

Государственный комитет по авиации Республики Беларусь
ПОСТАНОВЛЕНИЕ

30 декабря 2005 г.

№ 27

**Об утверждении авиационных правил
«Практическое применение фразеологии
радиообмена на английском языке»**

На основании части второй статьи 2 и статьи 5 Воздушного кодекса Республики Беларусь, Положения о Государственном комитете по авиации Республики Беларусь, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 12 июня 2001 г. № 872, в целях унификации применения фразеологии радиообмена на английском языке со Стандартами Международной организации гражданской авиации Государственный комитет по авиации Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить прилагаемые авиационные правила «Практическое применение фразеологии радиообмена на английском языке».

2. Руководителям организаций гражданской авиации внести соответствующие изменения и дополнения в документы, регламентирующие производственную деятельность.

3. Приказ Государственного комитета по авиации Республики Беларусь от 24 сентября 1998 г. № 108 «Об утверждении и введении в действие Руководства по практическому применению фразеологии радиообмена на английском языке» признать утратившим силу с 3 января 2006 г.

4. Настоящее постановление вступает в силу с 3 января 2006 г.

Председатель

В.Г.Мельник

УТВЕРЖДЕНО
Постановление
Государственного
комитета по авиации
Республики Беларусь
30 декабря 2005 г. № 27

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА

«Практическое применение фразеологии радиообмена на английском языке»

ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Авиационные правила «Практическое применение фразеологии радиообмена на английском языке» (далее – авиационные правила) разработаны на основании части второй статьи 2 и статьи 5 Воздушного кодекса Республики Беларусь, Положения о Государственном комитете по авиации Республики Беларусь, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 12 июня 2001 г. № 872, требований Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО), изложенных в томе II Приложения 10 «Авиационная электросвязь», Руководстве по радиотелефонной связи (Doc 9432-AN/925) и Правилах аэронавигационного обслуживания Организация воздушного движения (Doc 4444, ATM/501).

2. Настоящие авиационные правила предназначены для практического применения летным и диспетчерским составом, а также для обучения слушателей и курсантов учреждений образования гражданской авиации и специалистов летного и диспетчерского составов на курсах повышения квалификации, переподготовки.

3. Специалисты летного и диспетчерского состава должны постоянно придерживаться правил ведения радиосвязи и фразеологии радиообмена с целью отработки навыков, позволяющих обеспечить высокое качество и культуру радиотелефонной связи.

4. Каждую приведенную фразу необходимо использовать с учетом конкретной ситуации. Передаваемые в процессе радиообмена команды и информация не должны ставить под сомнение основные понятия и вводить в заблуждение летный и диспетчерский состав.

5. Настоящие авиационные правила рассчитаны на специалистов, владеющих английским языком. В целях обеспечения удовлетворительного обмена сообщениями как в стандартных, так и в нестандартных ситуациях с 5 марта 2008 г. члены летных экипажей и

диспетчеры, осуществляющие УВД должны владеть разговорным английским языком на уровне «рабочий» по шкале ИКАО.

6. В тексте авиационных правил все фразы и выражения со значком «*» относятся к фразам и выражениям, используемым только пилотами. Все остальные фразы и выражения используются только диспетчером УВД.

7. Основные сокращения, применяемые в настоящих авиационных правилах:

ACAS	Airborne Collision Avoidance System;
ADR	Advisory Route;
ADT	Approved Departure Time;
AFIS	Aerodrome Flight Information Service;
AFTN	Aeronautical Fixed Telecommunication Network;
AIC	Aeronautical Information Circular;
AIP	Aeronautical Information Publication;
ANO	Air Navigation Order;
ATA	Actual Time of Arrival;
ATC	Air traffic control;
ATD	Actual Time of Departure;
ATIS	Automatic Terminal Information Service;
ATZ	Aerodrome Traffic Zone;
CTA	Control Area;
CTR	Control Zone;
DAAIS	Danger Area Activity Information Service (произносится – DAY-ES);
DACS	Danger Area Crossing service;
DF	Direction Finding;
DME	Distance Measuring Equipment;
EAT	Expected Approach Time;
ETA	Estimated Time of Arrival;
ETD	Estimated Time of Departure;
FAF	Final Approach Fix;
FIR	Flight Information Region;
FL	Flight Level;
GPU	Ground power unit;
IFR	Instrument Flight Rules;
ILS	Instrument landing system;
IMC	Instrument Meteorological Conditions;
LARS	Low Airspace Radar Service;
NDB	Non-directional beacon;
RA	Resolution Advisory;
RCC	Rescue Coordination Centre;

