩИЕ ПРАВИЛА РАДИООБМЕНА

4.1 ВЕДЕНИЕ РАДИООБМЕНА

4.1.1 При ведении радиосвязи стандартная фразеология применяется во всех случаях, для которых она установлена.

4.1.2 Ведение радиообмена или обмена по наземным каналам связи, не имеющего прямого отношения к выполнению полетов, их обеспечению и управлению воздушным движением, запрещается.

4.1.3 Ведение радиообмена с отклонениями от установленных Правил и фразеологии допускается лишь в отдельных случаях, связанных с необходимостью обеспечения безопасности полетов.

4.1.4 При ведении передачи должна обеспечиваться максимальная ясность. Для достижения этой цели летный экипаж и наземный персонал должны:

- a. перед началом передачи убедиться в отсутствии передач от других станций на данной частоте;
- b. произносить каждое слово ясно и отчетливо;
- c. придерживаться такой скорости речи, которая не превышала бы 100 слов в минуту. Когда сообщение передается на борт воздушного судна и его содержание должно быть зарегистрировано, скорость речи должна быть уменьшена для того, чтобы это сообщение можно было записать. Небольшая пауза перед цифрами или после них позволяет понимать их легче;
- d. сохранять громкость на постоянном уровне;
- e. знать технику использования микрофона, выдерживать перед ним постоянное расстояние и временно прекращать говорить в тех случаях, когда необходимо от микрофона отвернуться;
- f. избегать звуков, выражающих неуверенность и колебание, таких как “а-а” или “э-э”.

4.1.5 Радиообмен должен быть кратким, произносимые фразы должны толковаться однозначно.

4.1.6 В летных экипажах радиотелефонную связь с диспетчерскими пунктами осуществляет командир воздушного судна или по его поручению один из членов экипажа, а по наземным каналам связи - диспетчеры взаимодействующих пунктов УВД и специалисты служб, обеспечивающих полеты. При актах незаконного вмешательства правом ведения радиотелефонных переговоров пользуются также представители служб безопасности.

4.1.7 Над территорией РФ летные экипажи имеют возможность вести радиообмен как на английском, так и на русском языках. 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. В таких случаях другая сторона обязательно предупреждается фразой: **“(Позывной вызываемой станции - позывной вызывающей станции), работаем на русском”**. Повторное изменение языка полета в зоне ответственности одного диспетчерского пункта не рекомендуется.

4.1.8 Если иностранный летный экипаж и служба УВД РФ не могут при радиообмене использовать общий язык, то радиосвязь осуществляются через переводчика. Доступ к использованию каналов радиотелефонной связи переводчикам предоставляется только после их обучения по утвержденным программам ведения радиотелефонной связи на английском языке, а также стажировки и допуска к ведению перевода на соответствующем рабочем месте.

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

4.2 ПРАВИЛА ПЕРЕДАЧИ ЧИСЕЛ

4.2.1 При ведении радиосвязи на английском языке произношение цифр несколько отличается от общепринятого:

Цифра или элемент цифры	Английское написание	Произношение (ударный слог напечатан заглавными буквами)
0	Zero	ЗИРО (оба слога ударные)
1	one	уАН
2	two	ТУ
3	three	ТРИ
4	four	ФОэр
5	five	ФАЙФ
6	six	СИКС
7	seven	СЭВэн
8	eight	ЭЙТ
9	nine	НАЙНэр
десятичная запятая	decimal	ДЭЙсимал
сто	hundred	ХАНдрид
тысяча	thousand	ТАУзэнд

4.2.2 При передаче всех чисел, за исключением указанных в п. 4.2.3, каждая цифра произносится отдельно. Применение этого правила иллюстрируют следующие примеры.

Позывные воздушных судов - Aircraft callsigns

- 1) При выполнении полетов авиакомпаний, чьи радиотелефонные позывные ИКАО известны диспетчеру:

Данные	Английское	Русское произношение соответствие
BAW711	Speedbird SEVEN ONE ONE	Спидберд семьсот одиннадцать
AFR504	Air France FIVE ZERO FOUR	Эйр Франс пятьсот четыре

- 2) При выполнении полетов авиакомпаний, чьи радиотелефонные позывные ИКАО неизвестны диспетчеру:

Данные	Английское	Русское произношение соответствие
DOB 9321	DELTA OSCAR BRAVO NINE THREE TWO ONE	Делта Оскар Браво девяносто три двадцать один
OAL 242	OSCAR ALFA LIMA TWO FOUR TWO	Оскар Элфа Лима двести сорок два

Эшелоны полета ИКАО (используются при смене эшелона в приграничных районах и там, где это предусмотрено двусторонними соглашениями) - Flight levels

Данные	Английское	Русское произношение соответствие
FL 200	flight level TWO ZERO ZERO	эшелон полета двухсотый
FL 110	flight level ONE ONE ZERO	эшелон полета сто десять
<i>Исключение:</i> FL 100	flight level ONE HUNDRED	эшелон полета сотый (только для этого эшелона)

Относительные высоты (в Российской Федерации) – Heights

При передаче высот ниже эшелона перехода значение высоты предваряется словом “height”, каждая цифра произносится отдельно:

Данные	Английское	Русское произношение соответствие
600	height SIX ZERO ZERO meters	высота шестьсот
1200	height ONE TWO ZERO ZERO meters	высота тысяча двести

Абсолютные высоты (при выполнении полетов ниже нижнего эшелона, на горные аэродромы) – Altitudes

Данные	Английское	Русское произношение соответствие
500	altitude FIVE ZERO ZERO meters	высота по приведенному давлению пятьсот
3300	altitude THREE THREE ZERO ZERO meters	высота по приведенному давлению три триста

Курсы – Headings

При передаче значений курсов отсутствующий в русской фразеологии первый «ноль» в английской фразеологии является значимым и всегда произносится. Слово “degrees” опускается:

Данные	Английское	Русское произношение соответствие
80 градусов	heading ZERO EIGHT ZERO	курс восемьдесят
100 градусов	heading ONE ZERO ZERO	курс сто

Линии заданного пути – Tracks

При передаче значений линии заданного пути отсутствующий в русской фразеологии первый «ноль» в английской фразеологии является значимым и всегда произносится. Слово “degrees” произносится:

Данные	Английское	Русское произношение соответствие
20 градусов	track ZERO TWO ZERO degrees	линия пути 20 градусов
257 градусов	track TWO FIVE SEVEN degrees	линия пути двести пятьдесят семь Градусов

Направление и скорость ветра - Wind direction and velocity

При передаче значений ветра отсутствующий в русской фразеологии первый «ноль» в английской фразеологии является значимым и всегда произносится:

Данные	Английское	Русское произношение соответствие
160 градусов	ONE SIX ZERO degrees	ветер сто шестьдесят градусов
10 м/сек	(at) ONE ZERO meters per second	десять метров в секунду
порывы 18	gusting ONE EIGHT	порывы восемнадцать
50 градусов магнитных 5	ZERO FIVE ZERO degrees magnetic (at) FIVE meters per second	пятьдесят градусов магнитных пять

Коды приемоответчика - Transponder codes

Данные	Английское	Русское произношение соответствие
2000	squawk TWO ZERO ZERO ZERO	ответчик две тысячи
6471	squawk SIX FOUR SEVEN ONE	ответчик шестьдесят четыре семьдесят один

ВПП – Runways

Данные	Английское	Русское произношение соответствие
07	runway ZERO SEVEN	ВПП ноль семь
30	runway THREE ZERO	ВПП тридцать

Установка высотомера - Altimeter settings

При передаче значений давления единицы измерения могут опускаться.

Данные	Английское	Русское произношение соответствие
747	QFE SEVEN FOUR SEVEN (millimeters)	давление семь четыре семь
949	QFE NINER FOUR NINER (hectopascals)	QFE девять четыре девять (гектопаскалей)
1000	QNH ONE ZERO ZERO ZERO	QNH один ноль ноль ноль

4.2.3 При передаче чисел, используемых в данных об эшелонах (в Российской Федерации), высоте облаков, видимости и дальности видимости на ВПП, информации о местонахождении других объектов относительно оси ВС, разворотах на 180 и 360 градусов, типах ВС применяются нормы произношения разговорного английского языка.

Эшелоны (в Российской Федерации) - Flight levels

Данные	Английское	Русское произношение соответствие
2400	flight level TWO THOUSAND FOUR HUNDRED meters	две четыреста
3000	flight level THREE THOUSAND meters	три тысячи
10600	flight level TEN THOUSAND SIX HUNDRED meters	десять шестьсот
11100	flight level ELEVEN THOUSAND ONE HUNDRED meters	одиннадцать сто

Нижняя граница облачности - Cloud base

Данные	Английское	Русское произношение соответствие
2200	TWO THOUSAND TWO HUNDRED meters	две двести
600	SIX HUNDRED meters	шестьсот

Видимость – Visibility

Данные	Английское	Русское произношение соответствие
1000	ONE THOUSAND meters	тысяча
4000	FOUR THOUSAND meters	четыре тысячи
5	FIVE kilometers	пять
10	TEN kilometers	десять

Дальность видимости на ВПП - Runway visual range (RVR)

Данные	Английское	Русское произношение соответствие
600	SIX HUNDRED meters	шестьсот
1200	ONE THOUSAND TWO HUNDRED meters	тысяча двести

Информация о местонахождении других объектов относительно продольной оси ВС

Данные	Английское произношение
Слева под 90°	NINE O'CLOCK
Слева под 60°	TEN O'CLOCK
Слева под 30°	ELEVEN O'CLOCK
Прямо по курсу	TWELVE O'CLOCK
Справа под 30°	ONE O'CLOCK
Справа под 60°	TWO O'CLOCK
Справа под 90°	THREE O'CLOCK
Сзади по курсу	SIX O'CLOCK

Развороты на 180° и 360°

Произношение этих величин в соответствии с нормами разговорного английского языка применимо только к разворотам на 180 и 360 градусов и не распространяется на произношение величин курсов, линий заданного пути, направления ветра и т.д., равных 180 и 360.

Данные	Английское произношение
Влево на 180	turn left ONE EIGHTY degrees
Вправо на 360	turn right THREE SIXTY degrees

Типы ВС

Данные	Английское произношение
Боинг 747	Boeing SEVEN FORTY SEVEN
Ту-154	Tupolev FIFTY FOUR

4.2.4 Десятичные запятые выражаются словом DECIMAL, произносимым в соответствующем месте.

Число – Number

Данные	Английское	Русское произношение соответствие
0,29	DECIMAL two nine	ноль двадцать девять
734,5	seven three four DECIMAL five	семьсот тридцать четыре запятая пять

Частота – Frequency

Для обозначения ОБЧ-частот после запятой используется не более двух значимых цифр, один ноль считается значимым.

Данные	Английское	Русское произношение соответствие
123,0	one two three DECIMAL zero	сто двадцать три запятая ноль
123,125	one two three DECIMAL one two	сто двадцать три запятая двенадцать
123,150	one two three DECIMAL one five	сто двадцать три запятая пятнадцать

Исключение: при передаче числа М вместо слова “decimal” используется слово “point”, которое может опускаться. Слово “Mach” произносится [ma:k].

Данные	Английское	Русское произношение соответствие
М 0,7	Mach POINT seven	число М ноль семь
М 0,82	Mach (point) eight two	число М ноль восемьдесят два

4.2.5 При передаче времени указываются только минуты данного часа. Каждая цифра произносится отдельно. Однако при необходимости следует также указывать и час.

Время – Time

При передаче времени слова “hours” и “minutes” опускаются.

Данные	Английское	Русское произношение соответствие
0920 (9 час 20 мин)	TWO ZERO или ZERO NINE TWO ZERO	двадцать минут или девять часов двадцать минут
1643 (16 час 43 мин)	FOUR THREE или ONE SIX FOUR THREE	сорок три или шестнадцать часов сорок три минуты

4.3 ПРАВИЛА ПЕРЕДАЧИ БУКВ

В тех случаях, когда по каналам радиотелефонной связи передаются по буквам имена собственные, позывные ВС и средств аэронавигации, наименования геоточек, сокращения названий служб и слова, название которых вызывает сомнение, используется следующий алфавит:

Англий- ская буква	Слово	Произношение, выраженное буквами русского алфавита (ударный слог подчеркнут)	Соответ- ствует русской букве	Слово
A	Alfa (Alpha)	ЭЛФА	A	Анна
B	Bravo	БРАВО	Б	Борис
C	Charlie	ЧАРЛИ	Ц	Цапля
D	Delta	ДЭЛТА	Д	Дмитрий
E	Echo	ЭКО	Е	Елена
F	Foxtrot	ФОКСТРОТ	Ф	Федор
G	Golf	ГОЛФ	Г	Григорий
H	Hotel	ХОТЭЛ	Х	Харитон
I	India	ИНДИА	И	Иван
J	Juliett	ДЖУЛЬЕТ	Й	Иван краткий
K	Kilo	КИЛО	К	Константин
L	Lima	ЛИМА	Л	Леонид
M	Mike	МАЙК	М	Михаил
N	November	НОВЕМБЕР	Н	Николай
O	Oscar	ОСКАР	О	Ольга
P	Papa	ПАПА	П	Павел
Q	Quebec	КЕБЕК	Щ	Щука
R	Romeo	РОМИО	Р	Роман
S	Sierra	СЬЕРА	С	Семен
T	Tango	ТЭНГО	Т	Татьяна
U	Uniform	ЮНИФОРМ	У	Ульяна
V	Victor	ВИКТОР	Ж	Женя
W	Whiskey	ВИСКИ	В	Василий
X	X-ray	ЭКСРЭЙ	Ь	Мякий знак
Y	Yankee	ЯНКИ	Ы	Еры
Z	Zulu	ЗУЛУ	З	Зинаида

4.4 СТАНДАРТНЫЕ СЛОВА И ФРАЗЫ

4.4.1 В радиотелефонной связи на английском языке используются следующие стандартные слова и фразы, которые имеют указанные ниже значения.

ACKNOWLEDGE

ПОДТВЕРДИТЕ ЯСНОСТЬ

Сообщите, что вы получили и поняли это сообщение

Употребляется, например, как указание пилоту подтвердить получение информации АТИС: “Acknowledge you have Whiskey” – “Подтвердите получение информации Виски”.

AFFIRM

ДА

Правильно, подтверждаю

Например:

Р - “Confirm I am number one”.

С – “Affirm”.

Э – “Подтвердите, что мой номер первый” (при взлете, посадке).

Д – “Да” (подтверждаю).

APPROVED

ОДОБРЯЮ

Я согласен с действиями, которые вы запросили

Соответствует русскому переводу “Разрешаю”, чаще всего, при разрешении запуска и буксировки. Является разрешением выполнения действия или маневра, запрошенного пилотом.

Не применяется для разрешения выполнения полета, взлета, посадки, выруливания на исполнительный старт, изменение высоты.

Например:

1. P – “Request start up (pushback)”. П – «Прошу запуск (выталкивание)».
C – “Start up (pushback) approved”. Д – «Запуск (выталкивание) разрешаю».
2. P – “Request right turn out after departure”. П – “После взлета прошу выход правым”.
C – “Right turn out approved”. Д – “Выход правым разрешаю”.

BREAK

РАЗДЕЛ

Настоящим указываю на промежуток между частями сообщения

Используется, когда нет четкого разделения между текстом и другими частями одного сообщения. Русская аналогия отсутствует.

BREAK BREAK

РАЗДЕЛ РАЗДЕЛ

Настоящим указываю на промежуток между сообщениями, передаваемыми различным воздушным судам в условиях интенсивного воздушного движения

Используется, когда нет четкого разделения между текстом двух или нескольких сообщений. Русская аналогия отсутствует.

Например:

- P – “Ugolny Ground, HiFly 45”.
C – “HiFly 45, stand by, break break, LoGo 12, stop immediately”.
П – “Угольный Руление, ХайФлай 45”.
Д – “ХайФлай 45, ждать, раздел, раздел, ЛоуГоу 12, немедленно остановитесь”.

CANCEL

ОТМЕНЯЮ

Переданное раньше разрешение или сообщение аннулируется

Например: "Cancel distress message, engine is running" – "Отменяю сообщение об аварии, двигатель работает".

CHECK

ПРОВЕРЬТЕ

Проверьте систему или процедуру. Не должно использоваться в каком-либо другом контексте. Ответа, как правило, не требует

Например: "Check decision height" – "Проверьте высоту принятия решения".

CLEARED

РАЗРЕШАЮ

Разрешаю выполнение действий в соответствии с оговоренными условиями

Например: "Cleared to land" – "Посадку разрешаю".

CONFIRM

ПОДТВЕРДИТЕ

Прошу подтвердить правильность принятия (разрешения, указания, действия, информации)

Например: "Engine is running again, confirm" – "Подтвердите, что двигатель снова работает".

CONTACT

РАБОТАЙТЕ

Установите радиосвязь с ...

Например: "Contact Moscow Approach 122.7" – "Работайте с Москвой Подход на 122,7".

COPIED

ПРИНЯЛ

Я принял ваше сообщение

Например:

С - "Caution, construction work north of main taxiway".

Д - "Осторожно, строительные работы к северу от магистральной РД".

Р - "Copied"
П - "Записал".

CORRECT

ПРАВИЛЬНО

"Правильно" или "точно"

Например:

Р – "Confirm visibility 800 meters".
П – "Подтвердите видимость 800 м".
С – "Correct".
Д – "Правильно".

CORRECTION

ДАЮ ПОПРАВКУ

В данной передаче (или указанном сообщении) была сделана ошибка. Правильным вариантом является следующий ...

Например: "Temperature two, correction, temperature minus two"
– "Температура 2, поправка, температура минус 2".

DISREGARD

НЕ ПРИНИМАЙТЕ ВО ВНИМАНИЕ

Игнорируйте, не обращайтесь

Русская аналогия отсутствует.

Например:

С – "HiFly 45".
Д – "ХайФлай 45".
Р – "HiFly 45, go ahead".
П – "ХайФлай 45, на приеме".
С – "HiFly 45, disregard".
Д - "ХайФлай 45, считайте, что сообщение не передавалось" (то есть диспетчер вызвал борт ошибочно).

GO AHEAD

ПРОДОЛЖАЙТЕ

Продолжайте передавать ваше сообщение, на приеме.

Используется только в отношении ВС, находящихся в воздухе.

Например:

С – “HiFly 45”.

Д – “ХайФлай 45”.

Р – “HiFly 45, go ahead”.

П – “ХайФлай 45, на приеме”.

HOW DO YOU READ

КАК СЛЫШИТЕ

Каково качество моей передачи?

Ответы приведены в разделе 4.8.3

IDENTIFIED

ОПОЗНАНЫ

Я понял, что данная радиолокационная отметка принадлежит Вашему ВС

Произносится после отождествления доклада экипажа (или выполнения им указанного диспетчером маневра) с реальным положением метки на радиолокаторе.

I SAY AGAIN

ПОВТОРЯЮ

Повторяю для ясности или уточнения

См. комментарий к “READ BACK”.

MAINTAIN

СЛЕДУЙТЕ

Следуйте на оговоренном эшелоне, либо в своем первоначальном смысле, т.е. "сохраняйте"

Не может использоваться в отношении курса и других параметров.

MONITOR

ПРОСЛУШИВАЙТЕ

Прослушивайте на частоте ...

Например:

“Monitor ATIS 126.5” – “Прослушайте АТИС на 126,5”.

NEGATIVE

НЕТ

Даю отрицательный ответ, не согласен, не разрешаю, неправильно

Например:

Р – “Confirm I am cleared to land”.

П – “Подтвердите, посадку разрешили?”

С – “Negative, continue approach”.

Д – “Нет, продолжайте заход” (что соответствует фразе “Продолжайте заход, посадка дополнительно”).

Слово “negative” не может использоваться для запрещения каких-либо действий (см. п. 4.4.2).

OVER

ПРИЕМ

Моя передача закончена, я жду от вас ответа

Обычно используется при работе на коротковолновых частотах.

OUT

КОНЕЦ СВЯЗИ

Настоящий обмен передачами закончен и ответа не ожидается

Обычно используется при работе на коротковолновых частотах.

PASS YOUR MESSAGE

ПЕРЕДАВАЙТЕ СВОЕ СООБЩЕНИЕ

Продолжайте передавать ваше сообщение. Относится к ВС, находящимся на земле.

Например:

С – “HiFly 45”.

Д – “ХайФлай 45”.

Р – “HiFly 45, pass your message”.

П – “ХайФлай 45, на приеме”.

POSITION

МЕСТО

- a. Если произносит пилот: Я сейчас передам вам свое местонахождение, вы готовы к приему?
- b. Если произносит диспетчер: Передаю ваше местонахождение.

READ BACK

ПОВТОРИТЕ МОЕ СООБЩЕНИЕ

Повторите мне все или указанную часть моего сообщения в том виде, в каком вы его приняли, "дайте квитанцию"

Например:

C – "HiFly 45, hold short of runway 30".

Д – "ХайФлай 45, остановитесь перед ВПП 30".

P – "Roger, HiFly 45".

П – "Вас понял, ХайФлай 45".

C – "HiFly 45, I say again, hold short of runway 30. Read back".

Д – "ХайФлай 45, повторяю, остановитесь перед ВПП 30.

Дайте квитанцию".

P – "Hold short of runway 30, HiFly 45".

П – "Остановиться перед ВПП 30, ХайФлай 45".

REPORT

ДОЛОЖИТЕ

Передайте мне следующую информацию ...

Например:

"Report heading" – "Доложите курс".

REQUEST

ПРОШУ, РАЗРЕШИТЕ

Мне хотелось бы знать...

или

Я хотел бы получить...

Например:

"Request higher level" – "Прошу более высокий эшелон".

ROGER

ВАС ПОНЯЛ

Я принял всю вашу последнюю передачу

Ни при каких обстоятельствах не используется в ответе на вопрос, требующий “READ BACK”(повторите мое сообщение), прямого утвердительного ответа “AFFIRM” (да) или отрицательного “NEGATIVE” (нет)

SAY AGAIN

ПОВТОРИТЕ СВОЕ СООБЩЕНИЕ

Повторите все или следующую часть вашей последней передачи

Например:

“Station calling, say again your call sign” – “Кто вызывал, повторите позывной”.

SPEAK SLOWER

ГОВОРИТЕ МЕДЛЕННЕЕ

Уменьшите скорость передачи

STAND BY

ЖДАТЬ

Ждите, я вас вызову. При длительном ожидании вызывающий устанавливает связь повторно. Слово не является разрешением или запрещением

Например:

“Stand by, I’ll call you back” – “Ждать, я вас вызову” (соответствует фразе “Будьте на приеме”).

UNABLE

НЕ МОГУ

Я не могу выполнить ваш запрос, указание или разрешение. После слова обычно приводится причина

Например:

C – Climb to flight level 11100 meters.

Д – Набирайте 11100.

P – Unable, request 10100 m due weight.

П – Не могу, прошу 10100 по весу.

WILCO

ВЫПОЛНЮ

Ваше сообщение принял и выполняю

Сокращение от “will comply” – “выполню”.

WORDS TWICE

ПЕРЕДАЮ

или

ПЕРЕДАВАЙТЕ СЛОВА ДВАЖДЫ

- а. При запросе: Связь плохая. Прошу передавать каждое слово или группу слов дважды
- б. Для информации: Поскольку связь плохая, каждое слово или группа слов в данном сообщении будут передаваться дважды

Например:

“HiFly 45, readable now and then, words twice” – “ХайФлай 45, слышу на двойку, передавайте слова дважды”.

4.4.2 Дословный перевод слова “запрещаю” в английской радиотелефонной фразеологии отсутствует. На английском языке вместо:

- “запуск запрещаю” следует сказать “Unable to approve” – и объяснить причину, например, “Unable to approve, snow removal in progress, expect one hour delay” – “Подождите с запуском, идет уборка снега, ожидайте задержку на час”;
- “посадку запрещаю” надо сказать – “go around, runway is occupied” - “уходите на второй круг, ВПП занята”;
- “взлет запрещаю”, если вы разрешили взлет, но ВС еще стоит на исполнительном, - надо сказать – “Hold position, (reason) - a vehicle on runway (another reason) ” - “Подождите (причина), на ВПП машина (или другая причина)”;
- “взлет запрещаю”, если вы разрешили взлет, и ВС уже начало разбег – скажите “Cancel take-off, I say again, cancel take-off” - “прекратите взлет, повторяю, прекратите взлет”;
- “руление запрещаю” – надо сказать – “подождите” – “stand by” и объяснить причину - “Give way to MiG-29 and follow him “ – “Уступите дорогу МиГ-29 и следуйте за ним.

4.5 ПОЗЫВНЫЕ ДИСПЕТЧЕРСКИХ СЛУЖБ И ПУНКТОВ

4.5.1 Полный позывной диспетчерского пункта состоит из двух частей: географической и функциональной. Например: Rostov Control, Tolmachevo Ground, Irkutsk Approach, Kurumoch Tower. Названия российских диспетчерских пунктов имеют следующие английские соответствия:

Название пункта	Русский позывной	Английский позывной	Пример
ДПР	Руление	Ground	Tolmachevo Ground
СДП	Старт	Tower	Kurumoch Tower
ДПК	Круг	Radar	Knevichi Radar
ДПП	Подход	Approach	Irkutsk Approach
РЦ (ВРЦ)	Контроль	Control	Rostov Control
ПДП	Посадка	Precision (для оборудованных посадочной системой радиолокации) Tower (для необорудованных системой радиолокации)	Vnukovo Precision
КДП МВЛ	Вышка	Tower	Pervaya Tower

4.5.2 При установлении удовлетворительной связи, а также при условии, что при этом не возникает никакой двусмысленности, название местоположения и/или индекс позывного диспетчерского пункта можно опустить.

4.6 РАДИОТЕЛЕФОННЫЕ ПОЗЫВНЫЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

4.6.1 Для ведения радиотелефонной связи используются присваиваемые воздушным судам позывные, которые могут иметь следующий вид:

Тип позывного	Пример
а) знаки, соответствующие регистрационным знакам воздушного судна, либо: наименование фирмы-производителя или модели ВС и знаки, соответствующие регистрационным знакам воздушного судна	F-ABCD RA-85411 N-ML8FZ Gulfstream R-ABCD
б) радиотелефонный позывной эксплуатанта ВС и последние четыре знака регистрационного знака ВС	HiFly ABCD
в) радиотелефонный позывной эксплуатанта ВС и обозначение рейса	HiFly 45
г) трехбуквенный код эксплуатанта ВС и обозначение рейса	HFA 45 (Hotel Foxtrot Alpha 45)

4.6.2 После установления двусторонней связи и при условии, что информация и указания диспетчера одному ВС не будут приняты другим ВС, по инициативе диспетчера позывные ВС могут быть сокращены следующим образом:

Вид сокращенного позывного	Пример
а) первый и последние два (для пятизначных) или три знака (для шести-семизначных) регистрационного знака ВС	F-CD 411 (для российских ВС) N-8FZ Gulfstream R-CD
б) радиотелефонный позывной эксплуатанта ВС и последние два знака регистрационного знака ВС	HiFly CD
в) позывные такого типа не имеют сокращенной формы	HiFly 45
г) позывные такого типа не имеют сокращенной формы	HFA 45

4.6.3 При наличии на одной частоте двух ВС со схожими позывными используется позывной, ограниченный с обеих сторон позывным эксплуатанта, с информацией об этом сначала экипажа ВС, вышедшего на связь позднее:



SCA9342, SCA, caution, SCI 9342 is also on this frequency, acknowledge.

СЦА9342, СЦА, внимание, СЦИ9342 также на этой частоте, подтвердите, как приняли.



SCA9342, copied.
СЦА9342, записал.



SCI9342, SCI, caution, SCA9342 is also on this frequency, acknowledge.

СЦИ9342, СЦИ, внимание, СЦА9342 также на этой частоте, подтвердите, как приняли.



SCI9342, roger.
СЦИ9342, вас понял.

4.6.4 Экипаж воздушного судна, имеющего категорию турбулентности следа, свойственную тяжелым воздушным судам, при первом установлении радиотелефонной связи с диспетчерским пунктом руления при вылете и с диспетчерским пунктом подхода при прилете, после позывного своего ВС произносит слово “HEAVY – “ТЯЖЕЛЫЙ”. Диспетчер в своем ответе слово “heavy” может опускать.



Krasnoyarsk Approach, HiFly 45 heavy, position.
Красноярск Подход, ХайФлай 45 тяжелый, даю место.



HiFly 45, Krasnoyarsk Approach, go ahead.
ХайФлай 45, Красноярск Подход, на приеме.

4.7 ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ

4.7.1 При передаче числовых значений над территорией РФ используются следующие единицы измерения:

Расстояние Distance	км kilometers*
Высота полета Height	м meters
Эшелон полета Flight level	м meters
Эшелоны полета ИКАО (там, где их использование над территорией РФ оговорено международными соглашениями) Flight levels	в сотнях футов in hundreds of feet
Скорость полета (приборная, истинная, путевая) Airspeed (indicated, true, ground speed)	км/час kilometers per hour
Вертикальная скорость Rate (of climb, of descent)	м/сек meters per second
Скорость ветра на эшелоне (высоте) полета Upper wind velocity	км/час kilometers per hour
Скорость ветра у земли Wind velocity	м/сек meters per second

* В радиотелефонной связи на английском языке слово "kilometers" произносится с ударением на втором слоге.

Направление ветра на эшелоне (высоте) полета (от истинного меридиана) Upper wind direction (true meridian)	градусы degrees
Направление ветра у земли (от магнитного меридиана) Surface wind direction (magnetic meridian)	градусы degrees
Высота облачности Cloud height	м meters
Количество облачности Cloud amount	см. <u>Примечание</u>
Видимость на ВПП (дальность видимости) Visibility (runway visual range)	м; км meters; kilometers
Давление на аэродроме	мм рт. ст.; гектопаскали
QFE	millimeters; hectopascals
Давление, приведенное к уровню моря QNH	мм рт. ст.; гектопаскали millimeters; hectopascals
Температура Temperature	градусы Цельсия degrees Celsius (Centigrade)
Остаток топлива Endurance	в часах и минутах in hours and minutes

Магнитный путевой угол взлета и посадки Take-off and landing magnetic track	градусы degrees
Маркированный номер ВПП Marked runway number	десятки градусов tens of degrees

Примечание: При передаче данных о количестве облачности используются следующие слова:

Ясно	sky clear
Незначительная	few cloud
Разбросанная	scattered
Значительная	broken
Сплошная	overcast

4.7.2 Во избежание неправильного понимания эшелонов полета, удаления, высот, скорости ветра, поступательной и вертикальной скорости при ведении радиообмена на английском языке единицы измерения произносятся во всех случаях, за исключением единиц измерения давления, которые обязаны произноситься на горных аэродромах, а на равнинных могут опускаться.

Примеры:

Эшелон 1800	Flight level 1800 meters
Удаление 15	Distance 15 kilometers
Высота 500	Height 500 meters
Ветер 120 градусов 5	Wind 120 degrees (at) 5 meters per second
Скорость 350	Speed 350 kilometers per hour

4.7.3 При выполнении международных полетов российскими экипажами используются единицы измерения, указанные в Сборниках аэронавигационной информации стран, над которыми выполняется полет.

4.8 ПРОВЕРКА РАБОТЫ РАДИОСТАНЦИЙ И ПРОБНАЯ СВЯЗЬ

4.8.1 Форма проверочных передач должна быть следующей:

- позывной вызываемой станции,
- позывной вызывающей станции,
- фраза "RADIO CHECK" (Проверка связи),
- используемая частота.



Pulkovo Ground, HiFly 45, radio check on 121.7.

Пулково Руление, ХайФлай 45, проверка связи на 121,7.

4.8.2 Ответы на проверочные передачи должны быть следующими:

- позывной вызывающей станции,
- позывной отвечающей станции,
- информация о слышимости передачи.



HiFly 45, Pulkovo Ground, I read you 5.

ХайФлай 45, Пулково Руление, слышу на пятерку.

4.8.3 Слышимость передачи следует классифицировать по следующей шкале слышимости:

UNREADABLE
НЕРАЗБОРЧИВО

I read you one
Слышу на единицу

READABLE NOW AND THEN
РАЗБОРЧИВО ВРЕМЕНАМИ

I read you two
Слышу на двойку

READABLE BUT WITH DIFFICULTY
РАЗБОРЧИВО, НО С ТРУДОМ

I read you three
Слышу на тройку

READABLE

РАЗБОРЧИВО

I read you four

Слышу на четверку

PERFECTLY READABLE

ВПОЛНЕ РАЗБОРЧИВО

I read you five

Слышу на пятерку

4.9 УСТАНОВЛЕНИЕ И ВЕДЕНИЕ РАДИОТЕЛЕФОННОЙ СВЯЗИ

4.9.1 При установлении связи пилот использует полные позывные вызываемого пункта УВД и своего воздушного судна.

- a) (unit call sign), (aircraft call sign)**
(позывной пункта УВД), (позывной воздушного судна)



Pulkovo Ground, HiFly 45.
Пулково Руление, ХайФлай 45.

- b) (aircraft call sign), (unit call sign) GO AHEAD¹ /PASS YOUR MESSAGE²/**
(позывной воздушного судна), (позывной пункта УВД)
ПРОДОЛЖАЙТЕ



HiFly 45, Pulkovo Ground, pass your message.
ХайФлай 45, Пулково Руление, продолжайте.

4.9.2 В тех случаях, когда пункт УВД или пилот желает передать информацию, касающуюся всех находящихся в зоне ответственности данного пункта воздушных судов, сообщению предшествует вызов "ALL STATIONS" (Всем бортам).

- a) ALL STATIONS, (unit call sign) (message)**
ВСЕМ БОРТАМ (позывной пункта УВД) (сообщение)



All stations, Sheremetievo Radar, current QFE 1001 hectopascals.

Всем бортам, Шереметьево Круг, текущее
(приведенное) давление 1001 гПа.

¹ Если ВС находится в воздухе.

² Если ВС находится на земле.

b) ALL STATIONS, (aircraft call sign) (message)

ВСЕМ БОРТАМ (позывной воздушного судна)
(сообщение)



All stations, HiFly 45, severe icing in cloud between 1000 and 2000 meters in the vicinity of MSA.

Всем бортам, ХайФлай 45, сильное обледенение в облаках между 1000 и 2000 м в районе МСА.

На такие общие вызовы ответа не требуется, за исключением случаев вызова отдельных воздушных судов для подтверждения получения информации.

4.9.3 Если есть сомнение в правильности принятого сообщения, запрашивается полное или частичное его повторение

SAY AGAIN

ПОВТОРИТЕ

Повторите все сообщение

SAY AGAIN ... (item)

ПОВТОРИТЕ ... (элемент)

Повторите определенный элемент сообщения

4.9.4 Когда вызываемая станция не уверена в обозначении вызывающей станции, она запрашивает позывной вызывающей станции до тех пор, пока не будет установлено ее обозначение.

a) STATION CALLING (unit call sign) SAY AGAIN YOUR CALL SIGN

БОРТ, ВЫЗЫВАЮЩИЙ (позывной пункта УВД),
ПОВТОРИТЕ ВАШ ПОЗЫВНОЙ



Station calling Bratsk Approach, say again your call sign.

Борт, вызывающий Братск Подход, повторите ваш позывной.

4.9.5 Когда при передаче допускается ошибка, произносится фраза “CORRECTION” (Даю поправку), затем повторяется последнее правильное слово или фраза, после чего передается правильный вариант.

4.9.6 Если лучший способ внесения поправки – повторение всего сообщения, то перед передачей сообщения во второй раз используется фраза “CORRECTION, I SAY AGAIN” (Даю поправку, повторяю).

4.9.7 Если предполагается, что прием может быть затруднен, важные элементы сообщения должны передаваться дважды.

a) (unit call sign), (aircraft call sign), (the first part of message) I SAY AGAIN (the first part of message), (the second part of message) I SAY AGAIN (the second part of message)...



(позывной пункта УВД), (позывной воздушного судна), (первая часть сообщения) ПОВТОРЯЮ (первая часть сообщения), (вторая часть сообщения) ПОВТОРЯЮ (вторая часть сообщения)...




Khantym Control, LoGo 12, position 60 kilometers inbound KARLO, flight level 4500 m, I say again, LoGo 12, position 60 kilometers inbound KARLO, flight level 4500 m, estimating KARLO at 27, request entry clearance, I say again, estimating KARLO at 27, request entry clearance.


Хантым Контроль, ЛоуГоу 12, нахожусь 60 км до КАРЛО, эшелон 4500, повторяю, ЛоуГоу 12, нахожусь 60 км до КАРЛО, эшелон 4500, рассчитываю КАРЛО в 27 минут, прошу разрешение на вход, повторяю, рассчитываю КАРЛО в 27 минут, прошу разрешение на вход.


4.9.8 При необходимости повторить слово по буквам (например, геоточку) используется фраза “Spell the word ...” – “Произнесите по буквам ...”).

-  Spell the location name.
Произнесите по буквам название геоточки.
-  Spell position after MSA.
Произнесите по буквам следующую точку после МСА.


4.9.9 Если радиосвязь с экипажем воздушного судна затруднена или невозможна по техническим характеристикам радиостанций, диспетчер просит экипажи других воздушных судов, находящихся на этом маршруте, установить связь с данным воздушным судном путем ретрансляции сообщений.


-  Moscow Control, HiFly 45, LoGo 12 is calling you on this frequency.
Москва Контроль, ХайФлай 45, вас вызывает на этой частоте ЛоуГоу 12.

 HiFly 45, Moscow Control, negative contact, please relay.
ХайФлай 45, Москва Контроль, связи нет, передайте, пожалуйста.

-  LoGo 12, this is HiFly 45, go ahead, I'll relay.
ЛоуГоу 12, я – ХайФлай 45, продолжайте свое сообщение, я передам.

(пауза)

-  HiFly 45, relaying for LoGo 12. Position AMDOR at 09, flight level 2700 m, TU at 37.
ХайФлай 45, передаю за ЛоуГоу 12. Место – АМДОР в 09 минут, эшелон 2700, ТУ в 37 минут.

 HiFly 45, relay to LoGo 12. Maintain flight level 2700 m, attempt (try) contact in 5 minutes.
ХайФлай 45, передайте для ЛоуГоу 12. Поддерживайте эшелон 2700, попытайтесь установить связь через 5 минут.



LoGo 12, this is HiFly 45, Moscow clears you to maintain flight level 2700 m and attempt contact in 5 minutes.

ЛоуГоу 12, я – ХайФлай 45, Москва разрешает вам поддерживать эшелон 2700, и попытаться установить связь через 5 минут.

(пауза)



Moscow Control, this is HiFly 45, LoGo 12 copied OK.

Москва Контроль, я – ХайФлай 45, ЛоуГоу 12 принял правильно.

4.10 ПОВТОРЕНИЕ ДИСПЕТЧЕРСКИХ УКАЗАНИЙ

4.10.1 При ведении радиообмена подлежат обязательному подтверждению (повторению) экипажем воздушного судна указания, полученные от диспетчерских служб:

- a. сообщения, отличающиеся от типовых, или требующие изменения ранее принятого решения или плана полета;
- b. разрешения или запрещения взлета, занятия исполнительного старта, пересечения ВПП, захода на посадку, посадки;
- c. данные для установки высотомеров;
- d. ограничения по времени;
- e. заданный эшелон (высоту) полета;
- f. маршруты руления;
- g. заданный курс полета;
- h. значение магнитного путевого угла рабочего направления (маркированного номера) ВПП;
- i. заданная скорость полета;
- j. заданная частота канала связи;
- k. код ответчика
- l. системы захода.

4.10.2 Если пилот по какой-либо причине не подтверждает в своем ответе указание диспетчера, то диспетчер добивается подтверждения при помощи фразы:

(aircraft call sign) I say again, (instruction). Read back.

(позывной ВС) повторяю, (указание). Повторите мое сообщение.



HiFly 45, maintain flight level 2400 meters, turn right heading 360.

ХайФлай 45, поддерживайте 2400, вправо курс 360.



Maintaining 2400 meters, HiFly 45.

Поддерживаю 2400, ХайФлай 45.



HiFly 45, I say again, turn right heading 360. Read back.
ХайФлай 45, повторяю, вправо курс 360. Повторите
мое сообщение.



Right heading 360, HiFly 45.
Вправо, курс 360, ХайФлай 45.

Страница оставлена незаполненной преднамеренно


ФРАЗЕОЛОГИЯ РАДИООБМЕНА НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ

5.1 ОБЩАЯ ФРАЗЕОЛОГИЯ


5.1.1 Запуск двигателей

/aircraft location/ REQUEST START UP

/местонахождение воздушного судна/ ПРОШУ ЗАПУСК


 Stand 41, request start up.
Стоянка 41, прошу запуск.


 Stand by.
Ждать.

 Standing by.
Жду.


/aircraft location/ REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS identification)


/местонахождение воздушного судна/ ПРОШУ ЗАПУСК,
ИНФОРМАЦИЯ (индекс информации АТИС)

 Gate B 7, request start up, information Oscar.
Телетрап Б 7, прошу запуск, информация Оскар.

 Stand by.
Ждать


START UP APPROVED ЗАПУСК РАЗРЕШАЮ


 Request start up.
Прошу запуск.

 Start up approved, report ready for taxi.
Запуск разрешаю, доложите готовность к
рулению.

START UP AT (time)

ЗАПУСКАЙТЕСЬ В (время)


 Request start up.
Прошу запуск.


 Expect departure at 34, start up at 24.
Ожидайте вылет в 34 минуты, запуск в 24.

EXPECT START UP AT (time)

ОЖИДАЙТЕ ЗАПУСК В (время)


Данная фраза не является разрешением, а требует повторного запроса запуска.


 Request start up.
Прошу запуск.

 Your number 8, expect start up at time 26.
Ваш номер 8, ожидайте запуск в 26 минут.

START UP AT OWN DISCRETION


ЗАПУСКАЙТЕСЬ ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ


 Ready for start up in 5 minutes.
Готов к запуску через 5 минут.

 Start up at own discretion.
Запускайтесь по своему усмотрению.

EXPECT DEPARTURE (time). START UP AT OWN DISCRETION

ОЖИДАЙТЕ ВЫЛЕТ В (время). ЗАПУСКАЙТЕСЬ ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ

 Request start up.
Прошу запуск.

 Time 1253, expect departure at 1326, start up at own discretion.
Время 1253, ожидайте вылет в 1326, запускайтесь по своему усмотрению.

YOUR SLOT IS (time), START UP (number) MINUTES BEFORE

ВАШ СЛОТ (число) МИНУТ, ЗАПУСКАЙТЕСЬ ЗА (число) МИНУТ



Your slot is 34 plus 5, start up 10 minutes before.

Ваш слот - 34 минуты плюс 5, запускайтесь за 10 минут.

5.1.2 Выталкивание хвостом вперед

/call sign/ REQUEST PUSHBACK

/позывной/ РАЗРЕШИТЕ ВЫТАЛКИВАНИЕ



Request pushback.

Разрешите выталкивание.



Stand by due traffic taxiing behind.

Ждать, сзади рулит борт.

PUSHBACK APPROVED

ВЫТАЛКИВАНИЕ РАЗРЕШАЮ



Request pushback.

Разрешите выталкивание.



Pushback approved.

Выталкивание разрешаю.

STAND BY

ЖДИТЕ



Request pushback and start up.

Разрешите выталкивание и запуск.



Pushback approved, stand by for start up.

Выталкивание разрешаю, запуск по команде.

PUSHBACK AT OWN DISCRETION

ВЫТАЛКИВАНИЕ РАЗРЕШАЮ ПО СВОЕМУ
УСМОТРЕНИЮ



Will be ready for pushback shortly.
Скоро буду готов к выталкиванию.



Pushback at own discretion.

Выталкивание разрешаю по своему
усмотрению.

EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason)

ОЖИДАЙТЕ ЗАДЕРЖКУ (число) МИНУТ ИЗ-ЗА (причина)



Expect 2 minute delay due helicopter taxiing behind.
Ожидайте задержку 2 минуты, сзади рулит вертолет.

Pushback face North approved

Разрешаю выталкивание носом на север

5.1.3 Буксировка

a) REQUEST TOW (aircraft type) FROM (location) TO (location)

РАЗРЕШИТЕ БУКСИРОВКУ (тип ВС) ОТ (место) ДО
(место)



Request tow C-130 from stand 2 to taxiway 4 for test start-up.

Прошу буксировку, Си-130 со стоянки 2 на РД 4 для пробного запуска.

a) TOW APPROVED VIA (specific routing to be followed)

БУКСИРОВКУ РАЗРЕШАЮ ПО (конкретный маршрут следования)



Request tow to taxiway 4 for start up.

Прошу буксировку для запуска на РД 4.



Tow approved via taxiway 2 and main taxiway.

Буксировку разрешаю по РД 2 и магистральной.

b) HOLD POSITION
ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ



Hold position, give way to Airbus from right to left.
Оставайтесь на месте, уступите дорогу Аэробусу
справа налево.



Giving way.
Уступаю дорогу.

c) STAND BY
ЖДИТЕ



Request tow to hangar.
Разрешите буксировку к ангару.



Stand by, I'll call you back.
Ждать, я вас вызову.

5.1.4 Запрос проверки времени и/или данных для вылета

REQUEST TIME CHECK
ПРОШУ ПРОВЕРКУ ВРЕМЕНИ

TIME (minutes)
ВРЕМЯ (число) МИНУТ



Request time check.
Прошу проверку времени.



Time 1234.
Время 12 часов 34 минуты.

REQUEST DEPARTURE INFORMATION
ПРОШУ ИНФОРМАЦИЮ ДЛЯ ВЫЛЕТА
Когда отсутствуют передачи АТИС.

RUNWAY (number), WIND (direction and speed), QFE (detail), TEMPERATURE (detail), /VISIBILITY FOR DEPARTURE (detail) (or RVR (detail))

ВПП (номер), ВЕТЕР (направление и скорость), ДАВЛЕНИЕ АЭРОДРОМА (указать), /ВИДИМОСТЬ ДЛЯ ВЫЛЕТА (указать) (или ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ (указать))



Request departure information.
Прошу информацию для вылета.



Runway 31, wind 270 at 3 meters per second, QFE 729 mm or 946 hectopascals, visibility for departure 600 m.

ВПП 31, ветер 270 градусов 3 метра в секунду, давление 729 мм или 946 гектопаскалей, видимость для вылета 600 метров.

5.1.5 Метеорологическая информация

WIND (number) DEGREES (number) (units)

ВЕТЕР (количество) ГРАДУСОВ (количество) (единицы измерения)



Wind 340 degrees 5 meters per second.
Ветер 340 градусов 5.

WIND AT (height/flight level) (number) DEGREES (number) (units)

ВЕТЕР НА (относительная высота/эшелон полета) (количество) ГРАДУСОВ (количество) (единицы измерения)



Wind at 9600 m 340 degrees 90 kilometers per hour.
Ветер на 9600 340 градусов 90 километров в час.

VISIBILITY (distance) /direction/

ВИДИМОСТЬ (расстояние) /направление/

Направление видимости дается на аэродромах, не оборудованных системами захода и посадки



Visibility 400 m north, south unlimited.

Видимость 400 м в северном направлении, в южном направлении – неограниченно.

RVR (or RUNWAY VISUAL RANGE) /RUNWAY (number) (distance) METERS

ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ /ВПП (номер)/ (расстояние) МЕТРОВ



RVR runway 22 is 1200 m.

Дальность видимости на ВПП 22 - 1200 м.

RVR (or RUNWAY VISUAL RANGE) RUNWAY (number) NOT AVAILABLE /(or) NOT REPORTED/

ДАННЫЕ О ДАЛЬНОСТИ ВИДИМОСТИ ВПП (номер) ОТСУТСТВУЮТ

/(или) НЕ ПОСТУПИЛИ/

RVR /RUNWAY (number)/ TOUCHDOWN (distance), MIDPOINT (distance), STOP END (distance) METERS

ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ НА ВПП /ВПП (номер)/ ЗОНА ПРИЗЕМЛЕНИЯ (расстояние), СЕРЕДИНА (расстояние), КОНЕЦ (расстояние) МЕТРОВ

При представлении данных для нескольких точек наблюдения за дальностью видимости на ВПП всегда следуют в следующем порядке: зона приземления, средняя часть, зона сруливания/концевая полоса безопасности.

В случаях, когда данные даются для трех точек наблюдения, эти точки можно не указывать при условии, что сообщения передаются в следующей последовательности: зона приземления, средняя часть и зона сруливания/концевая полоса безопасности.



RVR runway 14 touchdown 800 meters, midpoint 1200 meters, stop end 900 meters.

Дальность видимости на ВПП 14 зона приземления 800, середина 1200, конец 900.

RVR /RUNWAY (number)/ (first position) (distance), (second position) NOT AVAILABLE (third position) (distance)

ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ НА ВПП /ВПП (номер)/ (первая точка) (расстояние), (вторая точка) ДАННЫЕ ОТСУТСТВУЮТ, (третья точка) (расстояние)

При отсутствии данных дальности видимости на ВПП для какой-либо из точек информация об этом включается в сообщение в соответствующем месте.



RVR runway 14 touchdown 800 meters, midpoint missing, stop end 900 meters.

Дальность видимости на ВПП 14 зона приземления 800, середина - данных нет, конец 900.

Weather

Погода



1210 weather.

Погода за 12 часов 10 минут.

PRESENT WEATHER (details)

ФАКТИЧЕСКАЯ ПОГОДА (детали)



Present weather haze, visibility 1800 m.

Фактическая погода - мгла, видимость 1800 м.

CLOUD (amount /type/ and height of base) (or SKY CLEAR)

ОБЛАЧНОСТЬ (количество, /вид/ и относительная высота нижнего края) (или ЯСНО)

Количество облаков передается одним из четырех предложенных в примере слов. Другие варианты ошибочны.