RTF	Radiotelephony;
RVR	Runway Visual Range;
SAR	Search and Rescue;
SID	Standard Instrument Departure;
SRA	Surveillance Radar Approach;
STAR	Standard (instrument) Arrival Route;
CTOT	Calculated take off time;
TA	Traffic Advisory;
TCAS	Traffic Alert and Collision Avoidance System;
TMA	Terminal Control Area;
UTC	Co – ordinated Universal Time;
VMC	Visual meteorological conditions;
VOR	Very high frequency omni directional radio range.

ГЛАВА 2

ПРАВИЛА ВЕДЕНИЯ РАДИОСВЯЗИ

8. Под фразеологией понимают общие правила ведения радиообмена между экипажем воздушного судна (далее – ВС) и диспетчером, осуществляющим управление воздушным движением (далее – диспетчером УВД). Фразеология включает в себя указания, разрешения, рекомендации и информацию, которые передаются с помощью специальных фраз и выражений, что делает ее отличной от разговорного и авиационного английского языка.

Фразеология не может быть переведена на русский язык дословно, возможно только описание значений конкретных слов и фраз с возможными вариантами их применения. В нестандартных ситуациях можно использовать фразы и выражения, отличные от стандартной фразеологии.

В случае возникновения особых случаев в полете необходимо придерживаться общих правил ведения радиообмена, чтобы исключить взаимонепонимание между экипажем ВС и диспетчером УВД.

9. Ведение радиосвязи должно осуществляться разборчиво и удовлетворять принимающую сторону. Перед началом ведения радиосвязи необходимо проверить приемо-передающую аппаратуру, убедиться, что уровень громкости приемника обеспечивает разборчивый и четкий прием информации.

До начала передачи сообщения необходимо предварительно его составить. Необходимо использовать нормальный тон ведения радиосвязи, говорить четко и разборчиво. Голос при ведении радиосвязи должен быть спокойным, ровным и достаточно громким.

Скорость передачи слов не должна превышать 100 слов в минуту. В случае, когда информация передается под запись, необходимо

использовать более медленный темп ведения радиосвязи. Небольшие паузы перед и после передачи цифр делают их более легкими для восприятия.

Необходимо стараться не проглатывать окончания и произносить такие сочетания, как «ег», не начинать передачу прежде, чем будет нажата кнопка передатчика, и не отпускать ее до тех пор, пока не закончится передача команды или сообщения.

Необходимо учитывать, что для большинства специалистов летного и диспетчерского состава английский язык не является родным. В связи с этим не желательно использование надуманных акцентов. Необходимо применять стандартные слова и выражения везде, где это только возможно.

10. При ведении радиотелефонной связи для произношения имен собственных и служебных сокращений используется радиотелефонный алфавит:

Русский	Английский	Кодовое слово	Произношение
А	A	ALPHA	ЭЛФА
Б	B	BRAVO	БРАВО
В	W	WHISKEY	ВИСКИ
Г	G	GOLF	ГОЛФ
Д	D	DELTA	ДЭЛТА
Е	E	ECHO	ЭКО
Ж	V	VICTOR	ВИКТА
З	Z	ZULU	ЗУЛУ
И	I	INDIA	ИНДИА
Й	J	JULIETT	ДЖУЛЬЕТ
К	K	KILO	КИЛО
Л	L	LIMA	ЛИМА
М	M	MIKE	МАЙК
Н	N	NOVEMBER	НОВЕМБА
О	O	OSCAR	ОСКА
П	P	PAPA	ПАПА
Р	R	ROMEO	РОМЕО
С	S	SIERRA	СЬЕРА
Т	T	TANGO	ТЭНГО
У	U	UNIFORM	ЮНИФОРМ
Ф	F	FOXTROT	ФОКСТРОТ
Х	H	HOTEL	ХОТЕЛ
Ц	C	CHARLIE	ЧАРЛИ
Щ	Q	QUEBEC	КЕБЕК
Ь	X	X-RAY	ЭКС-РЭЙ
Ы	Y	YANKEE	ЯНКИ