Few (scattered, broken, overcast) cloud 900 meters.

Незначительная (разбросанная, значительная,

сплошная) облачность 900.

CAVOK (Сокращение от CEILING AND VISIBILITY OK)

ИНДИКАТОР БЛАГОПРИЯТНОЙ ПОГОДЫ

Произносится как [ka:vo'kei]. Передается вместо данных о видимости, дальности видимости на ВПП, текущей погоде и количестве облаков, когда одновременно существуют следующие метеоусловия:

- А) видимость не менее 10 км:
- Б) отсутствуют облачность ниже 1500 метров и кучево-дождевая облачность;
- В) отсутствуют явления, ухудшающие видимость и гроза.

TEMPERATURE /MINUS/ (number) (and/or DEW-POINT /MINUS/ (number))

ТЕМПЕРАТУРА /МИНУС/ (количество) (и/или ТОЧКА РОСЫ /МИНУС/ (количество))



Temperature 3, dewpoint minus zero.

Температура 3, точка росы минус ноль.

QFE (number) /units/

ДАВЛЕНИЕ АЭРОДРОМА (количество) /единицы измерения/



QFE 742 millimeters, or 998 hectopascals.

Давление аэродрома 742 мм, или 998 гектопаскалей.

(aircraft type) REPORTED (description) ICING (or TURBULENCE) /IN CLOUD/ (area) (time)

(тип ВС) ДОЛОЖИЛ О (описание) ОБЛЕДЕНЕНИИ (или ТУРБУЛЕНТНОСТИ) / В ОБЛАКАХ/ (район) (время)



Severe turbulence in cloud between 3000 and 4500 meters.

Сильная турбулентность в облаках от 3000 до 4500.

REPORT FLIGHT CONDITIONS

ДОЛОЖИТЕ УСЛОВИЯ ПОЛЕТА



Report flight conditions.
Доложите условия полета.



Wind 230 degrees, 120 kilometers, minus 54 degrees, the ride is smooth.
Ветер 230 градусов 120 км, минус 54 градуса, полет спокоен.

5.1.6 Аэродромная информация

RUNWAY SURFACE CONDITION (number) (conditions)

СОСТОЯНИЕ ПОВЕРХНОСТИ ВПП (номер) (состояние)
Используется для описания ВПП с искусственным покрытием

LANDING SURFACE (condition)

ПОСАДОЧНАЯ ПОВЕРХНОСТЬ (состояние)
Используется для описания ВПП с естественным покрытием (напр., трава, грунт, вода, лед, песок).



Landing surface rolled sand.
Посадочная поверхность – укатанный песок.

CAUTION CONSTRUCTION WORK (location)

ОСТОРОЖНО, СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ (место)



Caution, construction work north of main taxiway.
Осторожно, строительные работы к северу от магистральной РД.



Copied.
Записал.

CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT, or BOTH SIDES) OF RUNWAY /number/

ОСТОРОЖНО (указать причины), СПРАВА (или СЛЕВА, или С ОБЕИХ СТОРОН) ОТ ВПП /номер/



Caution grass mowers both sides of runway.

Осторожно, окос травы с обеих сторон ВПП.

CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice)

ОСТОРОЖНО, ВЕДУТСЯ РАБОТЫ (или ПРЕПЯТСТВИЕ)
(место и любые необходимые рекомендации)



Caution, obstruction close to stand 21 - disabled vehicle.

Осторожно, препятствие рядом с 21-ой стоянкой –
поломавшийся транспорт.

**RUNWAY REPORT AT (observation time) RUNWAY (number)
(type of precipitant) UP TO (depth of deposit) MILLIMETERS.
BRAKING ACTION GOOD (or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM,
or MEDIUM TO POOR, or POOR or UNRELIABLE [and/or
BRAKING COEFFICIENT (equipment and number)]**

СВОДКА О СОСТОЯНИИ ВПП ЗА (время наблюдения),
ВПП (номер) (тип осадков) ДО (толщина слоя)
МИЛЛИМЕТРОВ. СЦЕПЛЕНИЕ ХОРОШЕЕ (или МЕЖДУ
СРЕДНИМ И ХОРОШИМ, или СРЕДНЕЕ, или МЕЖДУ
СРЕДНИМ И ПЛОХИМ, или ПЛОХОЕ, или
НЕНАДЕЖНОЕ) [или КОЭФФИЦИЕНТ СЦЕПЛЕНИЯ
(оборудование и число)]



Runway report at 1510. Runway 03 covered with snow up
to 10 millimeters, braking action medium.

Сводка о состоянии ВПП за 1510. ВПП 03 покрыта
снегом слоем до 10 мм, сцепление хорошее.

**BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time)
GOOD (or MEDIUM, or POOR)**

ПО ДОКЛАДУ (тип воздушного судна) СЦЕПЛЕНИЕ В
(время) МИНУТ БЫЛО ХОРОШИМ (или СРЕДНИМ, или
ПЛОХИМ)



Braking action reported by Airbus 320 at 13 medium.

По докладу Эйрбас 320 сцепление в 13 минут было
средним.

**RUNWAY (or TAXIWAY) WET /or DAMP, WATER PATCHES,
FLOODED (depth), or SNOW REMOVED length and width as**

applicable) or TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF (DRY) SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES)/

ВПП (или РД) МОКРАЯ /или ВЛАЖНАЯ, УЧАСТКИ ВОДЫ, ЗАЛИТА ВОДОЙ (толщина слоя), или СНЕГ УБРАН (соответственно длина и ширина), или ОБРАБОТАНА, или УЧАСТКИ (СУХОГО) СНЕГА (или МОКРОГО СНЕГА, или УТРАМБОВАННОГО СНЕГА, или СЛЯКОТИ, или ЗАМЕРЗШЕЙ СЛЯКОТИ, или ЛЬДА, или ПРИКРЫТОГО ЛЬДА, или ЛЬДА СО СНЕГОМ, или СУГРОБЫ, или ЗАМЕРЗШИЕ КОЛЕИ И БОРОЗДЫ)/



Advise runway condition.
Сообщите состояние ВПП.



Runway covered with compacted snow.
ВПП покрыта укатанным снегом.

5.1.7 Передача управления и/или изменение частоты

CONTACT (unit call sign) (frequency) /NOW/

РАБОТАЙТЕ С (название органа УВД) (частота)
/СЕЙЧАС/



Contact Irkutsk Approach 126.1.
Работайте с Иркутским Подход 126,1.

AT (time or place) [PASSING / LEAVING / REACHING FLIGHT LEVEL (number) METERS] CONTACT (unit call sign) (frequency)

В (время) МИНУТ / или НАД (точка) [ПРИ ПРОХОЖДЕНИИ / ПРИ ОСТАВЛЕНИИ / ПРИ ЗАНЯТИИ ЭШЕЛОНА (число)] РАБОТАЙТЕ С (название органа УВД)



At MSA contact Ladoga Control 123.5.
Над МСА работайте с Ладогой Контроль 123,5.

IF NO CONTACT (instructions)

ЕСЛИ СВЯЗЬ НЕ УСТАНОВИТЕ, (указания)



If no contact return (revert) to 133.7.

Если связь не установите, возвращайтесь на 133,7.

STAND BY (frequency) FOR (unit call sign)

ЖДИТЕ НА (частота) ВЫЗОВА (название пункта УВД)

Используется при переводе на другую частоту, когда подразумевается, что указываемый пункт УВД сам вызовет пилота. Пилот устанавливает указанную частоту и ждет вызова, НЕ НАЧИНАЯ ВЕСТИ СВЯЗЬ САМОСТОЯТЕЛЬНО.

MONITOR (unit call sign) (frequency)

ПРОСЛУШИВАЙТЕ (название пункта УВД) (частота)

MONITORING (frequency)

ПРОСЛУШИВАЮ (частота)



Monitor ATIS on 126.75.

Прослушайте АТИС на 126,75.



We are monitoring 126.75, but there's no transmission there.

Мы прослушиваем 126,75, но передачи на ней не ведутся.

WHEN READY FOR/TO (maneuver or action) CONTACT (unit call sign) (frequency)

КОГДА БУДЕТЕ ГОТОВЫ К (маневр или действие)

РАБОТАЙТЕ С (название пункта УВД) (частота)



When ready for taxi contact Ground 119.1.

Когда будете готовы к рулению, работайте с Рулением 119,1.



When ready to relay government message contact 134.0.

Когда будете готовы передать правительственное сообщение, работайте 134,0.


REMAIN THIS FREQUENCY

ОСТАВАЙТЕСЬ СО МНОЙ



Remain this frequency until advised.

Оставайтесь на этой частоте до команды.

 Roger.
Вас понял.

Contact (unit call sign) on (frequency). Report contact established

Отработайте с (название пункта УВД) на (частота) и доложите



Contact Chita Control on 135.6, report contact established.
Отработайте с Читой Контроль 135,6 и доложите.



Chita Control on 135.6, will report contact established.
135,6 с Читой Контроль отработаю и доложу.

There's no reply on 131.2

На 131,2 не отвечают

There's severe interference on 131.2

На 131,2 сильные помехи

5.1.8 Опознавание ВС на аэродроме

SHOW LANDING LIGHTS

ВКЛЮЧИТЕ КРАТКОВРЕМЕННО ПОСАДОЧНЫЕ ФАРЫ



LoGo 12 on taxiway 3.
ЛоуГоу 12 на РД 3.



LoGo 12, show landing lights.
ЛоуГоу 12, включите посадочные фары.

...



LoGo 12, you are on taxiway 4, stand by for the leader van.
ЛоуГоу 12, вы на РД 4, ждите машину сопровождения.

5.1.9 Выруливание

/aircraft type/ /wake turbulence category if “heavy”/ /aircraft location/ REQUEST TAXI /intentions/

/тип ВС/ /категория турбулентности следа, если “тяжелый”/ /местонахождение ВС/ РАЗРЕШИТЕ ВЫРУЛИВАНИЕ /намерения/

Используется для руления с последующим взлетом (не для изменения места стоянки – см. “q”).



HiFly 45, Boeing 757 heavy, stand 16, request taxi for departure from intersection with taxiway 2.

ХайФлай 45, Боинг 757 тяжелый, стоянка 16, разрешите выруливание для вылета от пересечения со второй РД.

Для изменения места стоянки:

/aircraft type/ /wake turbulence category if “heavy”/ /aircraft location/ (flight rules) TO (aerodrome or destination) REQUEST TAXI /intentions/

/тип ВС/ /категория турбулентности следа, если “тяжелый”/ /местонахождение ВС/ (правила полетов) В (аэродром назначения) РАЗРЕШИТЕ ВЫРУЛИВАНИЕ /намерения/



LoGo 12, Cessna Caravan, on stand 1A, IFR to Pulkovo, request taxi, ready from taxiway 6.

ЛоуГоу 12, Сессна Караван, на стоянке 1А, по ППП на Пулково, разрешите выруливание, готов* от РД 6.



LoGo 12, roger, stand by.

ЛоуГоу 12, понял, ждать.

TAXI TO HOLDING POINT /number/ /RUNWAY (number)/ /TIME (minutes)/

ЗАНИМАЙТЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ /номер/ /ВПП (номер)/ /ВРЕМЯ (число) МИНУТ/



Request taxi.

Разрешите выруливание.

* Имеется в виду готовность экипажа использовать не всю длину ВПП.



Taxi to holding point runway 14.
Занимайте предварительный ВПП 14.

/aircraft type/ /wake turbulence category if “heavy”/ /aircraft location/ REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS

/тип ВС/ /категория турбулентности следа, если “тяжелый”/ ПРОШУ ПОДРОБНЫЕ УКАЗАНИЯ ПО РУЛЕНИЮ

Если пилоту необходимы подробные указания по выруливанию.

TAXI VIA (specific route to be followed) TO HOLDING POINT /number/ /RUNWAY (number)/ /TIME (minutes)/

ПО (конкретный маршрут следования) ЗАНИМАЙТЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ /номер/ /ВПП (номер)/ /ВРЕМЯ (число) МИНУТ/



Taxi via main taxiway, then 2 and 5 to holding point 18.
По магистральной, далее по 2-ой и 5-ой занимайте предварительный 18.

TAXI TO HOLDING POINT /number/ (followed by aerodrome information as applicable) /TIME(minutes)/

ЗАНИМАЙТЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ /номер/ (затем дается соответствующая аэродромная информация) /ВРЕМЯ (число) МИНУТ/

Если аэродромную информацию нельзя получить из других источников, напр., АТИС.

TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT)
ПО ПЕРВОЙ (или ВТОРОЙ) НАЛЕВО (или НАПРАВО)



Take first right and hold.
По первой направо и остановитесь.



First right and hold.
Первая направо и остановиться.

TAXI VIA (identification of taxiway)
ВЫРУЛИВАЙТЕ ПО (обозначение РД)



Taxi to the end of taxiway 5.

Рулите до конца РД 5.

TAXI VIA RUNWAY (number)

ВЫРУЛИВАЙТЕ ПО ВПП (номер)



Taxi via runway 33, second left onto taxiway 8.

Рулите по ВПП 33, второй налево на РД 8.

TAXI TO TERMINAL (or other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA) /STAND (number)/

ВЫРУЛИВАЙТЕ К ВОКЗАЛУ (или другое место, напр., ПЛОЩАДКА ДЛЯ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ) /СТОЯНКА (номер)/



Taxi to terminal, will advise stand number later.

Выруливайте к вокзалу, номер стоянки сообщу дополнительно.

REQUEST AIR TAXIING FROM (or VIA) (location) TO (location or routing as appropriate)

РАЗРЕШИТЕ ПОДЛЕТ ОТ (или ПО) (место) К (соответственно место или маршрут)

Предназначается для полетов вертолетов.



Request air taxiing via taxiway 21 to the hangar.

Разрешите подлет по РД 21 к ангару.



Hold position, give way to ambulance on taxiway 21.

Оставайтесь на месте, дайте дорогу скорой помощи на РД 21.

AIR-TAXI TO (location or routing as appropriate) /CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)/

РАЗРЕШАЮ ПОДЛЕТ К (или ПО) (соответственно место или маршрут) /ОСТОРОЖНО (пыль, поземок, мусор, рулящее легкое воздушное судно, люди и т.д.)/

Предназначается для полетов вертолетов.



Air-taxi to the hangar, caution, personnel between taxiways 4 and 5.

Разрешаю подлет к ангару, осторожно, между РД 4 и 5 люди.

AIR-TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel)

РАЗРЕШАЮ ПОДЛЕТ ЧЕРЕЗ/ПО (прямо, как запросили или по определенному маршруту) К (место, вертодром, район аэродрома или его площадь маневрирования, действующая или недействующая ВПП). СЛЕДИТЕ ЗА (воздушные суда или транспортные средства или люди)
Предназначается для полетов вертолетов.



Air-taxi as requested, avoid personnel between taxiways 4 and 5.

Разрешаю подлет как запросили, следите за людьми между РД 4 и 5.

REQUEST BACKTRACK

РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ В ОБРАТНОМ НАПРАВЛЕНИИ
Используется после посадки, когда ВС еще находится на ВПП, или перед взлетом, когда для занятия исполнительного необходимо прорулить по ВПП в направлении, обратном рабочему.

BACKTRACK APPROVED

РУЛЕНИЕ В ОБРАТНОМ НАПРАВЛЕНИИ РАЗРЕШАЮ



Request backtrack runway 01.

Разрешите руление в обратном направлении ВПП 01.



Backtrack approved, line up runway 01.

Руление в обратном направлении разрешаю, занимайте исполнительный ВПП 01.



Backtrack approved, cleared to line up 01.

Разрешили руление в обратном направлении и исполнительный 01.

BACKTRACK RUNWAY (number)

РУЛИТЕ В ОБРАТНОМ НАПРАВЛЕНИИ ВПП (номер)

Всегда указывается номер рабочей ВПП.



Backtrack runway 08 and line up.

Рулите в обратном направлении по ВПП 08 и занимайте исполнительный.

/aircraft location/ REQUEST TAXI TO (destination on aerodrome)

/местонахождение воздушного судна/ РАЗРЕШИТЕ
ВЫРУЛИВАНИЕ К (место назначения на аэродроме)

Используется для руления с целью изменения места стоянки.



HiFly 45, at VIP sector, request taxi to the night stand.

ХайФлай 45, на ВИПовском секторе, разрешите перерулить к ночной стоянке.

TAXI STRAIGHT AHEAD

РУЛИТЕ ПРЯМО



If unable to turn 180 here, taxi straight ahead.

Если не можете здесь развернуться на 180, рулите прямо.

TAXI WITH CAUTION

РУЛИТЕ ОСТОРОЖНО



Taxi with caution, taxiways are slippery.

Рулите осторожно, рулежки скользкие.

GIVE WAY TO (description and position of other aircraft)

ПРОПУСТИТЕ (описание и местонахождение другого
воздушного судна)



Give way to the fighter.

Пропустите истребитель.

GIVING WAY TO (aircraft)

ПРОПУСКАЮ (воздушное судно)



LoGo 12, I say again, give way to the fighter.

ЛоуГоу 12, повторяю, пропустите истребитель.



Giving way to the fighter, LoGo 12.
Пропускаю, ЛоуГоу 12.

TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT

БОРТ (или тип воздушного судна) НАБЛЮДАЮ



Confirm Boeing 757 on taxiway 6 in sight.
Боинг 757 на РД 6 наблюдаете?



757 in sight.
757 наблюдаю.

TAXI INTO HOLDING BAY

ЗАРУЛИТЕ НА ПЛОЩАДКУ ОЖИДАНИЯ



Taxi into holding bay and give way to 767.
Зарулите на площадку ожидания и пропустите 767.

FOLLOW (description of other aircraft or vehicle)

СЛЕДУЙТЕ ЗА (описание других воздушных судов или транспортных средств)



Follow the leader van.
Следуйте за машиной сопровождения.

VACATE RUNWAY

ОСВОБОДИТЕ ВПП



Vacate runway via last left.
Освободите ВПП по последней налево.



Last left.
По последней налево.

RUNWAY VACATED

ПОЛОСУ ОСВОБОДИЛ



Runway vacated.
Полосу освободил.



Contact Ground 122.2.
Работайте с Рулением 122,2.

IF PRACTICABLE EXPEDITE TAXI /reason/

ПО ВОЗМОЖНОСТИ УСКОРЬТЕ РУЛЕНИЕ /причина/



If practicable expedite taxi, there's a sanitary flight behind you.

По возможности ускорьте руление, за вами санитарный рейс.



Roger.
Понял.

EXPEDITING

УСКОРЯЮ



If practicable, expedite taxi.

По возможности ускорьте руление.



Expediting.
Ускоряю.

/CAUTION/ TAXI SLOWER /reason/

/ОСТОРОЖНО/ РУЛИТЕ МЕДЛЕННЕЕ /причина/

SLOWING DOWN

ЗАМЕДЛЯЮ



Taxi slower.

Рулите медленнее.



Slowing down.
Замедляю.

Request progressive taxi

Прошу руление по командам диспетчера

Просьба экипажа к диспетчеру руления давать ему указания о направлении руления около каждого пересечения рулежных дорожек. Запрашивается, когда экипаж не может определить маршрут руления из-за отсутствия или нерабочего состояния

маркировки и указательных знаков; в сложных аэропортах.



Request progressive taxi.
Прошу руление по командам диспетчера.



Roger, taxi straight ahead and turn second right.
Вас понял, рулите прямо и по второму повороту направо.



Straight ahead, second right.
Прямо, второй направо.

(пауза)



Continue straight ahead.
Продолжайте прямо.



Straight ahead.
Прямо.

(пауза)



Turn left now.
Сейчас поверните налево.



Turning left.
Поворачиваю влево.

(пауза)



Turn first right and report marshaller in sight.
По первому повороту направо и доложите, когда увидите встречающего.



First right. Marshaller in sight.
Первый направо. Встречающего наблюдаю.



Continue with the marshaller.
Продолжайте по командам встречающего.

Stop taxi /I say again, stop immediately/

Остановитесь /повторяю, немедленно остановитесь/

5.1.10 Ожидание при рулении

Пункты а), с), е), g) требуют обязательного и конкретного подтверждения со стороны пилота. Слова “wilco” и “roger” в данной ситуации неприемлемы.

HOLD (direction) OF (position, runway number, etc.)

ОЖИДАЙТЕ (направление) ОТ (место, номер ВПП и т.д.)



Hold south of stand 5.

Ожидайте к югу от стоянки 5.



Holding south of stand 5.

Ожидаю к югу от стоянки 5.

HOLD POSITION

ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ

HOLDING

ОСТАЮСЬ НА МЕСТЕ

HOLD (distance) FROM (position)

ОЖИДАЙТЕ В (расстояние) ОТ (место)



Hold 50 meters from the runway.

Ожидайте в 50-ти метрах от ВПП.

HOLD SHORT OF (position)

ОСТАНОВИТЕСЬ ПЕРЕД (место)



Hold short of runway 25.

Остановитесь перед ВПП 25.

HOLDING SHORT

ОСТАНАВЛИВАЮСЬ ПЕРЕД (место)

5.1.11 Пересечение ВПП

REQUEST CROSS RUNWAY (number)

РАЗРЕШИТЕ ПЕРЕСЕЧЬ ВПП (номер)



Request cross runway 08.

Разрешите пересечь ВПП 08.



Hold position, traffic 1 kilometer final.

Оставайтесь на месте (ждать, запрещаю),
борт на прямой, удаление 1 километр.

CROSS RUNWAY (number) /REPORT VACATED/

ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер) /ОСВОБОЖДЕНИЕ
ДОЛОЖИТЕ/



Cross runway 08, report vacated.

Пересекайте ВПП 08, освобождение доложите.



Crossing.

Пересекаю.

(пауза)



Runway 08 vacated.

ВПП 08 освободил.

EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft type) (distance) KILOMETERS FINAL

УСКОРЬТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ВПП (номер), БОРТ (тип
воздушного судна) В (расстояние) КИЛОМЕТРАХ НА
ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ



Expedite crossing runway 08, traffic 4 kilometers final.

Ускорьте пересечение ВПП, борт на прямой,
удаление 4.



Expediting.

Ускоряю.

RUNWAY VACATED


ПОЛОСУ ОСВОБОДИЛ


5.1.12 Подготовка к взлету

В английской фразеологии слово “take-off” – “взлет” используется только в указаниях о разрешении и запрещении взлета – “Cleared for take-off” и “Cancel take-off”, что принято во избежание возможного ошибочного принятия пилотом указаний о маневрировании после взлета как

непосредственно разрешение взлетать. В любых других ситуациях используются слова и словосочетания “departure, after departure” (вылет, после вылета) и “airborne, when airborne” (отрыв, после отрыва).


UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reason)
ВЫЛЕТ (обозначение схемы) ЗАПРЕЩАЮ (причины)


 Request BD 4 departure.
Прошу схему вылета БД 4.

 Unable to issue BD 4 departure due traffic.
Вылет БД 4 запрещаю из-за движения.


REPORT WHEN READY /FOR DEPARTURE/
ДОЛОЖИТЕ ГОТОВНОСТЬ /К ВЗЛЕТУ/


ARE YOU READY /FOR DEPARTURE/?
ВЫ ГОТОВЫ /К ВЗЛЕТУ/?

 Are you ready?
Вы готовы?

 In 2 minutes.
Через 2 минуты.

ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?
ВЫ ГОТОВЫ К НЕМЕДЛЕННОМУ ВЫЛЕТУ?

 Are you ready for immediate departure?
Вы готовы к немедленному вылету?

 Negative.
Нет.

READY
ГОТОВ

WAIT /reason/
ЖДИТЕ /причина/
При невозможности разрешить взлет.

LINE UP /AND WAIT/

ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ /ВЗЛЕТ ПО КОМАНДЕ/

Разрешение на занятие исполнительного и ожидание разрешения на взлет.



Line up and wait.

Занимайте исполнительный, взлет по команде.



Line up and wait.

Занимаю исполнительный, взлет по команде.

LINE UP RUNWAY (number)

ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ВПП (номер)

LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE

ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ. БУДЬТЕ ГОТОВЫ К НЕМЕДЛЕННОМУ ВЗЛЕТУ

5.1.13 Разрешение на взлет

CLEARED FOR TAKE-OFF /REPORT AIRBORNE/

ВЗЛЕТ РАЗРЕШАЮ /ДОЛОЖИТЕ ОТРЫВ/

CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY (number)

ВПП (номер), ВЗЛЕТ РАЗРЕШАЮ

Если имеется несколько ВПП.

HOLD POSITION, CANCEL I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (reasons)

ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ, ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩАЮ, ПОВТОРЯЮ, ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩАЮ (причина)

Для отмены разрешения на взлет (когда ВС еще не начало разбег).

HOLDING

ОСТАЮСЬ НА МЕСТЕ

STOP IMMEDIATELY (repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY

ОСТАНОВИТЕСЬ НЕМЕДЛЕННО (повторите позывной воздушного судна) **ОСТАНОВИТЕСЬ НЕМЕДЛЕННО**
Для прекращения взлета при возникновении аварийных условий (когда ВС уже начало разбег).

STOPPING

ОСТАНОВЛИВАЮСЬ

CLEARED FOR TAKE-OFF FROM (present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number)

С (занимаемое место, зона конечного участка захода на посадку, зона взлета, ВПП и номер) **ВЗЛЕТ РАЗРЕШАЮ**
Применяется для полетов вертолетов, кроме движения в зоне маневрирования.

Taking off

Взлетаю

REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS

ПРОШУ УКАЗАНИЯ ПО ВЫЛЕТУ

AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT), (or CLIMB) (instructions as appropriate) (or MAINTAIN RUNWAY HEADING) /TO FLIGHT LEVEL (number) METERS or significant point/ /other instructions as required/

ПОСЛЕ ВЫЛЕТА ПРАВЫМ (или ЛЕВЫМ) РАЗВОРОТОМ (или НАБИРАЙТЕ) (соответствующие указания) (или СЛЕДУЙТЕ КУРСОМ ВЗЛЕТА) /ДО ЭЩЕЛОНА (число) или основной точки/ /если необходимо, другие указания/

REQUEST RIGHT (or LEFT) TURN /WHEN AIRBORNE/

РАЗРЕШИТЕ ПРАВЫМ (или ЛЕВЫМ) РАЗВОРОТОМ /ПОСЛЕ ВЗЛЕТА/

RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED

РАЗРЕШАЮ ПРАВЫМ (или ЛЕВЫМ) РАЗВОРОТОМ

Ready for take-off

К взлету готов

Hold position

Ждать

5.1.14 После взлета

AIRBORNE (time)

ВЗЛЕТ (ОТРЫВ) В (время)

AFTER REACHING (or PASSING) FLIGHT LEVEL (HEIGHT) (number) METERS (instructions)

ПОСЛЕ ЗАНЯТИЯ (или ПЕРЕСЕЧЕНИЯ) (эшелон)
(указания)



After passing height 200 meters contact Radar 126.0.
После пересечения 200 м работайте с Кругом 126,0.

CONTINUE ON RUNWAY HEADING (instructions)

СЛЕДУЙТЕ НА КУРСЕ ВЗЛЕТА (указания)

Данное указание используется только непосредственно после взлета. Во всех других случаях передается цифровое значение курса.



Continue on runway heading until advised.
Следуйте на курсе взлета до команды.



On runway heading.
На курсе взлета.

CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions) /until advised/

НАБИРАЙТЕ ПРЯМО ПО КУРСУ /до команды/
Указание набирать, не изменяя текущий курс.



Climb straight ahead until height 200 meters.
Набирайте прямо по курсу до 200 м.

Airborne, left turnout onto heading (number)

Взлет, левым на курс (число)

5.1.15 Указания по вылету

a) TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) /TO INTERCEPT (track, route, radial, airway, etc.)/

ПОВЕРНИТЕ ВПРАВО (или ВЛЕВО) КУРС (три цифры)
/ДЛЯ ВЫХОДА НА (линия пути, маршрут, радиал, трасса и
т.д./

В английском слово “degrees” – “градусов” после слова
“heading” – “курс” отсутствует.



Turn left heading 360.
Влево курс 360.

**b) TRACK (three digits) DEGREES /MAGNETIC (or TRUE)/
TO (or FROM) (significant point) UNTIL [time, or
REACHING (fix or significant point or flight level)]**

СЛЕДУЙТЕ ПУТЕВЫМ УГЛОМ (три цифры) /МАГНИТНЫХ
(или ИСТИННЫХ)/ ГРАДУСОВ НА (или ОТ) (основная
точка) ДО [время, или ВЫХОДА НА (контрольная точка
или основная точка или эшелон)]

В английском после слова “track” – “путевой угол” слово
“degrees” – “градусов” употребляется.



Track 320 degrees magnetic from MSA.
После MCA следуйте путевым углом 320 градусов
магнитных.

c) TURN RIGHT (or LEFT) DIRECT TO (significant point)
ВПРАВО (или ВЛЕВО), КУРС ПРЯМО НА (основная точка)



Turn right direct to MSA.
Вправо, курс прямо на MCA.

**d) AFTER REACHING (or PASSING) FLIGHT LEVEL
(number) METERS (or significant point) FLY HEADING /or
FLY DIRECT TO/ (significant point)**

ПОСЛЕ ЗАНЯТИЯ (или ПРОЛЕТА) (эшелон или основная
точка) ВОЗЬМИТЕ КУРС НА /СЛЕДУЙТЕ ПРЯМО НА/
(основная точка)



After passing MSA fly direct to KYI.
После пролета MCA следуйте прямо на КЫИ.



After MSA direct KYI.

После МСА прямо на КЫИ.

- e) /CLEARED VIA/ (SID name and number) DEPARTURE**
/РАЗРЕШАЮ ПО/ СХЕМА ВЫЛЕТА (название и номер
схемы)



Cleared via R 2B departure.

Разрешаю по схеме вылета Р 2 Б.

- f) Climb initially to flight level (number) meters**
Первоначально набирайте (эшелон полета)

5.1.16 Обозначение эшелонов (высот) полета

- a) FLIGHT LEVEL (number)**

ЭШЕЛОН (номер)

Используется при передаче (приеме) управления ВС органу (от органа) УВД, где вертикальное эшелонирование выше эшелона перехода осуществляется в сотнях футов, а также на трассах, где выполнение полетов на эшелонах ИКАО в пределах РФ предусмотрено международными соглашениями.

Правила произношения эшелонов на английском языке над территорией России приведены в п. 4.2.3.

Flight level 350.

Эшелон полета 350.

- b) FLIGHT LEVEL (number) METERS**
(количество) МЕТРОВ

Flight level 1200 meters.

Эшелон 1200.

- c) HEIGHT (number) METERS**
ВЫСОТА (количество) МЕТРОВ

Height 1200 meters.

Высота 1200 м.

**5.1.17 Изменение эшелонов, доклады о занятии и
вертикальных скоростях**

CLIMB (or DESCEND) TO FLIGHT LEVEL (number) METERS

НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ) (эшелон)

В русском радиообмене предлог и слово “эшелон”
отсутствуют/



Descend to reach flight level 8100 meters 20 kilometers
before MSA.

Снижайтесь, чтобы занять 8100 за 20 до MCA.

**CLIMB (or DESCEND) TO REACH FLIGHT LEVEL (number)
METERS AT (time or significant point)**

НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ), ЧТОБЫ ЗАНЯТЬ
(эшелон) В/НА (время или основная точка)



Climb to reach flight level 8100 meters at MSA.

Набирайте, чтобы занять 8100 на MCA.

**CLIMB (or DESCEND) TO REACH FLIGHT LEVEL (number)
METERS BY (time or significant point)**

НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ), ЧТОБЫ ЗАНЯТЬ
(эшелон) К (время или
основная точка)



Climb to reach flight level 8100 meters by time 53.

Набирайте, чтобы занять 8100 к 53 минутам.

**CLIMB (or DESCEND) TO FLIGHT LEVEL (number) METERS,
REPORT LEAVING FLIGHT LEVEL (number) METERS**

НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ) (эшелон),
ОСТАВЛЕНИЕ (эшелон) ДОЛОЖИТЕ



Climb to flight level 8100 meters, report leaving 7500
meters.

Набирайте 8100, оставление 7500 доложите.



Climbing to flight level 8100 meters, will report
leaving 7500 meters.

Набираю 8100, оставление 7500 доложу.

**CLIMB (or DESCEND) TO FLIGHT LEVEL (number) METERS,
REPORT REACHING**

НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ) (эшелон), ЗАНЯТИЕ
ДОЛОЖИТЕ



Descend to flight level 3600 m, report reaching.
Снижайтесь 3600, занятие доложите.



Descending to flight level 3600 m, will report
reaching.
Снижаюсь 3600, занятие доложу.

**CLIMB (or DESCEND) TO FLIGHT LEVEL (number) METERS,
REPORT PASSING FLIGHT LEVEL (number) METERS**

НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ) (эшелон),
ПЕРЕСЕЧЕНИЕ (эшелон) ДОЛОЖИТЕ



Climb to flight level 8100 meters, report passing 7500
meters.
Набирайте 8100, пересечение 7500 доложите.



Climbing to flight level 8100 meters, will report
passing 7500 meters.
Набираю 8100, пересечение 7500 доложу.

**CLIMB (or DESCEND) TO FLIGHT LEVEL (number) METERS
AT (number) METERS PER SECOND /MINIMUM (or
MAXIMUM)/**

НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ) (эшелон) С
ВЕРТИКАЛЬНОЙ НЕ МЕНЕЕ (или НЕ БОЛЕЕ) (число)
МЕТРОВ В СЕКУНДУ



Climb to flight level 8100 meters at 10 meters per second
minimum.
Набирайте 8100 с вертикальной не менее 10 метров в
секунду.



Climb to flight level 8100 meters at 10 meters per second
maximum.
Набирайте 8100 с вертикальной не более 10 метров в
секунду.

REPORT STARTING ACCELERATION (or DECELERATION)

ДОЛОЖИТЕ НАЧАЛО РАЗГОНА (или ТОРМОЖЕНИЯ)

Используется только для сверхзвуковых воздушных судов.

REQUEST FLIGHT LEVEL CHANGE FROM (name of unit) AT (time or significant point)

ИЗМЕНЕНИЕ ЭШЕЛОНА ЗАПРОСИТЕ У (название пункта УВД) В/НАД (время или основная точка)



Request level change from Moscow Control at MSA.

Изменение эшелона запросите у Москвы Контроль над МСА.



Roger.

Понял.

STOP CLIMB (or DESCENT) AT FLIGHT LEVEL (number) METERS

ПРЕКРАТИТЕ НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) НА (эшелон)

Если перед этим было дано указание на набор более высокого эшелона. Соответствует русскому «Задержитесь на ...»



Stop climb at flight level 5100 m.

Задержитесь на 5100.



To maintain 5100 m.

Поддерживать 5100.

CONTINUE CLIMB (or DESCENT) TO FLIGHT LEVEL (number) METERS

ПРОДОЛЖАЙТЕ НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) (эшелон)



Continue climb to flight level 9600 m.

Продолжайте набор 9600.



Climbing to flight level 9600 m.

Набираю 9600.

EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) /UNTIL PASSING FLIGHT LEVEL (number) METERS/

УСКОРЬТЕ НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) /ДО ПЕРЕСЕЧЕНИЯ (эшелон)/



Expedite climb until passing flight level 8100 meters.
Ускорьте набор до пересечения 8100.



Expediting until 8100 m.
Ускорить до 8100.

WHEN READY (or AT PILOT'S DISCRETION) CLIMB (or DESCEND) TO FLIGHT LEVEL (number) METERS

ПО ГОТОВНОСТИ (или ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ) НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ) (эшелон)

Если воздушная обстановка позволяет диспетчеру не ограничивать экипаж по времени начала набора/снижения.

EXPECT CLIMB (or DESCENT) AT (time) /AFTER (position)/

ОЖИДАЙТЕ НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) В (время) /ПОСЛЕ (местоположение)/



Ready for descent.
Готов к снижению (расчетное снижение).



Expect descent at 42 due opposite traffic.
Снижение в 42 минуты из-за встречного.



Roger.
Вас понял.

REQUEST DESCENT AT (time)

ПРОШУ СНИЖЕНИЕ В (время)



Request descent at 33.
Прошу начало снижения в 33 минуты.



Descend to flight level 6000 m now due traffic ahead.
Снижайтесь 6000 сейчас из-за борта прямо по курсу.



Descending to flight level 6000 m.
Снижаюсь 6000.

IMMEDIATELY

НЕМЕДЛЕННО

Используется только в случаях, когда имеется угроза безопасности ВС.



Stop climb immediately.
Немедленно прекратите набор.



Stopping climb.
Прекращаю набор.

AFTER PASSING (significant point)

ПОСЛЕ ПРОХОЖДЕНИЯ (основная точка)

Требование выполнить указание в определенном месте.

AT (time or significant point)

В/НАД (время или основная точка)

Требование выполнить указание в определенное время или в определенной точке.

At 47.
В 47 минут.

At MSA.
Над МСА.

WHEN READY (or AT PILOT'S DISCRETION) (instruction)

ПО ГОТОВНОСТИ (или ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ)
(указание)

Пилот приступит к выполнению указания в удобное для него время.



When ready descend to flight level 8100 meters.
По готовности снижайтесь 8100.

REPORT READY FOR DESCENT

ДОЛОЖИТЕ ГОТОВНОСТЬ К СНИЖЕНИЮ

Соответствует фразе “Снижение по расчету”.

IF UNABLE (alternative instructions) AND ADVISE

ЕСЛИ НЕ МОЖЕТЕ, ТО (альтернативное указание) И
СООБЩИТЕ

Когда существует сомнение в том, что пилот сможет
выполнить разрешение или указание.



Climb to flight level 3000 m VMC, if unable maintain flight
level 1800 m and advise.

Набирайте визуально 3000, если не можете, то
поддерживайте 1800 и сообщите.



Maintaining flight level 1800 due cloud at 2500 m.

Поддерживаю эшелон 1800 из-за облачности на
2500 м.

UNABLE TO COMPLY

ВЫПОЛНИТЬ НЕ МОГУ

Когда пилот не может выполнить разрешение или
указание.

ARE YOU ABLE FLIGHT LEVEL (number)

СМОЖЕТЕ (НАБРАТЬ) (эшелон)

На английском слово «набрать» обычно опускается.



Are you able flight level 11600?

Сможете набрать 11600?



Negative, I'm too heavy.

Не могу из-за веса.

FLIGHT LEVEL (number) NOT AVAILABLE DUE (reason).

ALTERNATIVE(S) IS/ARE FLIGHT LEVEL(S). ADVISE

(эшелон) ЗАНЯТ/ЗАКРЫТ ИЗ-ЗА (причина).

ВОЗМОЖНЫЙ(НЫЕ) ВАРИАНТ(Ы) (эшелоны). РЕШЕНИЕ

СООБЩИТЕ



Flight level 10100 not available due traffic. Alternative is
11100 meters. Advise.

10100 занят. Возможный вариант 11100. Решение
сообщите.



Flight level 10100 is not available due restrictions.
Alternatives are 11100 and 9100 meters. Advise.

10100 закрыт по ограничениям. Возможные варианты
11100 и 9100. Решение сообщите.



Request 9100 meters.

Прошу 9100.

TCAS CLIMB (or DESCENT)

НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) ПО ТИКАС

После изменения вертикальной скорости в соответствии с
рекомендацией TCAS.

Является не запросом, а информацией пилота о
принимаемых действиях.

(acknowledgment)

(подтверждение получения)

Подтверждение диспетчером получения информации
пилота о выполнении рекомендации TCAS.



Roger.

Вас понял.

RETURNING TO (assigned clearance)

ВОЗВРАЩАЮСЬ (полученное разрешение)

После того, как система TCAS сообщает о прекращении
конфликта.

(acknowledgment) (or alternative instruction)

(подтверждение получения) (или альтернативное
указание)

Подтверждение диспетчером получения информации
пилота.

TCAS CLIMB (or DESCENT), RETURNING TO (assigned clearance)

НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) ПО ТИКАС ВОЗВРАЩАЮСЬ
(полученное разрешение)

После выполнения указания диспетчера с последующим
срабатыванием TCAS. Является не запросом, а
информацией пилота о принимаемых действиях.



TCAS climb, returning to flight level 9600 meters.

Набор по ТИКАС, возвращаюсь на 9600.

(acknowledgment) (or alternative instruction)

(подтверждение получения) (или альтернативное указание)

Подтверждение диспетчером получения информации пилота.



Roger.

Вас понял.

TCAS CLIMB (or DESCENT) COMPLETED, (assigned clearance) RESUMED

НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) ПО ТИКАС ЗАВЕРШЕН, ВЕРНУЛСЯ (полученное разрешение)



TCAS climb completed, flight level 3000 meters resumed.

Набор по ТИКАС завершен, вернулся на 3000.

(acknowledgment) (or alternative instruction)

(подтверждение получения) (или альтернативное указание)

Подтверждение диспетчером получения информации пилота .



Roger.

Вас понял.

UNABLE TO COMPLY, TCAS RESOLUTION ADVISORY

ВЫПОЛНИТЬ НЕ МОГУ – РЕКОМЕНДАЦИЯ ТИКАС

Когда пилот не может выполнить диспетчерское указание из-за существующей на данный момент рекомендации ТИКАС.

(acknowledgment)

(подтверждение получения)



Roger.

Вас понял.

5.1.18 Информация о движении

При передаче информации в отношении эшелона (высоты) полета используются только описательные характеристики (выше - ниже / above - below). Цифровые значения не передаются. При просьбе экипажа сообщить эшелон (высоту) другого ВС после сообщения такой информации запрашившему экипажу дается указание в отношении его эшелона (высоты).

TRAFFIC (information)

БОРТ (ДВИЖЕНИЕ) (информация)



HiFly 45, request flight level 10100 m.
ХайФлай 45, разрешите эшелон 10100 м.



HiFly 45, unable to clear due traffic.
Maintain 9100 m.
ХайФлай 45, запрещаю из-за движения.
Поддерживайте 9100.



Maintaining 9100 m. Request traffic details, HiFly 45.
Следую 9100. Прошу информацию о движении,
ХайФлай 45.



Traffic at flight level 9600 m estimating MSA at 34. HiFly 45, maintain 9100 m.
Борт на 9600 рассчитывает МСА в 34 минуты.
ХайФлай 45, поддерживайте 9100 м.

**TRAFFIC IS (classification) UNMANNED FREE BALLOON(S)
(or GLIDER, OR KITE) WAS/WERE /or ESTIMATED/ OVER
(place) AT (time) REPORTED (flight level(s)) /or FLIGHT
LEVEL UNKNOWN/ MOVING (direction) (other pertinent
information, if any)**

**ДВИЖЕНИЕ (классификация) НЕУПРАВЛЯЕМЫЙ
ВОЗДУШНЫЙ ШАР(Ы) (или ПЛАНЕР, или ЗМЕЙ)
НАХОДИЛСЯ(ЛИСЬ) /или РАСЧЕТНОЕ/ НАД (точка) В
(время) МИНУТ, ПО ДОКЛАДАМ НА (эшелон или
эшелоны) /или ЭШЕЛОН НЕИЗВЕСТЕН/ СМЕЩАЕТСЯ НА
(направление) (если имеется, другая соответствующая
информация)**



Traffic is glider, was at 100 m 5 km west of runway 16 at time 45.

Борт - планер, в 45 минут был на 100 м в 5-ти км западнее ВПП 16.



Looking out.

Смотрю.

(пауза)



Traffic in sight.

Борт наблюдаю.

LOOKING OUT

СМОТРЮ

Означает, что пилот понял сообщение диспетчера и попытается визуальным образом опознать движение, о котором ему сообщил диспетчер.

TRAFFIC IN SIGHT

БОРТ НАБЛЮДАЮ

Означает, что пилот принял информацию диспетчера и визуальным образом наблюдает то движение, о котором ему сообщил диспетчер.

NEGATIVE CONTACT /reasons/

БОРТ НЕ НАБЛЮДАЮ /причины/



Negative contact, in cloud.

Борт не наблюдаю, в облаках.

В других случаях фраза "NEGATIVE CONTACT" означает:

а) отсутствие ответа на радиочастоте (Negative contact on 122.7 – На 122,7 не отвечают);

б) отсутствие метки от ВС на экране локатора, когда предполагается, что она должна иметься (Negative contact – Вас не наблюдаю).

5.1.19 Доклады о местонахождении

NEXT REPORT AT (significant point)

СЛЕДУЮЩИЙ ДОКЛАД НАД (основная точка)



Maintain 9100 m, next report at MSA.

Поддерживайте 9100, следующий доклад над МСА.



Maintaining 9100 m, will report MSA.

Поддерживаю 9100, МСА доложу.

OMIT POSITION REPORTS UNTIL (specify)

НЕ ДОКЛАДЫВАЙТЕ О МЕСТОНАХОЖДЕНИИ ДО
(указать)

Указание не докладывать пролет ПОДов до
определенной точки, которая указывается обязательно.

RESUME POSITION REPORTING

ВОЗОБНОВИТЕ ДОКЛАДЫ О МЕСТОНАХОЖДЕНИИ



Contact Approach 123.25 and resume position reporting.

Работайте с Подходом 123,25 и возобновите доклады
о местонахождении.



Approach 123.25, resuming position reporting.

Подход на 123,25, возобновляю доклады.



HiFly 45, position.

ХайФлай 45, даю место.



HiFly 45, go ahead.

ХайФлай 45, продолжайте.



**HiFly 45, ANDOR at 34, flight level 10100 m, TU at 44,
FK next.**

ХайФлай 45, АНДОР в 34 минуты, эшелон 10100, ТУ
в 44, следующий ФК.



HiFly 45, next report at FK.

ХайФлай 45, следующий доклад над ФК.



P -Wilco, HiFly 45.

Выполню, ХайФлай 45.



**Ladoga Control, HighFly 45, MSA at flight level
10100 m, KYI at 56.**

Ладога Контроль, ХайФлай 45, МСА 10100, КЫИ в 56 минут.



**HighFly 45, Ladoga Control, bearing 240,
distance 110, maintain flight level 10100 m,
report KYI.**

ХайФлай 45, Ладога Контроль, азимут 240,
удаление 110, поддерживайте 10100,
доложите КЫИ.

5.1.20 Дополнительные доклады

REPORT CROSSING (significant point)

ДОЛОЖИТЕ ПРОЛЕТ (основная точка)



Report crossing MSA.
Доложите пролет МСА.



Will report MSA.
МСА доложу.

REPORT (distance) FROM (name of DME station) DME

ДОЛОЖИТЕ (расстояние) ОТ (наименование станции
ДМЕ) ДМЕ

Указание доложить пролет определенной точки или
удаления.



Report 30 kilometers from MSA DME.
Доложите удаление 30 от ДМЕ МСА.

REPORT CROSSING (three digits) RADIAL (name of VOR) VOR

ДОЛОЖИТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ РАДИАЛА (три цифры)
ВОРа (наименование ВОРа)

Указание доложить пересечение радиала, (но не выход
на радиал).



Report crossing 245 radial MSA VOR.
Доложите пересечение радиала 245 ВОРа МСА.



Crossing 245 MSA radial now.
Сию пересекаю радиал 245 МСА.

REPORT DISTANCE FROM (significant point)

ДОЛОЖИТЕ УДАЛЕНИЕ ОТ (основная точка)

Указание доложить местонахождение в настоящий момент.

REPORT DISTANCE FROM (name of DME station) DME

ДОЛОЖИТЕ УДАЛЕНИЕ ОТ ДМЕ (наименование станции ДМЕ)



Report distance from MSA DME (Mike Sierra Alfa
[di: em i:]).

Доложите удаление от ДМЕ МСА.



DME MSA 23.
Удаление по ДМЕ от МСА 23.

REPORT POSITION

ДОЛОЖИТЕ СВОЕ МЕСТО



Report position.
Доложите свое место.



Position R22, 20 km inbound MSA.
На трассе Р22, 20 км до МСА.

5.1.21 Указания о следовании по маршруту

a) FROM (location) TO (location)

ИЗ (место) ДО (место)



From Sheremetievo to Pulkovo.
Из Шереметьево в Пулково.

b) TO (location); followed as necessary by:

ДО (место), затем при необходимости следует:

DIRECT


ПРЯМО



To Pulkovo direct.
Напрямую на Пулково.


VIA (route and/or significant points)

ПО/ЧЕРЕЗ (маршрут и/или основные точки)

 To Pulkovo via P210 and B1.
В Пулково по П210 и Б1.


VIA FLIGHT PLANNED ROUTE

ПО ЗАПЛАНИРОВАННОМУ МАРШРУТУ ПОЛЕТА

 Cleared to Pulkovo via flight planned route.
Разрешаю на Пулково по запланированному маршруту полета.


AS FILED

КАК УКАЗАНО ВО ФЛАЙТ-ПЛАНЕ


 After MSA continue as filed.
После МСА продолжайте, как указано во флайт-плане.

c) FLIGHT LEVEL (number) (or route) NOT AVAILABLE DUE (reason). ALTERNATIVE(S) IS/ARE FLIGHT LEVEL(S) (routes). ADVISE

(эшелон или маршрут) ИСПОЛЬЗОВАТЬ НЕВОЗМОЖНО ИЗ-ЗА (причина). ВОЗМОЖНЫЕ ВАРИАНТЫ - ЭШЕЛОНЫ (маршруты). РЕШЕНИЕ СООБЩИТЕ

 Flight level 10100 meters not available due restrictions. Alternatives are flight levels 9100 meters and 11100 meters. Advise.

Эшелон 10100 использовать невозможно из-за ограничений. Возможные варианты – эшелоны 9100 и 11100. Решение сообщите.

 Request flight level 9100 meters. Will appreciate 10100 meters as soon as it becomes available.
Прошу 9100. Буду благодарен за 10100, как только его можно будет использовать.

d) ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET

СООБЩИТЕ, СМОЖЕТЕ ЛИ СЛЕДОВАТЬ СО
СМЕЩЕНИЕМ ПАРАЛЛЕЛЬНО ТРАССЕ (или ЛИНИИ
ПУТИ)



Advise if able to proceed parallel offset.