11. Передача цифр при ведении радиотелефонного обмена имеет следующие особенности произношения:

Цифры	Произношение
0	ЗИ-РО
1	УАН
2	ТУ

3	ТРИ
4	ФО-ЭР
5	ФАЙФ
6	СИКС
7	СЭВ-ЭН
8	ЭЙТ
9	НАЙН-ЭР

12. При передаче сообщений, содержащих данные о:
 позывном воздушного судна;
 атмосферном давлении;
 эшелоне полета, измеряемого в сотнях футов;
 курсе полета;
 направлении и скорости ветра;
 коде ВОРЛ;
 частоте (канале) связи,
 каждая цифра должна произноситься по отдельности.

Примеры:

ДАННЫЕ	ПРАВИЛА ПЕРЕДАЧИ
BAW 246	Speedbird Two Four Six
FL 180	Flight Level One Eight Zero
150 Degrees	One Five Zero Degrees
18 Knots(m/s)	One Eight Knots (Meters per Second)
132.1	One Three Two Decimal One
4660	Four Six Six Ziro

13. Числа, содержащие целые значения сотен и тысяч, должны произноситься с использованием слов Thousand (ТАУЗЕНД) и Hundred (ХАНДРЕД) при передаче сообщений содержащих данные о:

видимости на ВПП;
 абсолютной высоте полета;
 относительной высоте полета;
 эшелоне полета, измеряемого в метрах;
 высоте нижней границы облаков.

Примеры:

ЦИФРЫ	ПРАВИЛА ПЕРЕДАЧИ
10	One Zero
100	One Hundred
2 500	Two Thousand Five Hundred
11 100	One One Thousand One Hundred или Eleven Thousand One Hundred*

*Исключение могут составлять цифры 11 и 12.

14. При передаче числовых значений необходимо использовать следующие единицы измерения:

расстояние	– км (мили);
высота (эшелон) полета	– метры (футы);
эшелон ICAO	– сотни футов;
скорость полета	– км/ч (узлы);
вертикальная скорость	– м/сек (футы/минуту);
скорость ветра	– м/сек (узлы);
направление ветра	– градусы;
высота облачности	– метры (футы);
количество облаков	– октанты;
видимость	– метры, км (мили);
давление	– мм.рт.ст., миллибары (гектопаскали);
температура	– градусы С;
номер ВПП (МПУ взлета и посадки)	– десятки градусов;
магнитный курс полета	– градусы.

15. При ведении радиотелефонной связи, как правило, передаются только минуты текущего часа. Если требуется передача данных о времени следующего часа или осуществляется проверка времени, необходимо передавать полностью часы и минуты, например:

ЦИФРЫ	ПЕРЕДАЕТСЯ КАК:
0823	Two Three or Zero Eight Two Three
1300	One Three Zero Zero

*Finnair 723 Request time check	Finnair 723 Time is One Three Zero Zero
---------------------------------	---

16. Стандартные слова и выражения, приведенные ниже, должны использоваться при ведении радиотелефонной связи в строгом соответствии с приведенными с ними значениями:

СЛОВО/ ФРАЗА	ЗНАЧЕНИЕ:
ACKNOWLEDGE	Подтвердите, что сообщение принято и понято.
AFFIRM	Да
APPROVED	Разрешение на выполнение какого-либо действия или маневра на земле.
BREAK	Указывает на разделения между сообщениями.
CANCEL	Аннулирование предыдущего сообщения.
CHANGING TO	Собираюсь перейти на связь с... (используется только летным составом).
CHECK	Проверка системы или процедуры (ответа не следует при нормальном функционировании или выполнении).
CLEARED	Разрешается следовать в соответствии с выданными указаниями.
CLIMB	Набирайте и сохраняйте.
CONFIRM	Правильно ли я принял информацию или команду?
CONTACT	Установите радиосвязь с... (вся информация о вас уже передана).
CORRECT	Поняли правильно.
CORRECTION	В предыдущем сообщении допущена ошибка. Правильная версия...
DESCEND	Снижайтесь и сохраняйте.
DISREGARD	Считайте, что сообщение не передавалось.
GO AHEAD	Продолжайте передавать ваше сообщение.
HOW DO YOU READ	Как вы меня слышите?
I SAY AGAIN	Я повторяю для ясности или уточнения.
MONITOR	Прослушайте (частоту).