Сообщите, сможете ли следовать со смещением
параллельно трассе.



Affirm.

Да.

**e) PROCEED OFFSET (distance) RIGHT/LEFT OF (route)
(track) /CENTER LINE/ /AT (significant point) (time)/
/UNTIL (significant point) (time)/**

СЛЕДУЙТЕ СО СМЕЩЕНИЕМ (число) КИЛОМЕТРОВ
СПРАВА/СЛЕВА ОТ (трасса) (линия пути) /ОСЕВОЙ
ЛИНИИ/ /ОТ (основная точка) (время)/ /ДО (основная
точка) (время)/



Proceed offset ten kilometers right of R 22 until further
advised.

Следуйте со смещением десять километров справа
от Р 22 до команды.



Offset ten kilometers right of R 22.

Смещение десять справа от Р 22.

**f) CANCEL OFFSET (instructions to rejoin cleared flight
route or other information)**

ОТМЕНЯЮ ПАРАЛЛЕЛЬНОЕ СМЕЩЕНИЕ (указания о
выходе на разрешенный маршрут полета или другая
информация)



Cancel offset, turn left 20 degrees and rejoin R 22.

Отменяю параллельное смещение, возьмите 20
градусов влево и выходите на Р 22.



20 degrees left to rejoin R 22.

Вправо 20 градусов для выхода на Р 22.

**g) CROSS (significant point) AT (or ABOVE, or BELOW)
FLIGHT LEVEL (number) METERS**

ПРОЙДИТЕ (основная точка) НА (или ВЫШЕ, или НИЖЕ)
(эшелон)



Cross MSA at flight level 3600 meters.
Пройдите МСА на 3600.



Cross MSA at flight level 3600 meters or above.
Пройдите МСА на 3600 или выше.

h) CROSS (significant point) AT (time) OR LATER (or BEFORE) AT FLIGHT LEVEL (number) METERS

ПРОЙДИТЕ (основная точка) В (время) ИЛИ ПОЗЖЕ (или РАНЬШЕ) НА (эшелон)



Cross MSA at 25 or before at flight level 7200 meters.
Пройдите МСА в 25 минут или раньше на 7200.

i) CRUISE CLIMB BETWEEN FLIGHT LEVELS (number) METERS /(or ABOVE FLIGHT LEVEL (number) METERS/

НАБИРАЙТЕ В КРЕЙСЕРСКОМ РЕЖИМЕ ОТ (эшелон) ДО (эшелон) [(или ВЫШЕ (эшелон))]
Для сверхзвуковых воздушных судов.

j) CROSS (distance) DME /(direction)/ (name of DME station) AT (or ABOVE, or BELOW) FLIGHT LEVEL (number) METERS

ПРОЙДИТЕ НА УДАЛЕНИИ (число) ДМЕ /(направление)/ (наименование станции ДМЕ) НА (или ВЫШЕ, или НИЖЕ) (эшелон)



Cross 25 kilometers DME MSA at flight level 3600 meters.
Пройдите 25 километров по ДМЕ от МСА на 3600.

5.1.22 Поддержание назначенных эшелонов

MAINTAIN FLIGHT LEVEL (number) METERS /TO (significant point)/

ПОДДЕРЖИВАЙТЕ (эшелон) /ДО (основная точка)/



Maintain flight level 8600 m to MSA.

Поддерживайте 8600 на МСА.

**MAINTAIN FLIGHT LEVEL (number) METERS UNTIL
PASSING (significant point)**

ПОДДЕРЖИВАЙТЕ (эшелон) ДО ПРОЛЕТА (основная точка)



Maintain flight level 8600 m until passing MSA.

Поддерживайте 8600 до пролета МСА.

MAINTAIN FLIGHT LEVEL (number) METERS UNTIL (time)

ПОДДЕРЖИВАЙТЕ (эшелон) ДО (время)



Maintain flight level 8600 m until 04 next hour.

Поддерживайте 8600 до 04 минут следующего часа.

**MAINTAIN FLIGHT LEVEL (number) METERS UNTIL ADVISED
BY (name of unit)**

ПОДДЕРЖИВАЙТЕ (эшелон) ДО ПОЛУЧЕНИЯ
УКАЗАНИЙ ОТ (наименование органа УВД)



Maintain flight level 8600 m until advised by Rostov Control.

Поддерживайте 8600 до команды Ростова Контроль.

**MAINTAIN FLIGHT LEVEL (number) METERS UNTIL
FURTHER ADVISED**

ПОДДЕРЖИВАЙТЕ (эшелон) ДО ДАЛЬНЕЙШИХ
УКАЗАНИЙ



Maintain flight level 8600 m until further advised.

Поддерживайте 8600 до дальнейших указаний.

5.1.23 Указания по эшелонированию

**CROSS (significant point) AT (time) /OR LATER (or OR
BEFORE)/**

ПРОЙДИТЕ (основная точка) В (время) /ИЛИ ПОЗЖЕ (или
ИЛИ РАНЬШЕ)/



Cross MSA at 45.
Пройдите МСА в 45 минут.

ADVISE IF ABLE TO CROSS (significant point) AT [time or FLIGHT LEVEL (number)]

ВЫ СМОЖЕТЕ ПРОЙТИ (основная точка) В (время) /НА ЭШЕЛОНЕ (число)/?



Advise if able to cross MSA at 45.
Вы сможете пройти МСА в 45 минут?

5.1.24 Указания по заходу

CLEARED VIA (designation)

РАЗРЕШАЮ ПО (обозначение)



Cleared via UM 2 Bravo Arrival.
Разрешаю по схеме прилета УМ 2 Браво.

CLEARED TO (clearance limit) VIA (designation)

РАЗРЕШАЮ ДО (граница действия разрешения) ЧЕРЕЗ (обозначение)



Cleared to MSA via A 30, BNM, B 564.
Разрешаю до МСА через А 30, БНМ, Б 564.

CLEARED VIA (details of route to be followed)

РАЗРЕШАЮ ЧЕРЕЗ (подробная информация о маршруте следования)



Cleared via A 11, MT, B 323, OSR.
Разрешаю по А 11, МТ, Б 323, ОСР.

CLEARED (type of approach) APPROACH /RUNWAY (number)/

ЗАХОД (тип захода на посадку) РАЗРЕШАЮ /ВПП (номер)/



Cleared ILS approach runway 09 left.

Разрешаю заход по ИЛС, ВПП 09 левая.

COMMENCE APPROACH AT (time)

НАЧИНАЙТЕ ЗАХОД В (время)

Передается экипажу воздушного судна, находящегося в зоне ожидания. Покидание зоны осуществляется через точку, в отношении которой строится зона ожидания. Если необходимо, чтобы ВС покинуло зону ожидания сию минуту, то дается указание “Turn left (right) now, heading (three digits)” – “Сию возьмите влево (вправо), курс (три цифры).



Commence approach at 35.

Начинайте заход в 35 минут.

REQUEST STRAIGHT-IN APPROACH

РАЗРЕШИТЕ ЗАХОД С ПРЯМОЙ



Request straight-in approach.

Разрешите заход с прямой.



Unable due traffic, join the hold at MSA.

Запрещаю из-за движения, следуйте в зону ожидания над MCA.

CLEARED STRAIGHT-IN APPROACH /RUNWAY (number)/

ЗАХОД С ПРЯМОЙ РАЗРЕШАЮ /ВПП (номер)/



Cleared straight-in approach runway 22.

Заход с прямой разрешаю, ВПП 22.

CLEARED STRAIGHT-IN (type) APPROACH /RUNWAY (number)/

ЗАХОД (тип) С ПРЯМОЙ РАЗРЕШАЮ /ВПП (номер)/

REPORT VISUAL

ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ



Report visual.

Доложите, когда увидите землю.



Ground contact.

Землю наблюдаю.

REPORT RUNWAY /LIGHTS/ IN SIGHT

ВИЗУАЛЬНЫЙ КОНТАКТ С /ОГНЯМИ/ ВПП ДОЛОЖИТЕ



Report runway in sight.

Визуальный контакт с полосой доложите.



Wilco.

Понял, выполняю.

(пауза)



Runway in sight.

Полосу вижу.

REQUEST VISUAL APPROACH

РАЗРЕШИТЕ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД



Request visual approach.

Разрешите визуальный заход.



Unable visual due traffic, cleared ILS runway 32 approach.

Визуальный заход запрещаю из-за движения, разрешаю заход ИЛС ВПП 32.

CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number)

ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД НА ВПП (номер) РАЗРЕШАЮ



Request visual approach.

Разрешите визуальный заход.



Cleared left hand visual approach, number 4.

Разрешаю левосторонний визуальный заход, Вы номер 4.


REPORT (significant point) / INBOUND, or OUTBOUND /


ДОЛОЖИТЕ, /КОГДА БУДЕТЕ СЛЕДОВАТЬ НА (или ОТ)/
(основная точка)




Report position.


Доложите место.

 MSA outbound.
Следую от МСА.

 Report MSA inbound.
Доложите, когда будете следовать на МСА.

 Roger.
Вас понял.

(пауза)

 Inbound MSA.
Следую на МСА.


REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN


ДОЛОЖИТЕ НАЧАЛО СТАНДАРТНОГО РАЗВОРОТА

ARE YOU FAMILIAR WITH (name) APPROACH PROCEDURE?

ВЫ ЗНАКОМЫ СО СХЕМОЙ ЗАХОДА (наименование)?


 Are you familiar with NDB runway 02 approach?
Вы знакомы со схемой захода ОСП на ВПП 02?


 Affirm.
Знаком.


 Cleared NDB runway 02 approach, stand by for descent.
Разрешаю заход ОСП ВПП 02, снижение дополнительно.

REQUEST (type of approach) APPROACH /RUNWAY (number)/

РАЗРЕШИТЕ ЗАХОД (тип захода) /ВПП (номер)/

 Request ILS approach.
Разрешите заход ИЛС.

 Hold at MSA, expect ILS approach at 34.
Следуйте в зону ожидания над МСА, ожидайте разрешение захода ИЛС в 34 минуты.

 Flight level 1200 meters, QFE 748 mm set, current

height 1130 meters, descending to height 600 meters.
1200, давление 748 установил, текущая высота 1130
метров, снижаюсь 600.



**Maintain height, height error more than 50 meters.
Confirm QFE 748 mm set.**

Запрещаю снижение, расхождение с контрольной
высотой более 50 метров. Проверьте установку
давления 748 мм.



**Maintaining height. QFE 748 mm set, current
height 1070 meters.**

Снижение запретили. Давление 748 мм
установлено, текущая высота 1070.

EXPECT CLEARANCE AT (time) (location) /WHEN (condition)/
ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЕ В (время) (место) /ПОСЛЕ
(условие)/



Expect clearance at 25.
Ожидайте разрешение в 25 минут.



Expect clearance when clear of traffic.
Ожидайте разрешение после расхождения.

5.1.25 Указания по ожиданию

**HOLD VISUAL /OVER/ (position), [(or BETWEEN (two
prominent landmarks)]**

ОЖИДАЙТЕ ВИЗУАЛЬНО /НАД/ (место), [или МЕЖДУ
(два заметных наземных ориентира)]
Для зоны ожидания по ПВП.



Hold visual over the lake north of the field.

Ждите визуально над озером севернее летного поля.

HOLD AT (significant point, name of facility or fix) FLIGHT LEVEL (number) METERS, EXPECT APPROACH (or FURTHER CLEARANCE) AT (time)

ОЖИДАЙТЕ НАД (основная точка, название средства или контрольной точки) (эшелон) ОЖИДАЙТЕ ЗАХОД НА ПОСАДКУ (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время)
Когда зона ожидания опубликована в сборниках аэронавигационной информации.

REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS

ПРОШУ УКАЗАНИЙ ПО ОЖИДАНИЮ

Когда пилоту необходимо развернутое описание схемы ожидания.

HOLD AT (name of facility) (call sign and frequency, if necessary) FLIGHT LEVEL (number) METERS INBOUND TRACK (three digits) RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN, OUTBOUND TIME (number) MINUTES (additional instructions, if necessary)

ОЖИДАЙТЕ НАД (название средства) (при необходимости позывной и частота) (эшелон) ЛИНИЯ ПУТИ ПРИБЛИЖЕНИЯ (три цифры) ГРАДУСОВ, ПРАВОСТОРОННЯЯ (или ЛЕВОСТОРОННЯЯ) СХЕМА, ВРЕМЯ НА ЛИНИИ ПУТИ УДАЛЕНИЯ (число) МИНУТ (при необходимости дополнительные указания)



Hold at MSA at flight level 2400 m, inbound track 270 degrees, righthand pattern, outbound time 1 minute.

Ждите над МСА на 2400, линия приближения 270 градусов, схема правая, время на линии пути удаления 1 минута.

HOLD ON THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR (call sign and frequency, if necessary) AT (distance) DME (or BETWEEN (distance) AND (distance) DME) (flight level) INBOUND TRACK (three digits) RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN (additional instructions, if necessary)

ОЖИДАЙТЕ НА РАДИАЛЕ (три цифры) ВОРа (название) (при необходимости позывной и частота) НА (расстояние) ОТ ДМЕ (или МЕЖДУ (расстояние) И (расстояние) ДМЕ)

(эшелон) ЛИНИЯ ПУТИ ПРИБЛИЖЕНИЯ (три цифры),
ПРАВОСТОРОННЯЯ (или ЛЕВОСТОРОННЯЯ) СХЕМА
(при необходимости дополнительные указания)



Hold on the 335 radial of the MSA VOR between 25 and 35 km DME, righthand pattern.

Ждите на радиале 335 ВОРа МСА на удалении от 25 до 35 км ДМЕ, правосторонняя схема.



Hold on the 335 radial of the MSA VOR between 25 and 35 km DME, righthand pattern.

Ждать на радиале 335 ВОРа МСА на удалении от 25 до 35 км ДМЕ, правосторонняя схема.

5.1.26 Ожидаемое время начала захода

В РФ при нахождении ВС в зоне ожидания процедура назначения ожидаемого времени начала захода не предусмотрена. Предлагаемые фразы предусмотрены в качестве ответов на запросы иностранных экипажей.

a) NO DELAY EXPECTED

ЗАДЕРЖКИ НЕ ПРЕДВИДИТСЯ



Cleared via KS 25 Bravo arrival, no delay expected.

Разрешаю схему КС 25 Браво, задержки не предвидится.



Cleared via KS 25 Bravo.

Разрешена КС 25 Браво.

b) REQUEST EXPECTED APPROACH TIME

ПРОШУ ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА



Hold at MSA at flight level 2400 m.

Ждите над МСА на 2400.



Will hold at MSA at 2400 m, request expected approach time.

Буду ждать над МСА на 2400, прошу

предполагаемое время захода.



Expected approach time 48.

Предполагаемое время захода 48 минут.

5.1.27 Состояние систем и средств захода на посадку

(specify visual or non-visual aid) RUNWAY (number)
(description of deficiency)

(указать визуальное или не визуальное средство) ВПП
(номер) (описание неисправности)



ILS glide path runway 33 unserviceable.

Глиссада РМС ВПП 33 не работает.

(type) LIGHTING (unserviceability)

(тип) ОГНИ (неисправность)



Runway centerline lighting not available due maintenance.

Огни осевой линии ВПП отсутствуют из-за работ по обслуживанию.

ILS CATEGORY (category) (serviceability state)

РМС КАТЕГОРИИ (категория) (пригодность к
эксплуатации)



ILS category two not available.

Вторая категория РМС не обеспечивается.

TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency)

ОГНИ РД (описание неисправности)



Right side of taxiway 6 lighting not operating.

Огни с правой стороны РД 6 не работают.

(type of visual indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency)

(тип визуальной индикации) ВПП (номер) (описание неисправности)



Landing threshold lights runway 09 unserviceable.
Входные огни ВПП 09 не горят.



Turn up runway lights.

Увеличьте яркость огней ВПП.



Turn down approach lights.

Уменьшите яркость огней подхода.

5.1.28 Вход в аэродромный круг полетов (визуальный заход)

(call sign) (position) FLIGHT LEVEL (number) METERS FOR LANDING

(позывной) (местонахождение) (эшелон/высота) ПРОШУ
УКАЗАНИЯ ПО ПОСАДКЕ

JOIN LEFT (or RIGHT) HAND (position in circuit) (runway number) /SURFACE/ WIND (direction and speed) /TEMPERATURE (degrees Celsius)/ QFE (detail) /units/ /TRAFFIC (detail)/

ВХОДИТЕ В ЛЕВОСТОРОННИЙ (или
ПРАВОСТОРОННИЙ) КРУГ (место в круге) (номер ВПП)
/ПРИЗЕМНЫЙ/ ВЕТЕР (направление и скорость)
/ТЕМПЕРАТУРА (градусы Цельсия)/ ДАВЛЕНИЕ
АЭРОДРОМА (указать) /единицы измерения/ /ДВИЖЕНИЕ
(указать)/

MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (number) /SURFACE/ WIND (direction and speed) TEMPERATURE (degrees Celsius)/ QFE (detail) /units/ /TRAFFIC (detail)/

ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗАХОД С ПРЯМОЙ, ВПП (номер)
/ПРИЗЕМНЫЙ/ ВЕТЕР (направление и скорость)
/ТЕМПЕРАТУРА (градусы Цельсия)/ ДАВЛЕНИЕ

АЭРОДРОМА (указать) /единицы измерения/ /ДВИЖЕНИЕ (указать)/

(call sign) (position) FLIGHT LEVEL (number) METERS, INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING

(позывной) (местонахождение) (эшелон) ИНФОРМАЦИЯ (индекс информации АТИС), НА ПОСАДКУ
Когда имеется АТИС.

JOIN (position in circuit) /RUNWAY (number)/ QFE (detail) /unit/ /TRAFFIC (detail)/

ВХОДИТЕ В КРУГ (место в круге) /ВПП (номер)/
ДАВЛЕНИЕ АЭРОДРОМА (указать) /единица измерения/
/ДВИЖЕНИЕ (указать)/

5.1.29 На схеме полетов по кругу (визуальный заход)

(position in circuit, e.g., DOWNWIND LEG / FINAL)

(место в круге, например, МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ / НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ)

Следует помнить, что в РФ при выполнении заходов по аэродромному кругу полетов используются понятия разворотов – 1-й, 2-й, 3-й, 4-й и предпосадочная прямая. За рубежом используются понятия участков между разворотами – между 1-м и 2-м (crosswind leg), между 2-м и 3-м (downwind leg), между 3-м и 4-м (base leg), предпосадочная прямая (final) и, при многократных полетах по кругу – участок между 4-м и 1-м (upwind leg). При ведении радиосвязи слово “leg” опускается.

Из-за различий в практике России и зарубежных стран применяемые у нас указания типа “Следуйте ко второму, к третьему, к траверзу” при дословном переводе на английский непонятны иностранным пилотам. Во избежание неожиданных маневров следует использовать понятные для иностранных пилотов фразы “Join downwind” – пилот войдет в круг полетов на участке между вторым и третьим; “Join baseleg” – пилот войдет на участке между третьим и четвертым; “Join crosswind” – пилот войдет на участке между первым и вторым.

NUMBER FOLLOW (aircraft type and position) /additional instructions if required/

ВАШ НОМЕР СЛЕДУЙТЕ ЗА (тип воздушного судна и местонахождение) /при необходимости дополнительные указания/



HiFly 45, number two. Follow Ilyushin 96 turning base.
ХайФлай 45, вы второй. Следуйте за Ил-96, который выполняет третий.



HiFly 45, number two. Ilyushin 96 in sight.
ХайФлай 45, второй. Ил-96 наблюдаю.

5.1.30 Указания по заходу

MAKE SHORT APPROACH

ВЫПОЛНЯЙТЕ КОРОТКИЙ ЗАХОД
Для визуального захода.



You are number one. Make short approach.
Вы первый. Выполняйте короткий заход.

MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND)

ВЫПОЛНЯЙТЕ ДЛИННЫЙ ЗАХОД (или ЗАДЕРЖИТЕ ТРЕТИЙ)
Для визуального захода.



You are number four. Make long approach. Number three Cessna 172 turning base. Report traffic in sight.
Вы четвертый. Выполняйте длинный заход. Номер три Цессна 172 на третьем. Доложите, когда увидите борт.

REPORT TURNING BASE (or FINAL)

ДОЛОЖИТЕ ТРЕТИЙ (или ЧЕТВЕРТЫЙ) РАЗВОРОТ
Для визуального захода.

REPORT LONG FINAL

ДОЛОЖИТЕ НА ДЛИННОЙ ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ

Для инструментальных заходов: Доклад “Long final” – “На длинной посадочной прямой” производится, когда ВС находится на удалении, превышающем 7 км от зоны приземления, на меньшем удалении – “Short final”.

Для визуальных заходов: Доклад “Long final” производится, когда ВС находится на удалении 3,5 км от зоны приземления, на меньшем удалении – “Short final”.

CONTINUE APPROACH /POSSIBLE GO-AROUND/

ПРОДОЛЖАЙТЕ ЗАХОД /ВОЗМОЖЕН УХОД НА
ВТОРОЙ КРУГ/

При нахождении ВС на предпосадочной прямой соответствует русскому «Посадка дополнительно».

REPORT ESTABLISHED

ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ КУРСОВОГО МАЯКА

Report fully established

Доложите захват курсового маяка и глиссады

Хотя фраза и не включена в фразеологию ИКАО, на практике она используется очень широко.

REPORT OUTER MARKER

ДОЛОЖИТЕ ДАЛЬНИЙ ПРИВОД

5.1.31 Посадка

CLEARED TO LAND (wind direction and velocity)

ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ (направление и скорость ветра)



Cleared to land, wind 070 degrees at 8 meters per second.
Посадку разрешаю, ветер 70 градусов 8.



Cleared to land.
Посадку разрешили.

CLEARED TO LAND RUNWAY (number) (wind direction and velocity)

ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ, ВПП (номер) (направление и скорость ветра)



Cleared to land runway 07 right, wind 070 degrees at 8.

Посадку разрешаю, ВПП 07 правая,
ветер 70 градусов 8.



Cleared to land 07 right.
Посадку разрешили, 07 правая.

CLEARED TOUCH AND GO

ПОСАДКУ И ВЗЛЕТ КОНВЕЙЕРОМ РАЗРЕШАЮ

При выполнении тренировочных полетов, когда взлет производится сразу после выполнения посадки.

MAKE FULL STOP

ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОСАДКУ С ОСТАНОВКОЙ

Используется для прекращения посадок и взлетов конвейером.

REQUEST LOW APPROACH (reasons)

РАЗРЕШИТЕ НИЗКИЙ ЗАХОД (причины)

При выполнении захода вдоль или параллельно ВПП со снижением до согласованной минимальной высоты.

CLEARED LOW APPROACH /RUNWAY (number)/ /(height restriction if required) (go around instructions)/

НИЗКИЙ ЗАХОД РАЗРЕШАЮ /ВПП (номер)/ /(при необходимости ограничения по высоте) (указания по уходу на второй круг)

Обычно используется при тренировочных полетах для выполнения захода на посадку с уходом на второй круг.

REQUEST LOW PASS (reasons)

ПРОШУ ПРОЛЕТ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ (причины)

При пролете над диспетчерским или наблюдательным пунктом для производства визуального осмотра с земли (при невыпуске шасси и т.п.).

CLEARED LOW PASS /RUNWAY (number)/ /(height restriction if required) (go around instructions)/

ПРОЛЕТ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ РАЗРЕШАЮ /ВПП (номер)/ /(при необходимости ограничения по высоте) (указания по уходу на второй круг)



Cleared low pass at minimum height 50 meters, after passing the Tower climb to flight level 1200 m on runway heading, at 200 m contact Radar 119.2.

Разрешаю проход на малой высоте, минимальная высота снижения 50 м, после прохождения КДП набирайте 1200 на курсе ВПП, на 200 м работайте с Кругом 119,2.

REQUEST STRAIGHT-IN [(or LEFT (or RIGHT) TURN TO (location))]

РАЗРЕШИТЕ ЗАХОД С ПРЯМОЙ [или ЛЕВЫМ (или ПРАВЫМ) РАЗВОРОТОМ НА (место)]

Применяется для полетов вертолетов и полетов по ПВП.

**MAKE STRAIGHT-IN (or LEFT (or RIGHT) TURN TO (location, runway, taxiway, final approach and take-off area)) /ARRIVAL (or ARRIVAL ROUTE) (number, name, or code)/. /HOLD SHORT OF (active runway, extended runway center line, other)/. /REMAIN (direction or distance) FROM (runway, runway center line, other helicopters or aircraft)/. /CAUTION (power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc.)/.
CLEARED TO LAND**

ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗАХОД С ПРЯМОЙ (или ЛЕВЫМ (или ПРАВЫМ) РАЗВОРОТОМ НА (место, ВПП, РД, зона конечного участка захода на посадку и зона взлета)) / ПРИЛЕТ (или СХЕМА ПРИЛЕТА) (номер, название или код)/. /ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД (рабочая ВПП, продолжение осевой линии ВПП и т.д.)/. ОСТАВАЙТЕСЬ (направление или расстояние) ОТ (ВПП, осевая линия ВПП, другие вертолеты и воздушные суда)/. /ОСТОРОЖНО, (линии электропередачи, неосвещенные препятствия, турбулентность следа и т.д.). ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ.