NEGATIVE	Нет или не разрешаю или сообщение принято не правильно или не согласен.
PASS YOUR MESSAGE	Продолжайте, следуйте с вашим сообщением.
READ BACK	Повторите все или определенную часть сообщения в строгой точности как было передано.
REPORT	Сообщите мне следующую информацию. (Применяется только диспетчерами УВД).
REQUEST	Я хотел бы знать... Я хотел бы получить... (в основном для летного состава).
ROGER	Я принял все ваше последнее сообщение. Примечание. Не может быть использовано в качестве ответа на вопросы, требующие повторения или ответы: Да или Нет.
SAY AGAIN	Повторите полностью или частично ваше последнее сообщение.
SPEACK SLOWER	Уменьшите скорость передачи. Примечание. В отношении нормальной скорости передачи.
STANDBY	Ждите и я вызову вас позднее. Примечание. После этого слова не может быть передано никаких сообщений.
VERIFY	Проверьте и получите подтверждение у составителя.
WILCO	Я понял ваше сообщение и буду его выполнять. (Will comply)
WORDS TWICE	По запросу: пожалуйста, передавайте каждое слово дважды в связи с плохой разборчивостью. Для информации: в связи с трудностями с радиосвязью каждое слово или группа слов будут переданы дважды.

17. Позывные для диспетчерских пунктов и органов управления.

Орган ОВД	Позывной
Районный диспетчерский центр	CONTROL
Диспетчерский пункт подхода	APPROACH
Стартовый диспетчерский пункт	TOWER
Диспетчерский пункт подхода с разделением на ПРИБЫТИЕ/ОТПРАВЛЕНИЕ и без разделения	DIRECTOR (ARRIVAL) /DEPARTURE (RADAR – если нет разделения потока на прилетающие и вылетающие)
Диспетчерский пункт руления	GROUND
Диспетчерский пункт полетной информации (МДП)	INFORMATION

18. Каждый из диспетчерских пунктов должен использовать свой позывной при установлении первой радиосвязи. После установления непрерывной двухсторонней радиосвязи позывной диспетчерского пункта опускается.

В момент установления радиосвязи с воздушным судном необходимо использовать полные позывные обеих станций.

*Minsk Tower G-RKNW	G-RKNW Minsk Tower
---------------------	--------------------

После того как двухсторонняя радиосвязь была установлена, наземная станция (диспетчер УВД) может сократить позывной (таблица приведена ниже).

Пилот может сократить свой позывной только в том случае, если это первым сделает диспетчер УВД.

Вид позывного	Полный позывной	Сокращенный позывной
Пятибуквенный позывной, как правило, соответствующий регистрационному номеру ВС	N-QWER	N-ER

Пятибуквенный позывной, сопровождаемый названием авиакомпании	AIR CANADA C-QWER	AIR CANADA ER
Пятибуквенный позывной, сопровождаемый названием типа ВС	SLINGSBY G-QWER	SLINGSBY ER or WER
Радиотелефонный позывной авиакомпании, сопровождаемый номером рейса	SPEEDBIRD 761	Не сокращается
Регистрационный номер ВС, состоящий из набора букв и цифр	N76234	N234 or N34
Регистрационный номер ВС, состоящий из набора цифр	85815	815

19. Орган ОВД может дать указание воздушному судну изменить в интересах безопасности радиотелефонный позывной воздушного судна, когда сходство между двумя и более радиопозывными воздушных судов таково, что существует вероятность путаницы.

Finnair 723	или	Koreanair 723
-------------	-----	---------------

Изменение радиотелефонного позывного ВС является временной мерой и применяется в пределах воздушного пространства, где существует вероятность путаницы.

Finnair 723 Change your call sign to Finnair 333 (until further advised)
--

Во избежание путаницы радиотелефонного позывного органу ОВД следует при необходимости идентифицировать ВС, которому дается указание об изменении позывного, указав его местоположение и/или эшелон полета.

Swissair 195 Position VTB FL 350 Change your callsign to Swissair 333
--

Орган ОВД дает указание изменить радиотелефонный позывной ВС на указанный в плане полета при передаче ВС другому органу ОВД, за исключением случаев, когда изменение радиотелефонного позывного координируется между соответствующими органами ОВД.

Finnair 333 Revert to flight plan call sign Finnair 723 at DUBIN
--

20. Экипаж ВС, относящегося к категории «HEAVY» по турбулентности следа, при первоначальном выходе на связь с диспетчерским пунктом подхода (круга) и диспетчерскими пунктами аэродромной зоны обязан доложить об этом диспетчеру УВД.

*Minsk Control Swissair 195 HEAVY KURPI 25 FL 200
--

21. На борт ВС не должны передаваться никакие сообщения во время взлета, на конечном этапе захода на посадку или во время пробега при посадке, за исключением случаев, угрожающих безопасности полетов.

22. После установления первоначального контакта во избежание увеличения времени на ведение радиосвязи следующие слова OVER, ROGER и OUT могут быть опущены.

G-ER descend FL 200	*Descending FL 200 G- ER
G-ER	*G-ER maintaining FL 200

23. После установления двухсторонней непрерывной радиосвязи позывной ВС и наземной станции может опускаться до прекращения ведения радиосвязи между собой.

*Minsk Control Swissair 195	Swissair 195 Minsk Control
*RATIN 34 FL 10600m	Identified

24. Во избежание путаницы при выдаче диспетчерских указаний и их подтверждения, диспетчеры УВД и пилоты всегда добавляют позывной ВС, которому предназначено указание.

G-ER descend FL 200	*Descending FL 200 G-ER
---------------------	-------------------------

25. Форма составления сообщения при установлении радиосвязи должна определяться следующим образом:

«Земля – Воздух»: ПОЗЫВНОЙ ВС – УКАЗАНИЕ или ОТВЕТ;
 «Воздух – Земля»: а) по инициативе экипажа ВС по передаче или запросу информации – ПОЗЫВНОЙ ВС затем СООБЩЕНИЕ;
 б) ответ – ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ВСЕЙ или ЧАСТИ ИНФОРМАЦИИ, затем ПОЗЫВНОЙ ВС.

*G-ER request descent	G-ER descend FL 200
*Descending FL 200 G-ER	

26. В случае, когда наземной станции необходимо передать информацию одновременно для всех принимающих станций, используется фраза:

All stations Minsk Control, VTB VOR/DME on test.

В этом случае подтверждения о приеме информации давать не следует, за исключением случаев, когда информация передается конкретному борту с указанием позывного.

Belavia 898 Minsk Control Information SIGMET

27. Если имеются сомнения в правильности принятой информации, принимающая сторона должна попросить повторить сообщение или команду полностью или частично:

ФРАЗА	ЗНАЧЕНИЕ
Say again	Повторите полностью сообщение
Say again... (altitude, heading etc.)	Повторите... (высоту, курс и т.д.)
Say again all before...	Повторите все до... (слово)
Say again all after...	Повторите все после... (слово)
Say again all between... and...	Повторите все между... и... (слово)

В случае, когда позывной ВС был принят неразборчиво, орган ОВД может потребовать повторить позывной до момента его опознавания:

*Belavia 897 VTB 55 MATUS 09	Station calling Control say again your callsign
------------------------------	---

Если в процессе передачи допущена ошибка, необходимо использовать слово CORRECTION, после чего повторяется правильная группа или фраза, затем следует правильный вариант.

*Belavia 1994 VTB 56 MATUS 11 correction MATUS 13	Belavia 1994
--	--------------

Если ошибка допущена при повторении сообщения, необходимо использовать фразу CORRECTION I SAY AGAIN, затем правильную версию повторяемой информации.

28. При ведении радиотелефонной связи передача радиочастоты производится шестью цифрами. В случае если частота заканчивается двумя нолями, передача осуществляется четырьмя цифрами:

118,000 – ONE ONE EIGHT DESIMAL ZERO;

118,050 – ONE ONE EIGHT DESIMAL ZERO FIVE ZERO;

118,075 – ONE ONE EIGHT DESIMAL ZERO SEVEN FIVE;

118,100 – ONE ONE EIGHT DESIMAL ONE.

Экипажу ВС при подходе к рубежу передачи УВД дается команда о переходе на связь с другим сектором или Центром УВД в соответствии с технологией работы и Соглашением о процедурах взаимодействия.

Belavia 1994 Contact Warsaw Control 134.120	*Warsaw Control 134.120 Belavia 1994
---	--------------------------------------

В случае отсутствия такой команды, при достижении рубежа передачи УВД, пилот должен напомнить об этом диспетчеру УВД.