Применяется для полетов вертолетов.



Make approach into wind.

Заходите против ветра.

Применяется для полетов вертолетов.



Gear down, ready to land.

Шасси выпущено, к посадке готов.

5.1.32 Задержка ВС

ORBIT (RIGHT, or LEFT) /FROM PRESENT POSITION/

ВЫПОЛНЯЙТЕ ВИРАЖ ВПРАВО (или ВЛЕВО) /ОТ ВАШЕГО МЕСТА/

5.1.33 Уход на второй круг

Указание об уходе на второй круг повторяется дважды.

GO AROUND, I SAY AGAIN, GO AROUND

УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ, ПОВТОРЯЮ, УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ

•



Go around, I say again, go around.

Уходите на второй круг, повторяю, уходите на второй круг.



Going around.

Ухожу на второй круг.



Go around, I say again, go around.

Уходите на второй круг, повторяю, уходите на второй круг.



Going around. Advise reason.

Ухожу на второй круг. Сообщите причину.



You are 200 m right.

Вы правее 200 м.

GOING AROUND

УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ



Go around as published.

Уходите на второй круг по схеме.

5.1.34 Информация для ВС

LANDING GEAR APPEARS DOWN

ШАССИ, ПО-ВИДИМОМУ, ВЫПУЩЕНО

В английской радиосвязи осуществляющий наблюдение диспетчер использует словосочетание “по-видимому”, так как с земли невозможно удостовериться, зафиксирован ли полностью выпуск (уборка) шасси.

RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN)

ПРАВОЕ (или ЛЕВОЕ, или НОСОВОЕ) КОЛЕСО, ПО-ВИДИМОМУ, УБРАНО (или ВЫПУЩЕНО)

WHEELS APPEAR UP

ШАССИ, ПО-ВИДИМОМУ, УБРАНО

RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN)

ПРАВОЕ (или ЛЕВОЕ, или НОСОВОЕ) КОЛЕСО, ПО-ВИДИМОМУ, НЕ УБРАНО (или НЕ ВЫПУЩЕНО)

CAUTION WAKE TURBULENCE /FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)/ /additional information as required/

ОСТОРОЖНО, ТУРБУЛЕНТНОСТЬ СЛЕДА /ОТ ПРИЛЕТАЮЩЕГО (или ВЫЛЕТАЮЩЕГО) (тип ВС)/ /при необходимости, дополнительная информация/

CAUTION JET BLAST

ОСТОРОЖНО, РЕАКТИВНАЯ СТРУЯ

CAUTION SLIPSTREAM

ОСТОРОЖНО, СТРУЯ ВОЗДУШНОГО ВИНТА

5.1.35 Освобождение ВПП и ведение связи после посадки

a) On ground.

Посадку произвел.



On ground.

Посадка.



On ground at 46, vacate left.
Посадка в 46, освобождение влево.

- b) **Advise vacated.**
Освобождение доложите.
- c) **CONTACT GROUND (frequency)**
РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота)
- d) **WHEN VACATED CONTACT GROUND (frequency)**
ПОСЛЕ ОСВОБОЖДЕНИЯ РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота)
- e) **EXPEDITE VACATING**
УСКОРЬТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ
- f) **YOUR STAND (or GATE) (designation)**
ВАША СТОЯНКА (или ВАШ ТЕЛЕТРАП) (номер)
- g) **TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND, or CONVENIENT) LEFT (or RIGHT) AND CONTACT GROUND (frequency)**
ПО ПЕРВОЙ (или ВТОРОЙ, или УДОБНОЙ) НАЛЕВО (или НАПРАВО) И РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота)



Take first convenient left.
Освобождение по первой удобной для вас налево (имеется в виду РД).

- h) **AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (or HELICOPTER PARKING POSITION) (area)**
ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОДЛЕТ НА ВЕРТОЛЕТНУЮ СТОЯНКУ (или МЕСТО СТОЯНКИ ВЕРТОЛЕТОВ) (зона)
Применяется для полетов вертолетов.
- i) **AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) /CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)/**
ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОДЛЕТ К (или ПО) (соответствующее место или маршрут) /ОСТОРОЖНО, (пыль, поземок, мусор, рулящее легкое воздушное судно, люди и т.д.)/
Применяется для полетов вертолетов.

- j) **AIR-TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel)**

ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОДЛЕТ ПО (прямо, как запросили или по определенному маршруту) К (место, вертодром, район аэродрома или его площадь маневрирования, действующая или недействующая ВПП). СЛЕДИТЕ ЗА (воздушные суда или транспортные средства или люди)
Применяется для полетов вертолетов.

k)



Report leader van (or marshaller) in sight.

Доложите, когда увидите машину сопровождения (или встречающего)

l)



Continue with the marshaller.

Продолжайте по командам встречающего.

5.2 ФРАЗЕОЛОГИЯ, ПРИМЕНЯЕМАЯ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РАДИОЛОКАТОРА

5.2.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Следует учитывать, что в практике ИКАО осуществляется разделение ответственности за навигационное положение ВС:

- при полете с использованием бортовых и наземных средств (own navigation) основную ответственность за навигацию несет экипаж ВС;
- в случаях, когда курс полета ВС меняется по указанию диспетчера (vectoring), основная ответственность за навигацию конкретного ВС перекладывается на диспетчера.

5.2.1.1 Опознавание ВС

- a) **REPORT HEADING /AND FLIGHT LEVEL (or HEIGHT)/**
ДОЛОЖИТЕ КУРС /И ЭШЕЛОН (или ВЫСОТУ)/
Как правило, используется при отсутствии вторичной радиолокации.
- b) **FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits)**
ДЛЯ ОПОЗНАВАНИЯ ПОВЕРНИТЕ ВЛЕВО (или ВПРАВО) КУРС (три цифры)
Опознавание изменением направления полета.



For identification turn left heading 030.
Для опознавания влево курс 030.

- c) **TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING**
ДЛЯ ОПОЗНАВАНИЯ ДАЙТЕ НАЖАТИЕ И ДОЛОЖИТЕ КУРС
Опознавание пеленгованием. Фраза "Transmit for DF" соответствует русской "Дайте нажатие".
Как правило, используется при отсутствии вторичной радиолокации.

d) RADAR CONTACT /position/

ПО ЛОКАТОРУ НАБЛЮДАЮ /место/

Употребляется в случаях, когда обеспечивается непрерывный радиолокационный контроль и не требуется последующих докладов экипажа о местоположении.



Radar contact, 5 kilometers east of KYI, on track.

По локатору наблюдаю, в 5-ти километрах к востоку от КЫИ, на линии пути.

e) IDENTIFIED /position/

ОПОЗНАНЫ /местонахождение/

Соответствует принятой в РФ фразе “Контроль вторичный (или по вторичному)”, что в действительности означает “Я отождествил вас с имеющейся у меня меткой, и наблюдаю траекторию и эшелон вашего полета, и разрешаю вам не докладывать пролет пунктов обязательного донесения до тех пор, пока я вам не сообщу”.

Если давалось указание на изменение направления движения для опознавания, диспетчер возвращает ВС в состояние собственной навигации, дав соответствующую команду (Resume own navigation).

f) NOT IDENTIFIED /reason/, /RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION

НЕ ОПОЗНАНЫ /причина/, ВОЗОБНОВИТЕ (или ПРОДОЛЖАЙТЕ) СОБСТВЕННУЮ НАВИГАЦИЮ

При отсутствии опознавания ВС по РЛС.



Not identified, you appear to be outside radar coverage. Resume own navigation.

Не опознаны, похоже, что вы вне зоны видимости РЛС. Возобновляйте собственную навигацию.

5.2.1.2 Информация о местонахождении

Информация о местонахождении дается относительно маршрута следования и/или последующего (предыдущего) пункта на маршруте. Информация относительно места расположения РЛС не передается.

POSITION (distance) (direction) OF (significant point) (or OVER or ABEAM (significant point))

МЕСТО (расстояние) (направление) ОТ (основная точка) (или НАД или НА ТРАВЕРЗЕ) (основная точка)

На русский язык слово “position” дословно переводится как “место”. В зависимости от ситуации оно может означать: “Даю место”, “отошли”, “находитесь”, “проходите”.

При получении докладов со стороны экипажа обычно используется фразеология, использованная в п. 5.1.7.



Position AB.
Проходите АБ.



Position 30 km left of track, 50 km inbound AB.
Находитесь в 30 км левее ЛЗП, 50 км до АБ.



Position 5 km outbound MSA.
Отошли от МСА 5 км.

При запросе экипажем пеленга (BEARING) используются следующие обозначения Щ-кода:

QDR, или MAGNETIC BEARING FROM STATION - прямой магнитный пеленг;

QDM, или MAGNETIC BEARING TO STATION - обратный магнитный пеленг;

QTE, или TRUE BEARING FROM STATION - прямой истинный пеленг.

5.2.1.3 Инструкции по векторению

a) LEAVE (significant point) HEADING (three digits)

ПОКИНЬТЕ (основная точка) НА КУРСЕ (три цифры)



Leave MSA heading 230.
Покиньте МСА на курсе 230 (После МСА курс 230).

b) CONTINUE HEADING (three digits)

ПРОДОЛЖАЙТЕ ПОЛЕТ С КУРСОМ (три цифры)



Still on heading 230.
Продолжаю следовать курсом 230.



Continue heading 230.
Продолжайте полет с курсом 230.

c) CONTINUE PRESENT HEADING

ПРОДОЛЖАЙТЕ ПОЛЕТ С ДАННЫМ КУРСОМ

d) FLY HEADING (three digits)

ВОЗЬМИТЕ КУРС (три цифры)

e) TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES /reason/

ВОЗЬМИТЕ ВЛЕВО (или ВПРАВО) (количество)
ГРАДУСОВ /причина/

Если дается отворот на какой-либо угол, отсчитанный от текущего направления полета, значение дается в одной или двух цифрах со словом "градусов".



Turn right 30 degrees for spacing.
Вправо 30 для создания интервала.

f) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) /reason/

ВОЗЬМИТЕ ВЛЕВО (или ВПРАВО) КУРС (три цифры)
/причина/

Если дается команда на поворот на конкретный курс, значение курса произносится тремя цифрами без слова "градусов".



Turn right heading 030 due traffic.
Вправо на курс 030 из-за движения.

g) STOP TURN HEADING (three digits)

ПРЕКРАТИТЕ РАЗВОРОТ НА КУРСЕ (три цифры)

h) FLY HEADING (three digits), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (name) (significant point)

ВОЗЬМИТЕ КУРС (три цифры), ПРИ ПЕРВОЙ
ВОЗМОЖНОСТИ СЛЕДУЙТЕ ПРЯМО НА (наименование)
(основная точка)

i) HEADING IS GOOD

КУРС ПРАВИЛЬНЫЙ

5.2.1.3.1 При необходимости директивного вмешательства в курс полета диспетчер:

- дает команду на изменение курса полета;
- сообщает причину (цель) вмешательства в курс полета.

Директивное изменение курса вводит статус векторения. При этом ответственность за навигационное местоположение возлагается на диспетчера.

5.2.1.3.2. При наличии отклонения ВС от заданной плановой траектории полета диспетчер:

- сообщает экипажу об отклонении от оси маршрута;
- получает от экипажа подтверждение приема информации (сообщение о принятии мер к возвращению на линию заданного пути).



You are 20 kilometers left of track.

Вы слева от ЛЗП на 20 км.



You appear to be 20 km left of track.

Похоже, что вы слева от ЛЗП на 20 км

Применяется, когда местоположение ВС исчисляется по данным радиопеленгаторов, т.е. отсутствует радиолокация и точные данные о местоположении ВС. При этом экипаж выводит ВС на линию пути по собственной навигации.

5.2.1.3.3. При передаче УВД воздушным судном, находящимся в статусе векторения, смежному ДП, диспетчер:

- передает экипажу указание о переходе на связь с соответствующим ДП;
- передает экипажу указание о докладе смежному ДП заданного курса полета.

a)



Contact Ladoga Approach 125.2 and report heading.

Работайте с Ладога-Подход 125,2 и доложите Ваш курс.

Экипаж при выходе на связь на частоте 125,2 доложит:

b)



HiFly 45, flight level 9600 meters, on radar heading 120.

ХайФлай 45, 9600, курс 120 по указанию диспетчера.

Термин “radar heading” означает «курс, заданный диспетчером при векторении».

5.2.1.3.4 Во всех случаях, кроме предоставления векторения по запросу экипажа, должна быть названа причина векторения с применением следующей фразеологии:

DUE (TO) TRAFFIC
ИЗ-ЗА ДВИЖЕНИЯ

FOR SPACING
ДЛЯ СОЗДАНИЯ ИНТЕРВАЛА

FOR DELAYING ACTION
ДЛЯ ЗАДЕРЖКИ

FOR DOWNWIND (or BASE, or FINAL)
ДЛЯ ВХОДА В КРУГ ПОЛЕТОВ НА УЧАСТКЕ МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ (или МЕЖДУ ТРЕТЬИМ И ЧЕТВЕРТЫМ, или НА ПРЕДПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ)

5.2.1.4 Прекращение векторения

(position of aircraft) RESUME OWN NAVIGATION (specific instructions)

(место ВС) ВОЗОБНОВИТЕ СОБСТВЕННУЮ НАВИГАЦИЮ (особые указания)

Указание на возобновление собственной навигации дается после прекращения векторения во всех случаях, за исключением выполнения разворота на предпосадочную прямую при приборном заходе на

посадку и визуального обнаружения ВПП при визуальном заходе на посадку.

**RESUME OWN NAVIGATION /DIRECT/ (significant point)
/MAGNETIC TRACK (three digits) DISTANCE (number)
KILOMETERS**

ВОЗОБНОВИТЕ СОБСТВЕННУЮ НАВИГАЦИЮ
/НАПРЯМУЮ/ (характерная точка) МАГНИТНЫЙ
ПУТЕВОЙ УГОЛ (три цифры) РАССТОЯНИЕ (число)
КИЛОМЕТРОВ

При прекращении векторения следует:

- дать указание экипажу о переходе на самостоятельную навигацию;
- при необходимости указать путевой угол и расстояние до следующего пункта маршрута;
- получить подтверждение экипажа о переходе на самостоятельную навигацию.



Resume own navigation direct AB. Magnetic track 050.
Distance 70 km.

Возобновляйте собственную навигацию напрямую
на АБ. Магнитный путевой угол 050. Расстояние 70 км.

5.2.1.5 Маневрирование

**MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (or RIGHT) /reason/
ВЫПОЛНИТЕ ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) ВИРАЖ /причина/**



Make a three sixty turn left for delaying action.

Выполните левый вираж для задержки.

**ORBIT LEFT (or RIGHT) /reason/
ВЫПОЛНЯЙТЕ ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) ВИРАЖ /причина/**

**MAKE ALL TURNS RATE ONE (or RATE HALF, or (number)
DEGREES PER SECOND). START AND STOP ALL TURNS ON
THE COMMAND "NOW"**

ВЫПОЛНЯЙТЕ ВСЕ РАЗВОРОТЫ СО СКОРОСТЬЮ 60
(или 30) ГРАДУСОВ В МИНУТУ [или (число) ГРАДУСОВ В

СЕКУНДУ]. НАЧИНАЙТЕ И ЗАКАНЧИВАЙТЕ ВСЕ
РАЗВОРОТЫ ПО СЛОВУ "СИЮ"

При ненадежной работе бортовых навигационных
приборов.

TURN LEFT (or RIGHT) NOW

НАЧИНАЙТЕ ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) РАЗВОРОТ СЕЙЧАС

При ненадежной работе бортовых навигационных
приборов. Логическое ударение как в английской, так и в
русской фразе падает на последнее слово.

STOP TURN NOW

ПРЕКРАТИТЕ РАЗВОРОТ СЕЙЧАС

При ненадежной работе бортовых навигационных
приборов. Логическое ударение как в английской, так и в
русской фразе падает на последнее слово. При передаче
указаний о направлении полета ВС, следующего по
собственной навигации, следует избегать термина heading
и цифровых значений курса.

5.2.1.6 Управление скоростью

SPEED (number) KILOMETERS PER HOUR

СКОРОСТЬ (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС

REPORT SPEED

ДОЛОЖИТЕ СКОРОСТЬ

Имеется в виду приборная воздушная скорость.

**MAINTAIN (number) KILOMETERS PER HOUR [OR GREATER
(or OR LESS)] UNTIL (location)**

ВЫДЕРЖИВАЙТЕ СКОРОСТЬ (число) КМ/Ч [ИЛИ БОЛЬШЕ
(или ИЛИ МЕНЬШЕ)] ДО (место)



Maintain 300 kilometers per hour until outer marker.

Держите скорость 300 км/ч до внешнего маркера.

DO NOT EXCEED (number) KILOMETERS PER HOUR

НЕ ПРЕВЫШАЙТЕ (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС

MAINTAIN PRESENT SPEED

ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ТЕКУЩУЮ СКОРОСТЬ

INCREASE (or REDUCE) SPEED TO (number) KILOMETERS PER HOUR [OR GREATER (or OR LESS)]

УВЕЛИЧЬТЕ (или УМЕНЬШИТЕ) СКОРОСТЬ ДО (число)
КМ/Ч [ИЛИ БОЛЬШЕ (или ИЛИ МЕНЬШЕ)]

Имеется в виду приборная воздушная скорость.

INCREASE (or REDUCE) SPEED BY (number) KILOMETERS PER HOUR

УВЕЛИЧЬТЕ (или УМЕНЬШИТЕ) СКОРОСТЬ НА (число)
КМ/Ч

NO /ATC/ SPEED RESTRICTIONS

ОГРАНИЧЕНИЙ /УВД/ ПО СКОРОСТИ НЕТ

Ниже 3000 м по международным правилам экипажи выдерживают приборную скорость не более 463 км/ч. Если диспетчер заинтересован в том, чтобы ВС 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
ГЛАДКОМ КРЫЛЕ

При убранных механизации крыла и шасси.

MAINTAIN MACH (number) /OR GREATER (or OR LESS)/ /UNTIL (significant point)/

ПОДДЕРЖИВАЙТЕ ЧИСЛО “М” (число) /ИЛИ БОЛЬШЕ
(или ИЛИ МЕНЬШЕ)/ /ДО (основная точка)/



Maintain Mach point 82 (or Mach 82) until MSA.

Поддерживайте число “М” ноль восемьдесят два до МСА.

Do not exceed Mach (number).

Не превышайте число М (число).

INCREASE/REDUCE SPEED TO MACH (number) /IF PRACTICABLE/

УВЕЛИЧЬТЕ/УМЕНЬШИТЕ СКОРОСТЬ ДО ЧИСЛА М
(число) /ЕСЛИ МОЖЕТЕ/

5.2.1.7 Доклады о местоположении

OMIT POSITION REPORTS UNTIL (specify)

НЕ ДОКЛАДЫВАЙТЕ О МЕСТОНАХОЖДЕНИИ ДО
(указать)

Указание не докладывать пролет ПОДов до
определенной точки, которая указывается обязательно.



HiFly 45, omit position reports until MSA.

ХайФлай 45, не докладывайте о местонахождении до
МСА.

NEXT REPORT AT (significant point)

ДОЛОЖИТЕ (основная точка)



HiFly 45, next report at MSA.

ХайФлай 45, доложите МСА.

REPORT REQUIRED ONLY AT (significant point(s))

ДОКЛАД ТРЕБУЕТСЯ ТОЛЬКО НАД [местоположение(я)]

RESUME POSITION REPORTING

ВОЗОБНОВИТЕ ДОКЛАДЫ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ

5.2.1.8 Информация о движении и маневры уклонения

Информация о конфликтном движении дается в следующем порядке:

- слово TRAFFIC;
- относительный пеленг (угол визирования) по системе "часов";
- расстояние до конфликтующего ВС;
- направление движения конфликтующего ВС;
- дополнительная информация (высота, тип ВС, относительная скорость).

a) TRAFFIC (number) O'CLOCK (distance) (direction of flight) /any other pertinent information/

БОРТ (число) ЧАСОВ (удаление) (направление полета)
/любая полезная информация/

UNKNOWN

НЕОПОЗНАННЫЙ

SLOW MOVING

ДВИЖЕТСЯ МЕДЛЕННО

FAST MOVING

ДВИЖЕТСЯ БЫСТРО

CLOSING

ПРИБЛИЖАЕТСЯ

OPPOSITE (or SAME) DIRECTION

ВО ВСТРЕЧНОМ (ИЛИ ПОПУТНОМ) НАПРАВЛЕНИИ

OVERTAKING

ОБГОНЯЕТ

CROSSING LEFT TO RIGHT (or RIGHT TO LEFT)

ПЕРЕСЕКАЕТ СЛЕВА НАПРАВО (ИЛИ СПРАВА НАЛЕВО)

TYPE

ТИП

FLIGHT LEVEL

ЭШЕЛОН

CLIMBING (or DESCENDING)

В НАБОРЕ (или В СНИЖЕНИИ)



Traffic 11 o'clock, 30 km, same direction Yak-42 at your flight level, slow moving.

Борт слева под 30, 30 км, попутный, Як-42 на Вашем эшелоне, движется медленно.

b) REQUEST VECTORS

ПРОШУ ВЕКТОРЕНИЕ

- c) **DO YOU WANT VECTORS?**
ВАМ НУЖНО ВЕКТОРЕНИЕ?
- d) **CLEAR OF TRAFFIC /appropriate instructions/**
С БОРТОВ РАЗОШЛИСЬ /соответствующие указания/
- e) **TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY /(number) DEGREES/**
НЕМЕДЛЕННО ВЛЕВО (или ВПРАВО) (число) ГРАДУСОВ
При использовании слова “немедленно” причина не указывается, так как на этом теряется время. Причину маневра следует указать после разрешения конфликтной ситуации.
- f) **TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY HEADING (three digits)**
НЕМЕДЛЕННО ВЛЕВО (или ВПРАВО) КУРС (три цифры)
При использовании слова “немедленно” причина не указывается, так как на этом теряется время. Причину маневра следует указать после разрешения конфликтной ситуации.

5.2.1.9 Прекращение радиолокационного обслуживания

RADAR CONTROL TERMINATED /DUE (reason)/
РАДИОЛОКАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПРЕКРАЩЕНО
/ИЗ-ЗА (причина)/
Используется в случаях, когда диспетчер перестает наблюдать ВС на экране локатора по техническим причинам.



Radar control terminated due equipment failure, resume own navigation.
Радиолокационное управление прекращено из-за отказа оборудования, возобновите собственную навигацию.

RADAR SERVICE TERMINATED (instructions)
РАДИОЛОКАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПРЕКРАЩЕНО
(указания)

Используется в случаях, когда ВС покидает зону видимости локаторов и ожидается, что дальнейший полет или его часть не будут контролироваться из-за отсутствия в этом районе радиолокационных станций и радиолокационного поля.



Radar service terminated, contact 125.4.

Радиолокационное обслуживание прекращено, работайте 125,4.

WILL SHORTLY LOSE RADAR CONTACT (appropriate instructions or information)

РАДИОЛОКАЦИОННЫЙ КОНТАКТ ВСКОРЕ БУДЕТ ПОТЕРЯН (соответствующие указания или информация)



Will shortly lose radar contact due computer reset, resume position reporting.

Радиолокационный контакт вскоре будет потерян из-за перезапуска компьютера, возобновите доклады о местоположении.

RADAR CONTACT LOST /reasons/ (instructions)

РАДИОЛОКАЦИОННЫЙ КОНТАКТ ПОТЕРЯН /причины/ (указания)



Radar contact lost, left radar cover. Will regain contact in 15 kilometers.

Радиолокационный контакт потерян, вне зоны видимости локатора. Контакт будет возобновлен через 15 километров.

5.2.1.10 Отказы радиолокационного оборудования

SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary)

ВТОРИЧНЫЙ ЛОКАТОР НЕ РАБОТАЕТ (при необходимости, соответствующая информация)

PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary)

ПЕРВИЧНЫЙ ЛОКАТОР НЕ РАБОТАЕТ (при необходимости, соответствующая информация)

**РАДИОЛОКАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
ПОДХОДА И КРУГА**

5.2.2.1 Векторение для захода на посадку

VECTORIZING FOR (type) APPROACH RUNWAY (number)

ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ЗАХОДА ПО (тип) НА ВПП (номер)



Vectoring for NDB approach RWY 17.

Векторение для захода по приводам на ВПП 17.

**VECTORIZING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (number).
REPORT FIELD IN SIGHT**

ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ВИЗУАЛЬНОГО ЗАХОДА НА ВПП (номер). ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ АЭРОДРОМ

VECTORIZING FOR (positioning in the circuit)

ВЕКТОРЕНИЕ К (место на кругу полетов)



Vectoring for base.

Векторение “к третьему”.

**VECTORIZING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH
RUNWAY (number)**

ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ЗАХОДА ПО ОБЗОРНОМУ НА ВПП (номер)

VECTORIZING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY (number)

ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ЗАХОДА ПО ПОСАДОЧНОМУ НА ВПП (номер)

(type) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions)

ЗАХОД (тип) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ИЗ-ЗА (причина) (другие указания)



ILS approach not available due maintenance works.
Precision approach available.

Заход по КГС не обеспечивается из-за регламентных работ. Обеспечивается заход по посадочному.

**5.2.2.2 Векторение для захода по КГС и другим
выбранным пилотом системам захода**

POSITION (number) KILOMETERS FROM (fix). TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits)

МЕСТО (число) КМ ОТ (точка). ВЛЕВО (или ВПРАВО) КУРС (три цифры)



Position 20 km from MSA. Turn left heading 240.

Место 20 км от МСА. Влево курс 240.

YOU WILL INTERCEPT (radio aid or track) (distance) FROM (significant point or TOUCHDOWN)

ВЫ ВЫЙДЕТЕ НА (ЗАХВАТИТЕ) (РТС или ЛЗП) (дальность) ОТ (основная точка или ТОЧКА ПРИЗЕМЛЕНИЯ)



You will intercept localizer 14 km from touchdown.

Вы захватите сигнал курсового радиомаяка в 14 км от точки приземления.

REQUEST (distance) FINAL

ПРОШУ (длина) ПРЯМУЮ

Когда пилот желает выйти на посадочный курс на определенном удалении от точки приземления.



Request 10-kilometer final.

Прошу 10-километровую прямую.

CLEARED FOR (type) APPROACH RUNWAY (number)

РАЗРЕШАЮ ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО (тип) НА ВПП (номер)

Разрешение захода на посадку предполагает разрешение на выполнение разворота на предпосадочную прямую и снижение по глиссаде.



Cleared for ILS approach runway 12.

Разрешаю заход на посадку по КГС на ВПП 12.

REPORT ESTABLISHED /ON LOCALIZER (or GLIDE PATH)/

ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ /КРМ (или ГРМ)/

Слово “established” обозначает момент, начиная с которого возможно продолжение захода на посадку по бортовым средствам с использованием наземных радиотехнических систем и векторение автоматически прекращается.

CLOSING FROM LEFT (or RIGHT) / REPORT ESTABLISHED/

ПРИБЛИЖАЕТЕСЬ СЛЕВА (или СПРАВА) / ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ/

TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) /TO INTERCEPT/ or /REPORT ESTABLISHED/

ВЛЕВО (или ВПРАВО) НА КУРС (три цифры) /ДЛЯ ЗАХВАТА/ или /ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ/



Turn left heading 340 to intercept ILS RWY 19, report established.

Влево на курс 340, чтобы захватить КГС ВПП 19.

Доложите захват.

EXPECT VECTOR ACROSS (localizer course or radio aid) (reason)

ПРЕДПОЛАГАЙТЕ ВЕКТОРЕНИЕ С ПЕРЕСЕЧЕНИЕМ (направление КРМ или другого радиотехнического средства) (причина)

Пересечение посадочного курса применяется для создания продольного интервала с впереди заходящим ВС. В этих случаях экипаж не переходит в состояние собственной навигации, а продолжает выполнять указания по векторению до получения соответствующей команды.



Expect vector across localizer for spacing on final.

Предполагайте векторение поперек КРМ для интервала на прямой.

THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (localizer course or radio aid) /reason/

ЭТОТ РАЗВОРОТ ПРОВЕДЕТ ВАС ЧЕРЕЗ (направление КРМ или другого радиотехнического средства) /причина/



This turn will take you through localizer for spacing.

Этот разворот проведет Вас через курсовой для создания интервала.

TAKING YOU THROUGH (localizer course or radio aid) /reason/

ПРОВОЖУ ВАС ЧЕРЕЗ (направление КРМ или другого радиотехнического средства) /причина/



Taking you through localizer for spacing. You will intercept ILS from the right.

Провожу Вас поперек курсового для эшелонирования. Вы захватите КГС справа.

MAINTAIN (height) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION

СЛЕДУЙТЕ (высота) ДО ВХОДА В ГЛИССАДУ

REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH

ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ ГЛИССАДЫ

INTERCEPT (localizer course or radio aid) /REPORT ESTABLISHED/

ЗАХВАТИТЕ ЧЕРЕЗ (направление КРМ или другого радиотехнического средства)/ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ/

5.2.2.3 Маневрирование при независимых и зависимых заходах на параллельные ВПП

a) CLEARED FOR ILS APPROACH RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT)

РАЗРЕШЕН ЗАХОД ПО КГС НА ВПП (номер) ЛЕВАЯ (или ПРАВАЯ)



Cleared for ILS approach runway 19 Left.

Разрешен заход по РМС на ВПП 19 Левая.

b) YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER. TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER

ВЫ ПЕРЕСЕКЛИ ПОСАДОЧНЫЙ КУРС КРМ. НЕМЕДЛЕННО ВЛЕВО (или ВПРАВО) И ВЕРНИТЕСЬ НА ПОСАДОЧНЫЙ КУРС КРМ

c) ILS RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT) LOCALIZER FREQUENCY IS (frequency)

ЧАСТОТА КРМ КГС ВПП (номер) ЛЕВАЯ (или ПРАВАЯ) (частота)



ILS runway 32 Left localizer frequency is 109.5.

Частота КРМ КГС ВПП 32 Левая 109,5.

d) COLLISION ALERT, TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES (or HEADING) (three digits) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC /DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH/, CLIMB TO HEIGHT (number) METERS

УГРОЗА СТОЛКНОВЕНИЯ, НЕМЕДЛЕННО ВЛЕВО (или ВПРАВО) (число) ГРАДУСОВ (или КУРС) (три цифры) ДЛЯ РАСХОЖДЕНИЯ С БОРТОМ /ОТКЛОНЯЮЩИМСЯ ОТ СОСЕДНЕЙ ТРАЕКТОРИИ ЗАХОДА/, НАБИРАЙТЕ (высота)

**РАДИОЛОКАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
ПОСАДКИ**

5.2.3.1 Заход по посадочному локатору

При наличии отклонений от траектории захода диспетчер информирует экипаж в следующем порядке:

- удаление от точки приземления;
- положение относительно линии курса;
- положение относительно линии глиссады.

5.2.3.2 Предоставление обслуживания

THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH RUNWAY (number)

БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬСЯ ЗАХОД ПО ЛОКАТОРУ НА ВПП (номер)



This will be a precision radar approach runway 05.

Будет выполняться заход по посадочному локатору на ВПП 05.

PRECISION APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions)

ЗАХОД ПО ПОСАДОЧНОМУ НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ИЗ-ЗА (причина) (другие указания)



Precision approach not available due radar failure. I recommend you an ILS approach.

Заход по посадочному не обеспечивается из-за отказа локатора. Рекомендую заход по РМС.

IN CASE OF GO AROUND (instructions)

В СЛУЧАЕ УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ (указания)



In case of go around climb on runway heading to height 400 meters.

В случае ухода на второй круг набирайте по прямой 400 м.

5.2.3.3 Указания по ведению радиосвязи

DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS

НЕ ПОДТВЕРЖДАЙТЕ ДАЛЬНЕЙШИЕ ПЕРЕДАЧИ
Употребляется при управляемых с земли заходах на посадку после входа в глиссаду.

REPLY NOT RECEIVED. WILL CONTINUE RADAR CONTROL
ОТВЕТ НЕ ПОЛУЧЕН. ПРОДОЛЖАЮ
РАДИОЛОКАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ

5.2.3.4 Азимут

CLOSING (SLOWLY or QUICKLY) FROM THE LEFT (or RIGHT)

МЕДЛЕННО (или БЫСТРО) ПРИБЛИЖАЕТЕСЬ К ЛИНИИ
КУРСА СЛЕВА (или СПРАВА)

HEADING IS GOOD
КУРС ПРАВИЛЬНЫЙ

ON TRACK
НА ЛИНИИ ПУТИ (ПОСАДОЧНОМ КУРСЕ)

SLIGHTLY (or WELL, or GOING) LEFT (or RIGHT) OF TRACK
СЛЕГКА (или ЗНАЧИТЕЛЬНО, или ИДЕТЕ) ЛЕВЕЕ (или ПРАВЕЕ) КУРСА

(number) METERS LEFT (or RIGHT) OF TRACK
(число) МЕТРОВ ПРАВЕЕ (или ЛЕВЕЕ) КУРСА

5.2.3.5 Угол места

APPROACHING GLIDEPATH
ПОДХОДИТЕ К ГЛИССАДЕ

COMMENCE DESCENT NOW /AT (number) METRES PER SECOND (or ESTABLISH A (number) DEGREE GLIDEPATH)/
НАЧИНАЙТЕ СНИЖЕНИЕ СЕЙЧАС /ПО (число) МЕТРОВ В СЕКУНДУ (или УСТАНОВИТЕ (число) -ГРАДУСНУЮ ГЛИССАДУ

Логическое ударение как в английской, так и в русской фразе падает на слово “now” – “сейчас”.



Commence descent now to establish a three degree glidepath.

Начинайте снижение сейчас, чтобы выдержать глиссаду с углом наклона 3 градуса.

RATE OF DESCENT IS GOOD

СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ ПРАВИЛЬНАЯ

ON GLIDEPATH

НА ГЛИССАДЕ

SLIGHTLY (or WELL, or GOING) ABOVE (or BELOW) GLIDEPATH

СЛЕГКА (или ЗНАЧИТЕЛЬНО, или ИДЕТЕ) ВЫШЕ (или НИЖЕ) ГЛИССАДЫ



Slightly above glidepath.

Слегка выше глиссады.

/STILL/ (number) METERS TOO HIGH (or TOO LOW)

/ПО-ПРЕЖНЕМУ/ (число) МЕТРОВ ВЫШЕ (или НИЖЕ)



Still 50 m too low.

По-прежнему на 50 м ниже.

ADJUST RATE OF DESCENT

ОТРЕГУЛИРУЙТЕ СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ

COMING BACK /SLOWLY (or QUICKLY)/ TO THE GLIDEPATH

МЕДЛЕННО (или БЫСТРО) ВОЗВРАЩАЕТЕСЬ НА ГЛИССАДУ

RESUME NORMAL RATE OF DESCENT

ВОЗОБНОВИТЕ НОРМАЛЬНУЮ СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ

(distance) FROM TOUCHDOWN, HEIGHT SHOULD BE (number) METERS

(удаление) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ. ВЫСОТА ДОЛЖНА БЫТЬ (число) МЕТРОВ



3 km from touchdown. Height should be 150 m.
3 км до точки приземления. Высота должна быть
150 м.

**ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE (to be followed by
appropriate instructions)**

УГЛОМЕСТНЫЙ ЭЛЕМЕНТ (ГЛИССАДНАЯ АНТЕННА) НЕ
РАБОТАЕТ (должны следовать соответствующие
указания)



Elevation element unserviceable, 6 kilometers from touch
down, height should be 300 m.
Глиссадная антенна не работает, удаление от зоны
посадки 6 км, высота должна быть 300 м.



Elevation element is active till 4 km final due to rain
clutters (precipitation, weather).
Глиссадная антенна работает только до 4-рех
километров на предпосадочной из-за дождя (осадков,
сложных метеоусловий).

5.2.3.6 Удаление

(distance) FROM TOUCHDOWN / THRESHOLD
(удаление) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ / ПОРОГА

OVER APPROACH LIGHTS
НАД ОГНЯМИ ПОДХОДА

OVER THRESHOLD
НАД ПОРОГОМ ВПП

5.2.3.7 Проверки

a) CHECK GEAR DOWN AND LOCKED
ПРОВЕРЬТЕ ВЫПУСК И ФИКСАЦИЮ ШАССИ

b) CHECK DECISION HEIGHT
ПРОВЕРЬТЕ ВЫСОТУ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ

5.2.3.8 Завершение захода

REPORT VISUAL

ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ

REPORT RUNWAY /LIGHTS/ IN SIGHT

ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ВПП /ОГНИ ВПП/

APPROACH COMPLETED /instructions/

ЗАХОД ЗАВЕРШЕН /указания/



A half kilometer from touchdown, approach completed.

Полкилометра от точки приземления, заход окончен, конец.

5.2.3.9 Уход на второй круг

CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND /missed approach instructions/

ПРОДОЛЖАЙТЕ ВИЗУАЛЬНО ИЛИ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ /указания по схеме ухода/

GO AROUND IMMEDIATELY /missed approach instructions/

НЕМЕДЛЕННО УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ /указания по схеме ухода/

Повторяется 2 раза. Слово “immediately” подчеркивает чрезвычайность указания.



Go around immediately. Go around immediately. Climb straight ahead to height 600 m.

Немедленно уходите на 2-й круг. Немедленно уходите на 2-й круг. Набирайте по прямой 600.

CONFIRM YOU ARE GOING AROUND

ВЫ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ?

IF GOING AROUND (appropriate instructions)

В СЛУЧАЕ УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ /указания по схеме ухода/



If going around, climb to height 600 m to MSA.

В случае ухода на второй круг набирайте 600 м на MCA.

GOING AROUND

УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ

ФРАЗЕОЛОГИЯ, ПРИМЕНЯЕМАЯ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ВТОРИЧНОЙ РАДИОЛОКАЦИИ

5.2.4.1 Запрос возможностей приемоответчика

ADVISE MODE (AND/OR CODE) CAPABILITY OF TRANSPONDER

СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТИ УСТАНОВКИ РЕЖИМА
(И/ИЛИ КОДА) ПРИЕМООТВЕТЧИКА

TRANSPONDER (as shown in the flight plan)

ПРИЕМООТВЕТЧИК (как указано во флайт-плане)

NEGATIVE TRANSPONDER

БЕЗ ПРИЕМООТВЕТЧИКА

5.2.4.2 Указания по установке кода приемоответчика

FOR DEPARTURE SQUAWK (code)

ДЛЯ ВЫЛЕТА УСТАНОВИТЕ КОД (код)



For departure squawk 1753.

Для вылета установите 1753.

SQUAWK (code)

УСТАНОВИТЕ (код)



Squawk 6451.

Установите код 6451.

Код 2000 применяется при выходе в неконтролируемое воздушное пространство и в том случае, если диспетчер не дал экипажу указание на установку определенного кода.

5.2.4.3 Указание на повторный набор кода приемоответчика

RESET TRANSPONDER SQUAWK [(mode)] (code)

УСТАНОВИТЕ ПОВТОРНО [(режим)] (код)

Применяется при нечеткой видимости кода приемоответчика на экране индикатора или при ошибочном наборе кода экипажем.



Reset Alpha 1753.
Установите повторно А 1753.

RESETTING [(mode)] (code)

УСТАНОВЛИВАЮ ПОВТОРНО [(режим)] (код)

5.2.4.4 Указание подтвердить код приемоответчика

CONFIRM SQUAWK (code)

ПОДТВЕРДИТЕ (код)

SQUAWKING (code)

(код) УСТАНОВЛЕНО

5.2.4.5 Указание на включение режима опознавания

SQUAWK [(code)] [AND] IDENT

УСТАНОВИТЕ [(код)] [И] НАЖМИТЕ КНОПКУ «ЗНАК» (“IDENT”) ПРИЕМООТВЕТЧИКА

Для индивидуального опознавания ВС.

При выполнении этой команды экипажем на экране индикатора диспетчера радиолокационная отметка данного ВС выделяется (при наличии соответствующего наземного оборудования).

**5.2.4.6 Указание на временную приостановку работы
приемоответчика**

SQUAWK STANDBY

УСТАНОВИТЕ ПРИЕМООТВЕТЧИК В РЕЖИМ “ГОТОВ”

При выполнении этой команды бортовой приемоответчик остается в работающем состоянии, но передатчик от него отключается.

5.2.4.7 Указание на установку аварийного кода

SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO]

УСТАНОВИТЕ КОД “БЕДСТВИЕ” [СЕМЬ-СЕМЬ-НОЛЬ-НОЛЬ]

5.2.4.8 Указание на прекращение работы приемоответчика

STOP SQUAWK

ВЫКЛЮЧИТЕ ПРИЕМООТВЕТЧИК

5.2.4.9 Указание на включение режима передачи высоты

SQUAWK CHARLIE

УСТАНОВИТЕ ПРИЕМООТВЕТЧИК В РЕЖИМ ОТВЕТА
ВЫСОТЫ

**5.2.4.10 Указание на проверку установки давления на
высотомере и подтверждение эшелона**

При отличии индицируемой высоты от заданной на 90 метров и более диспетчер должен дать указание на проверку правильности выдерживания высоты и установки барометрических высотомеров:

**CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM FLIGHT LEVEL
(number)**

ПРОВЕРЬТЕ УСТАНОВКУ ВЫСОТОМЕРОВ И ПОДТВЕРДИТЕ
ЭШЕЛОН (число)



Check altimeter setting and confirm flight level 10600 m.

Проверьте установку высотомеров и подтвердите эшелон 10600.

5.2.4.11 Указание на прекращение передачи высоты из-за неправильной работы приемоответчика

STOP SQUAWK CHARLIE, WRONG INDICATION

ОТКЛЮЧИТЕ КОД ЧАРЛИ, НЕПРАВИЛЬНАЯ ИНДИКАЦИЯ

5.2.4.12 Указание на подтверждение выдерживания высоты

CONFIRM FLIGHT LEVEL (number) METERS

ПОДТВЕРДИТЕ (эшелон)

ПРАВИЛА РАДИООБМЕНА НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ ПРИ АВАРИЙНОЙ И СРОЧНОЙ СВЯЗИ

ОБЩИЕ ПРАВИЛА

6.1.1 Состояние бедствия и состояние срочности определяются как:

Бедствие (distress) – это состояние, при котором существует серьезная и (или) непосредственная угроза, и требуется немедленная помощь;

Срочность (urgency) – это состояние, влияющее на безопасность воздушного судна или другого транспортного средства, либо на безопасность людей, находящихся на борту или в пределах видимости с борта, но не требующее немедленной помощи.

6.1.2 Для сообщения о состоянии бедствия или срочности служат радиотелефонные сигналы MAYDAY и PAN соответственно, которые предваряют первое сообщение о бедствии или срочности.

6.1.3 Диспетчер подтверждает получение сигнала бедствия при первом ответе словами “Вас понял, бедствие” – “Roger, MAYDAY”.

6.1.4 Сообщение о бедствии имеет приоритет над всеми другими передачами, срочное сообщение преобладает над всеми сообщениями, кроме сообщения о бедствии.



MAYDAY MAYDAY MAYDAY, HiFly 45, engine on fire.
МЭЙДЭЙ МЭЙДЭЙ МЭЙДЭЙ, ХайФлай 45, пожар двигателя.



HiFly 45, Rostov Control, roger, MAYDAY.
ХайФлай 45, Ростов Контроль, понял, МЭЙДЭЙ.



PAN PAN PAN, HiFly 45, we have two drunk passengers, one is seriously injured, request priority landing, police and medical assistance on landing.

ПАН ПАН ПАН, ХайФлай 45, у нас два пьяных пассажира, один серьезно травмирован, прошу внеочередную посадку, полицию и медицинскую помощь после посадки.



HiFly 45, Rostov Control, copied, stand by for vectors.

ХайФлай 45, Ростов Контроль, принял, ожидайте векторение.

6.1.5 При сообщениях о бедствии и срочных сообщениях с целью облегчения понимания радиопередачи должны вестись медленно и разборчиво, каждое слово должно произноситься четко. При передаче информации на борт воздушного судна число таких передач, их объем и содержание должны сводиться к разумному минимуму, продиктованному создавшейся ситуацией.

6.2 Введение и отмена радиомолчания

6.2.1 Режим радиомолчания может быть введен диспетчерским пунктом или экипажем терпящего бедствие воздушного судна для всех находящихся на данной частоте воздушных судов, либо для одного воздушного судна, мешающего переговорам с терпящим бедствие экипажем.



ALL STATIONS, STOP TRANSMITTING, MAYDAY

ВСЕМ БОРТАМ, ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ, БЕДСТВИЕ



HiFly 45, STOP TRANSMITTING, MAYDAY

ХайФлай 45, ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ, БЕДСТВИЕ

6.2.2 Если воздушное судно не находится больше в состоянии бедствия, его экипаж аннулирует переданное сообщение о бедствии.



Rostov Control, HiFly 45, CANCEL DISTRESS, engine fire put out, request return to Rostov.

Ростов Контроль, ХайФлай 45, ОТМЕНА БЕДСТВИЯ, пожар двигателя погашен, разрешите вернуться в Ростов.

6.2.3 После того как воздушное судно больше не находится в состоянии бедствия или радиообмен с ним переведен на другую частоту, диспетчер отменяет режим радиомолчания.



ALL STATIONS, DISTRESS TRAFFIC ENDED, resume transmitting

ВСЕМ БОРТАМ, АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ

ЗАВЕРШИЛАСЬ, возобновите передачи

Соответствует русскому “Связь в обычном режиме”.

6.3 Пожары



We've a fire warning light in the cabin (in the hold, in the galley).

У нас горит лампочка индикации пожара в пассажирском салоне (грузовом отсеке, в кухне).




We have a fire in our number three.


У нас пожар третьего двигателя.

Слово “двигатель” иностранными пилотами обычно опускается.


 **We've smoke in the cockpit.**
У нас дым в кабине экипажа.

 **We have a smell of burning.**
У нас пахнет горелым.


e)

 **HiFly 45, engine on fire, making forced landing 40 kilometers west of MSA.**
ХайФлай 45, пожар двигателя, выполняю вынужденную посадку в 40-ка км западнее МСА.


f)

 **We've a fire warning light on our number one.**
У нас горит лампочка индикации пожара двигателя номер один.

g)

 **Our number two is on fire.**
Горит второй двигатель.

h)

 **Unable to put out fire.**
Не могу погасить пожар.

6.4 Отказ двигателя



Moscow Approach, HiFly 45, AR, 3000 meters, engine losing power, engine losing power.

Москва Подход, ХайФлай 45, АР, 3000, двигатель теряет мощность, двигатель теряет мощность.



MAYDAY MAYDAY MAYDAY, LoGo 12, engine failed, will attempt to land at your field, 15 kilometers west, 1800 meters, turning left onto heading 080.

МЭЙДЭЙ МЭЙДЭЙ МЭЙДЭЙ, ЛоуГоу 12, отказ двигателя, попытаюсь произвести посадку на вашем аэродроме, в 15-ти км западнее, 1800 м, выполняю левый разворот на курс 080.



LoGo12, Vnukovo Radar, roger MAYDAY, cleared straight-in runway 06, wind 040 degrees 5 meters per second, QFE 998 hectopascals, you are number one.

ЛоуГоу 12, Внуково Круг, понял МЭЙДЭЙ, разрешаю заход с прямой ВПП 06, ветер 40 градусов 5 м/сек, давление аэродрома 998 гектопаскалей, ваш номер первый.



HiFly 45, CANCEL DISTRESS, engine serviceable. Runway in sight, ready to land.

ХайФлай 45, ОТМЕНА БЕДСТВИЯ, двигатель работает. Полосу наблюдаю, прошу посадку.



We've lost our number one.

У нас отказал двигатель номер один.

Глагол “to lose” – “терять” употребляется в смысле потери тяги двигателя, а не его физического отсоединения.



We've a rough running engine.

У нас неустойчиво работает двигатель.



Number one is OK now.

С первым двигателем теперь все в порядке.



We've vibration in our number four.

У нас вибрация четвертого двигателя.

6.5 Разгерметизация и экстренное снижение

EMERGENCY DESCENT (intentions)

АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ (намерения)



Attention all aircraft in the vicinity of (or at) (significant point or location) emergency descent in progress from flight level (number) (followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.)

Внимание, всем бортам, в районе (основная точка или место) выполняется аварийное снижение с эшелона (число) (затем при необходимости следуют конкретные указания, разрешения, информация о движении и т.д.)



We've a pressurization problem.

У нас проблема с наддувом.
Обычно употребляется пилотом после взлета, когда не удастся установить необходимый перепад давления, либо в полете, когда, например, трескается стекло.



We've had explosive decompression.

У нас полная разгерметизация.
Используемое слово "explosive" – "взрывная" – не означает, что на борту произошел взрыв. Это слово применяется к скоротечной и полной разгерметизации ВС. Обычно используется при экстренном снижении.



We have a cracked windshield (side window).

У нас треснуло лобовое стекло (иллюминатор).

6.6 Слив, выработка и течь топлива

a)



We'll have to dump.

Нам придется сливать топливо.

b)



I intend to dump fuel.

Я собираюсь сливать топливо.

c)



All stations, DC 8 dumping fuel at flight level 3000 meters between 40 and 20 kilometers west of MSA.

Всем бортам, ДиСи 8 сливает топливо на эшелоне 3000 м от 40 до 20 км западнее МСА.

d)



All stations, fuel dumping completed.

Всем бортам, слив топлива закончен.

e)



Are you going to burn off fuel?

Вы будете вырабатывать топливо?

f)



We require 3 hours to burn off fuel.

Нам нужно 3 часа, чтобы выработать топливо.

g)



Stop taxi, you have fuel leakage.

Прекратите руление, у вас течь топлива.

6.7 Малый остаток топлива



I am low on fuel.

У меня мало топлива.

Часто пилоты не заявляют открыто о серьезности проблемы, так как считают, что это может повредить репутации как их самих, так и их авиакомпании. Поэтому сразу установите остаток топлива, запросив об этом экипаж – “Report endurance” – “Доложите остаток топлива”. Если возникают сомнения в благополучном завершении рейса, запросите, как указано в п. “с”.



I am running out of fuel.

У меня заканчивается топливо.



Do you wish to declare an emergency?

Вы хотите объявить аварийную ситуацию?



I declare emergency.

Объявляю аварийную ситуацию.



Report endurance.

Доложите остаток топлива.

6.8 Отказы систем ВС

a)



We've an electric problem.

У нас проблемы с электрикой.

Может означать любой из возможных отказов электрики – от отказа генераторов до выхода из строя навигационных приборов.

b)



We've a hydraulic problem.

У нас проблемы с гидравликой.

Может означать любой из возможных отказов гидравлики – от невыпуска закрылков (шасси и т.п.) до невозможности управления носовой ногой после посадки.

c)



Our FMS (Flight Management System) is on the blink,
or
Our FMS (Flight Management System) is U/S
(unserviceable).

У нас отказ системы управления полетом.

U/S произносится как [ju: es].

Означает ту или иную поломку системы управления полетом. После этой фразы пилот, скорее всего, запросит помощь или информацию у диспетчера.

d)



Our inertial navigation system (INS) has failed.

У нас отказала инерциальная система.

INS произносится [ai en 'es].

e)



Confirm INS operating normally.

Подтвердите – инерциальная система работает нормально?

6.9 Потеря радиосвязи

6.9.1 Если экипаж не может установить связь с диспетчерским пунктом на установленной частоте, он предпринимает попытки установить связь на частоте смежного диспетчерского пункта и с другими воздушными судами на этих частотах.



Moscow Control, HiFly 45 on 125.5, how do you read?

Москва Контроль, ХайФлай 45 на 125,5, как слышите?



Any station on 125.5, HiFly 45, how do you read?

Любая станция на 125,5, ХайФлай 45, как слышите?

6.9.2 Если все попытки установить связь оказываются безрезультатными, экипаж дважды передает свои сообщения на установленной частоте, предваряя их словами “Передаю блиндом” (дословно – “вслепую”) – “Transmitting blind” (произносится [blaind]). В сообщении пилота указывается место или время следующей передачи и намерения командира воздушного судна. На бортовом приемоответчике набирается соответствующий код вторичной радиолокации.



HiFly 45, transmitting blind. Position MSA, flight level 9100 m, estimating BNK at 31, DZL next. I say again.

HiFly 45, transmitting blind. Position MSA, flight level 9100 m, estimating BNK at 31, DZL next. Next transmission at BNK.

ХайФлай 45, передаю блиндом. Место – МСА, эшелон 9100, рассчитываю БНК в 31 минуту, следующий ДЗЛ. Повторяю. ХайФлай 45, передаю блиндом. Место – МСА, эшелон 9100, рассчитываю БНК в 31 минуту, следующий ДЗЛ. Следующий выход на связь над БНК.

6.9.3 Если диспетчер не может установить связь с воздушным судном на установленных частотах, то он просит помощи в установлении связи у экипажей находящихся на этом маршруте воздушных судов и диспетчеров смежных диспетчерских пунктов.

6.9.4 Если все попытки установить связь оказываются безрезультатными, диспетчер пытается установить возможность получения экипажем его указаний. Для этого, если позволяют условия, могут использоваться отвороты воздушного судна от курса следования, работа бортового приемоответчика, визуальные средства.

a) IF RADIO CONTACT LOST (instruction)

В СЛУЧАЕ ОТКАЗА РАДИОСВЯЗИ (указания)

- b) RADIO CONTACT LOST (instruction)**
РАДИОСВЯЗЬ ПОТЕРЯНА (указания)
- c) REPLY NOT RECEIVED (instructions)**
ОТВЕТ НЕ ПОЛУЧЕН (указания)
- d) IF YOU READ /maneuver instructions or SQUAWK (code or IDENT)/**
ЕСЛИ СЛЫШИТЕ МЕНЯ, /указание о выполнении маневра или УСТАНОВИТЕ КОД ОТВЕТЧИКА (код или ОПОЗНАВАНИЕ)/
Не следует предлагать пилоту установить сигнал бедствия, так как если после установки такого сигнала ВС действительно начнет терпеть бедствие, то диспетчер уже не сможет об этом узнать.



Reply not received, if you read turn left 40 degrees.

Ответ не получен, если слышите меня, отверните влево 40 градусов.



Reply not received, if you read squawk IDENT.

Ответ не получен, если слышите меня, установите ответчик в режим опознавания.



If you read, squawk 2000.

Если слышите меня, установите код 2000.

- e) (maneuver or SQUAWK) OBSERVED. POSITION (position of aircraft). WILL CONTINUE TO PASS INSTRUCTIONS**
(маневр или КОД ОТВЕТЧИКА) НАБЛЮДАЮ. ВАШЕ МЕСТО (местонахождение воздушного судна). ПРОДОЛЖУ ДАВАТЬ УКАЗАНИЯ
Указания передаются дважды.



Turn observed, position 10 kilometers north of MSA, will continue to pass instructions. Resume own navigation.

Разворот наблюдаю, находитесь в 10-ти км севернее МСА, продолжу давать указания. Возобновите собственную навигацию.



IDENT observed, will continue to pass instructions.

Сигнал опознавания наблюдаю, продолжу давать указания.

f) ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER)

ПОДТВЕРДИТЕ ДВИЖЕНИЕМ ЭЛЕРОНОВ (или РУЛЯ НАПРАВЛЕНИЯ)

Может употребляться, когда ВС находится в пределах видимости.

g) ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS

ПОДТВЕРДИТЕ ПОКАЧИВАНИЕМ КРЫЛЬЕВ

Может употребляться, когда ВС находится в пределах видимости.

h) ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS

ПОДТВЕРДИТЕ МИГАНИЕМ ПОСАДОЧНЫХ ФАР

Может употребляться, когда ВС находится в пределах видимости.

i) If no transmissions received for 3 minutes continue visually or go around.

Если в течение 3 минут не получите сообщений, продолжайте визуально или уходите на второй круг.

При выполнении заходов по обзорному и посадочному локаторам.

6.10 Больной на борту



PAN PAN PAN, HiFly 45, passenger with suspected heart attack, request landing at the nearest suitable aerodrome.

ПАН ПАН ПАН, ХайФлай 45, пассажир с подозрением на сердечный приступ, прошу посадку на ближайшем подходящем аэродроме.



We request an ambulance (medical assistance, wheel chair) on landing.

Просим скорую помощь (медицинскую помощь, кресло-каталку) по прилету.



The pilot is incapacitated /due food poisoning/.

Пилот не может выполнять свои обязанности /из-за пищевого отравления/.

Обычно имеется в виду, что пилот без сознания, либо по какой-либо причине не в состоянии управлять самолетом (отравление, приступ болезни, телесные повреждения).



There are several seriously injured passengers.

Есть несколько серьезно травмированных пассажиров.

6.11 Полет в опасных метеоусловиях



We have just flown through heavy hail, I think the radome is damaged.

Мы только что прошли сквозь сильный град, мне кажется, поврежден обтекатель локатора.



We have had a lightning strike, the ADF is going round and round.

В нас ударила молния, радиокompас постоянно крутится.



We are losing height slowly because of severe icing, will have to make a forced landing.

Мы медленно теряем высоту из-за сильного обледенения, придется выполнять вынужденную посадку.



We encountered severe CAT (clear air turbulence) at our flight level, we have cabin crew scalded by hot coffee and passengers with broken limbs. Request immediate diversion to Irkutsk and will need medical services on landing.

Мы попали в сильную турбулентность ясного неба на нашем эшелоне, у нас проводники ошпарились горячим кофе и есть пассажиры со сломанными конечностями. Прошу немедленный уход на Иркутск и медицинскую помощь после посадки.



Request to avoid weather 15 kilometers south of the airway.

Разрешите обойти метеоусловия в 15 км южнее трассы.

В английской радиосвязи при обходе неблагоприятных метеоусловий (грозы, турбулентность ясного неба и т.д.) часто используется слово "weather".

6.12 Потеря ориентировки

а)



INS (Inertial Navigation System) has not been updated for some time, can you confirm our position?

Инерциальная навигационная система уже какое-то время не обновляется, можете подтвердить наше место?

Следует иметь в виду, что пилоты практически никогда не сообщают о потере ориентировки, обычно всегда указывается какая-либо причина и запрашивается векторение.

b)



MAYDAY MAYDAY MAYDAY, HiFly 45, total instruments failure, request vectors to Rostov.

МЭЙДЭЙ МЭЙДЭЙ МЭЙДЭЙ, ХайФлай 45, полный отказ приборов, прошу векторение на Ростов.

c)



You are deviating north of track. Turn right heading 250.

Вы уклоняетесь к северу от линии пути. Вправо курс 250.

6.13 Акт незаконного вмешательства (угон)

Порядок радиообмена на русском языке между диспетчером и пилотом ВС (для уточнения ситуации) при поступлении соответствующего сигнала ответчика не имеет такой же реалии в английской радиотелефонной связи, и не будет понятен иностранным экипажам.



HiFly 45, confirm squawking allocated (assigned) code.

ХайФлай 45, подтвердите установку присвоенного (назначенного) кода.

Эта кодовая фраза означает: “Вы продолжаете передавать код, заданный вам перед вылетом, или вы изменили его из-за каких-то обстоятельств на борту?”



HiFly 45, confirm squawk 7500.

ХайФлай 45, подтвердите код ответчика 7500.
Эта кодовая фраза означает: «Подтвердите, что вы установили код 7500 из-за каких-то обстоятельств на борту».



Affirm, HiFly 45.

Да, ХайФлай 45.
Означает, что на ВС совершен акт незаконного вмешательства.



Negative, HiFly 45.

Нет, ХайФлай 45.
Означает, что на ВС совершен акт незаконного вмешательства.



----- (no reply)

----- (ответ отсутствует)

Означает, что на ВС совершен акт незаконного вмешательства.

6.14 Другие сообщения

a)



We've had a bird strike.

В нас попала птица.

b)



Cabin not secure.

Пассажирский салон не готов.

Означает, что бортпроводники еще не успели убрать и закрепить посуду, поэтому ВС не может сейчас производить посадку.

c)



One of our pax is drunk.

У нас пьяный пассажир.

Довольно часто пилоты вместо полного слова "passenger" произносят это жаргонное слово, которое обычно используется в письменном виде в сопроводительной пассажирской документации.

d)



We have a slight problem here.

У нас небольшая проблема.

Обычно означает, что проблема на самом деле серьезная. Многие пилоты склонны приуменьшать возникшие затруднения.

6.15 Перехват воздушного судна

a)



Follow me.

Следуйте за мной.

b)



Descend.

Снижайтесь.

c)



Roger, wilco.

Понял, выполняю.

d)



Intercepted.
Перехвачен.

e)



You land.
Выполняйте посадку.

e)



Follow the interceptor.
Следуйте за перехватчиком.

Страница оставлена незаполненной преднамеренно

ОБЩАЯ ФРАЗЕОЛОГИЯ ДЛЯ КООРДИНАЦИИ СО СЛУЖБАМИ УВД ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ

7.1 РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ И УТОЧНЕННОЕ РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ

При передаче управления от одного центра УВД другому сообщение при согласовании такой передачи имеет следующий рекомендуемый порядок:

- слово “estimate” – “рассчитывайте” (или, как принято в РФ – “запишите”);
- позывной ВС;
- код ВРЛ;
- тип ВС;
- слово “estimating” – “рассчитывает”;
- точка передачи управления;
- расчетное время пролета точки передачи управления;
- эшелон полета;
- отклонения от маршрута (если имеются);
- другая информация.

Сообщение принимающего центра, подтверждающего согласование, имеет следующий формат:

- слово “Roger” – “Вас понял”;
- позывной ВС;
- присвоенный (либо вновь назначенный) код ВРЛ;
- расчетное время пролета точки передачи управления;
- эшелон полета.

При внесении изменений в уже проведенное согласование сообщение имеет следующий формат:

- слово “Revision” – “Изменение”;
- позывной ВС;
- изменяемая информация.

Формат сообщения вызываемому пункту при отсутствии у него предварительной информации:

**ESTIMATE /direction of flight/ (aircraft call sign) (SQUAWKING
(SSR code)/ (type) ESTIMATING (significant point) (time) (flight
level) (or DESCENDING FROM (flight level) TO (flight level)
/SPEED (filed TAS)/ (route) /REMARKS/**

ЗАПИШИТЕ /направление полета/ (позывной воздушного судна) /ОТВЕТЧИК (код)/ (тип) РАСЧЕТНОЕ (основная точка) (время) (эшелон) (или СНИЖАЕТСЯ С (эшелон) ДО (эшелон) /СКОРОСТЬ (заявленная истинная воздушная скорость)/ (маршрут) /ЗАМЕЧАНИЯ/

Формат сообщения вызываемому пункту при наличии у него предварительной информации:



ESTIMATE (aircraft call sign);

ЗАПИШИТЕ (позывной воздушного судна)



Go ahead for (aircraft call sign);

Продолжайте для (позывной воздушного судна);
В случае отсутствия данных плана полета
принимающий диспетчер (2-й) отвечает на
запрос “b” NO DETAILS – СВЕДЕНИЙ НЕ
ИМЕЮ, и передающий диспетчер (1-й) передает
расчетные данные полностью, как
указано в п. “a”.



**(aircraft call sign) SQUAWKING (SSR code)
/ESTIMATING/ (significant point) (time) AT (flight level);**
(позывной воздушного судна) ОТВЕТЧИК (код)
/РАССЧИТЫВАЕТ/ (основная точка) В (время) НА
(эшелон);

Примеры координации между диспетчерскими пунктами Helsinki Control (Хельсинки Контроль) и Ladoga Control (Ладога Контроль) (вымышленный позывной):

При наличии у вызываемого пункта предварительной информации:



Ladoga from Helsinki.



Ладога – Хельсинки ответьте.
Helsinki, go ahead.

Хельсинки, на приеме (продолжайте).



Estimate HiFly 45.
Запишите ХайФлай 45.



Go ahead.
На приеме (продолжайте).



HiFly 45 squawking 4531, estimating AB 56 at flight level 330.
ХайФлай 45, код ответчика 4531, рассчитывает АБ в 56 минут на 330 эшелоне.



Ladoga copied HiFly 45, squawking 4531, AB 56 at flight level 330.
Ладоба записала – ХайФлай 45 рассчитывает АБ в 56 минут на 330 эшелоне.



Copied OK.
Записали правильно.

При отсутствии у вызываемого пункта предварительной информации:



Ladoga from Helsinki.
Ладоба – Хельсинки ответьте.



Helsinki, go ahead.
Хельсинки, продолжайте.



Estimate HiFly 45.
Запишите ХайФлай 45.



No details.
Сведений не имею.



Estimate eastbound HiFly 45, squawking 4531, estimating AB 56 at 330, speed 770 to Moscow.
Запишите в восточном направлении ХайФлай 45, код ответчика 4531, рассчитывает АБ в 56 минут на 330 эшелоне, скорость 770, на Москву.

Примечание: указываются только два направления – восточное

и западное, в соответствии с “четными” и “нечетными” эшелонами.



Ladoga copied HiFly 45, squawking 4531, estimating AB 56 at 330, speed 770 to Moscow.

Ладоба записала – ХайФлай 45 рассчитывает АБ в 56 минут на 350 эшелоне, скорость 770, на Москву.



Copied OK.

Записали правильно.

ESTIMATE UNMANNED FREE BALLOON(S) (identification and classification) ESTIMATED OVER (place) AT (time) REPORTED FLIGHT LEVEL(S) (figure or figures) METERS /or FLIGHT LEVEL UNKNOWN/ MOVING (direction) ESTIMATED GROUND SPEED (figure) KILOMETERS PER HOUR (other pertinent information, if any)

ЗАПИШИТЕ БЕСПИЛОТНЫЙ НЕУПРАВЛЯЕМЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ШАР(Ы) (опознавательный индекс и класс) РАСЧЕТНОЕ НАД (место) В (время) ПО ДОКЛАДАМ НА ЭШЕЛОНЕ (ЭШЕЛОНАХ) (число или числа) (или ЭШЕЛОН НЕИЗВЕСТЕН) СМЕЩАЕТСЯ (направление) РАСЧЕТНАЯ ПУТЕВАЯ СКОРОСТЬ (число) (если имеется, другая соответствующая информация)

REVISION (aircraft call sign) (details as necessary)

ИЗМЕНЕНИЕ (позывной воздушного судна) (при необходимости, соответствующие сведения)

При наличии изменений:



Ladoga from Helsinki.

Ладоба – Хельсинки ответьте.



Helsinki, go ahead.

Хельсинки, продолжайте.



Revision, HiFly 45 now estimating AB at flight level 370.

Изменение, ХайФлай 45 теперь рассчитывает АБ на 370 эшелоне.



Ladoga copied HiFly 45, AB at flight level 370.

Ладоба записала – ХайФлай 45, АБ на 370 эшелоне.



Copied OK.
Записали правильно.

7.2 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ

REQUEST RELEASE OF (aircraft call sign)

ПРОШУ ПЕРЕДАЧУ УПРАВЛЕНИЯ (позывной воздушного судна)



Helsinki, request release of HiFly 45.
Хельсинки, прошу передачу управления ХайФлай 45.

(aircraft call sign) RELEASED /AT (time)/ /conditions and/or restrictions/

ПЕРЕДАЛ УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) /В (время)/ /условия и/или ограничения/



HiFly 45 released at 56.
Передал управление ХайФлай 45 в 56 минут.

IS (aircraft call sign) RELEASED /FOR CLIMB (or DESCENT)?

ВЫ ПЕРЕДАЛИ УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) /ДЛЯ НАБОРА (или СНИЖЕНИЯ)?



Is HiFly 45 released?
Вы передали управление ХайФлай 45?

(aircraft call sign) NOT RELEASED /UNTIL (time or significant point)

УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) НЕ ПЕРЕДАЮ /ДО (время или основная точка)/



HiFly 45 not released until AB.
ЛК – Управление ХайФлай 45 не передаю до АБ.

UNABLE RELEASE (aircraft call sign) /TRAFFIC IS (details)/

УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) ПЕРЕДАТЬ НЕ МОГУ /ДРУГОЙ БОРТ (подробности)/



Unable release HiFly 45 due traffic.

Управление ХайФлай 45 передать не могу,
мешает другой борт.

7.3 ИЗМЕНЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ

a) **MAY WE CHANGE CLEARANCE OF (aircraft call sign) TO (details of alteration proposed)**

МОЖЕМ ЛИ МЫ ИЗМЕНИТЬ РАЗРЕШЕНИЕ ДЛЯ
(позывной воздушного судна) НА (подробности
предлагаемого изменения)?



May we change clearance of HiFly 45 to CD at 58, then EF
at 1409, flight level 370?

Можем ли мы изменить разрешение для ХайФлай 45
на ЦД в 58 минут, далее ЕФ в 1409, эшелон 370?

AGREED TO (alteration of clearance) OF (aircraft call sign)

СОГЛАСЕН НА (измененное разрешение) ДЛЯ (позывной
воздушного судна)



Agreed to CD at 58, then EF at 1409, flight level 370
of HiFly 45.

Согласен на ЦД в 58 минут, далее ЕФ в 1409,
эшелон 370 для ХайФлай 45.

UNABLE TO APPROVE CHANGE TO CLEARANCE OF (aircraft call sign)

ЗАПРЕЩАЮ ИЗМЕНЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ ДЛЯ (позывной
воздушного судна)



Unable to approve change to clearance of HiFly 45.

Запрещаю изменение разрешения для ХайФлай
45.

**UNABLE TO APPROVE (desired route, flight
level, etc.) /OF (aircraft call sign) /DUE (reason)/ (alternative
clearance proposed)**

ЗАПРЕЩАЮ (желаемый маршрут, эшелон и т.д.) /**ДЛЯ**
(позывной воздушного судна) /**ИЗ-ЗА** (причина)/
(предлагаемое альтернативное разрешение)



Unable to approve CD at 58, then EF at 1409,
flight level 370 of HiFly 45 due flight level
restrictions. AB is available at flight level 370 till
1410.

Запрещаю ЦД в 58 минут, далее ЕФ в 1409,
эшелон 370 для ХайФлай 45 из-за ограничений
по высоте. АБ свободно на 370 эшелоне
до 14 часов 10 минут.

7.4 ЗАПРОС НА ПРИЕМ ВС

**APPROVAL REQUEST (aircraft call sign) ESTIMATED
DEPARTURE FROM (significant point) AT (time)**

ПРОШУ ОДОБРИТЬ ДЛЯ (позывной воздушного судна)
РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ ВЫЛЕТА ИЗ (основная точка) **В**
(время)



Approval request HiFly 45, estimated departure from
Helsinki at 1340.

Прошу одобрить для ХайФлай 45 расчетное время
вылета из Хельсинки в 13.40.

(aircraft call sign) REQUEST APPROVED /restriction if any/
(позывной воздушного судна) **ЗАПРОС ОДОБРЯЮ**
/возможные ограничения/



HiFly 45 request approved, passing of the border at
1420 or before.

ХайФлай 45 – запрос одобряю, пересечение
границы до 14 часов 20 минут.

**(aircraft call sign) UNABLE APPROVE (alternative
instructions)**

(позывной воздушного судна) **ЗАПРЕЩАЮ**
(альтернативные указания)



HiFly 45 unable approve, expect 30 minute delay due restrictions.

ХайФлай 45 запрещаю, ожидайте задержку 30 минут из-за ограничений.

7.5 ПЕРЕДАЧА ВС НА КУРСЕ ПРИБЛИЖЕНИЯ

INBOUND RELEASE (aircraft call sign) /SQUAWKING (SSR code)/ (type) FROM (departure point) RELEASED AT (significant point, or time, or flight level) CLEARED TO AND ESTIMATING (clearance limit) (time) AT (flight level) /EXPECTED APPROACH TIME (time)/ CONTACT AT (time)

ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ ПРИБЫВАЮЩЕГО (позывной воздушного судна) /ОТВЕТЧИК (код)/ (тип) ИЗ (пункт вылета) УПРАВЛЕНИЕ ПЕРЕДАЛ НАД (основная точка) /или В (время), или НА (эшелон)/РАЗРЕШЕНО СЛЕДОВАТЬ НА (граница действия разрешения) РАССЧИТЫВАЕТ В (время) НА (эшелон) /РАСЧЕТНОЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (время)/ СВЯЗЬ В (время)



Inbound release HiFly 45, Airbus 310 from Helsinki released at AB, cleared to and estimating SPB at 1406 at flight level 1800 m.

Передача управления прибывающего ХайФлай 45, Аэробус 310 из Хельсинки, управление передал над АБ, разрешено следовать и рассчитывает СПБ в 14.06 на эшелоне 1800 м.

7.6 РАДИОЛОКАЦИОННАЯ ПЕРЕДАЧА ВС

RADAR HANDOVER (aircraft call sign) /SQUAWKING (SSR code) /POSITION (aircraft position or significant point) (flight level)

ПЕРЕДАЮ РАДИОЛОКАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) /ОТВЕТЧИК (код)/ МЕСТО (местонахождение воздушного судна или основная точка) (эшелон)



Radar handover HiFly 45 squawking 4531 position AB at flight level 2700 m.

Передаю радиолокационное управление ХайФлай 45,
код ответчика 4531, место – АБ на эшелоне 2700.



Handover accepted.
Управление принял.

7.7 УСКОРЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ

a) EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) EXPECTED DEPARTURE FROM (place) AT (time)

УСКОРЬТЕ РАЗРЕШЕНИЕ (позывной воздушного судна)
РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ ВЫЛЕТА ИЗ (место) В (время)



Expedite clearance HiFly 45, expected departure from
Helsinki at 1340.

Ускорьте разрешение ХайФлай 45, расчетное время
вылета из Хельсинки в 13.40.

b) EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) /ESTIMATED/ OVER (place) AT (time) REQUESTS (flight level or route, etc.)

УСКОРЬТЕ РАЗРЕШЕНИЕ (позывной воздушного судна)
/РАСЧЕТНОЕ/ (место) В (время) ЗАПРАШИВАЕТ (эшелон
или маршрут и т.д.)



Expedite clearance HiFly 45, over AB at 56, requesting
flight level 370.

Ускорьте разрешение для ХайФлай 45, над АБ в 56
минут, запрашивает эшелон 370.

Страница оставлена незаполненной преднамеренно