*Belavia 1994 Position/ Request change to 134.120	Belavia 1994 Contact Warsaw Control 134.120
---	---

Belavia 1994 If no contact, remain this frequency	*If no contact, remain this frequency Belavia 1994
---	--

При выполнении полета в контролируемом воздушном пространстве экипаж не может изменить частоту без разрешения полномочного органа ОВД.

29. Экипаж может получить указание STANDBY – оставаться на частоте, если соответствующий орган ОВД будет продолжать передавать указания или существует необходимость прослушивания этой частоты.

Belavia 1994 standby for Minsk weather	*Belavia 1994
--	---------------

Belavia 1994 Monitor 128.0 for Tower	*Belavia 1994
--------------------------------------	---------------

30. Порядок выдачи диспетчерского разрешения и требования по подтверждению информации, содержащей диспетчерское разрешение, отображен в PANS – RAC (Doc 4444). Разрешение на вылет содержит маршрут полета, разрешенный эшелон и схему выхода (SID – standard instrument departure). Орган ОВД должен передавать разрешение медленно и четко, так как пилоту необходимо все записать. Слово TAKE-OFF используется только при выдаче разрешения на взлет, во всех остальных случаях используется слово DEPARTURE. Необходимо производить подтверждение наиболее важных элементов информации, неправильный прием которых не допустим. Подтверждение информации (READ BACK) всегда должно сопровождаться позывным ВС.

Примеры:

Belavia 1994 cleared to Moscow via L 999, at FL 200. Request level change en-route, squawk 4661 Belavia 1994 correct	*Cleared to Moscow via L 999, at FL 200 Request level change en-route, squawk 4661. Belavia 1994
--	--

Belavia 1994 cleared to Moscow, KURPI 4 Alfa departure, report airborne on 120.8, squawk 4661 Belavia 1994 correct	*Cleared to Moscow KURPI 4 Alfa departure report airborne on 120.8, squawk 4661. Belavia 1994
--	---

Belavia 1994 cleared to Moscow at FL 200, after departure continue runway heading (track extended centerline) (straight ahead) climb initially to height (altitude) 900 m,	*Cleared to Moscow at FL 200, after departure continue
--	--

squawk 4661report airborne on 125.25	runway heading (track extended centerline) (straight ahead) climb initially to height (altitude) 900 m, squawk 4661report airborne on 125.25 Belavia 1994
--------------------------------------	---

Для ВС, следующих по ПВП:

EW-224 after departure cleared to Zone boundary via ZEBOR. Climb to altitude 500 feet QNH 1008mb, squawk 0021	*After departure cleared to zone boundary via ZEBOR. Climb to altitude 500 feet QNH 1008mb, squawk 0021. EW-224
EW-224 correct	

31. Сообщения органа ОВД, перечисленные ниже, подлежат обязательному подтверждению пилотом. Орган ОВД, не получивший подтверждения таких сообщений, должен потребовать подтверждения от экипажа ВС, а экипаж должен попросить повторить или выяснить непонятные моменты:

- указания по изменению эшелона;
- указания по изменению курса полета;
- указания по изменению скорости;
- указания по изменению маршрута полета;
- рабочую ВПП;
- разрешение на выполнение взлета, посадки, входа в зону, возврата, пересечения или ожидания перед рабочей ВПП;
- указания по изменению кода ВОРЛ;
- установку давления шкалы барометрического высотомера;
- изменение частоты;
- тип радиолокационного обслуживания.

G-ER hold position	*Holding G-ER
--------------------	---------------

G-ER contact Ground 118,0	*Ground on 118,0. G-ER
---------------------------	------------------------

Swissair 195 squawk 6430	*6430 Swissair 195
--------------------------	--------------------

Speedbird 2880 mach 0,84	*Mach 0,84 Speedbird 2880
--------------------------	---------------------------

32. Если экипаж ВС подтвердил команду неправильно, орган ОВД должен сказать NEGATIVE и повторить правильный вариант.

N-FL QNH 1009 mb	*QNH 1019 mb N-FL
N-FL Negative, QNH 1009mb	*QNH 1009 mb N-FL

33. Если пилот получил команду, которую не может выполнить, он должен доложить органу ОВД, используя фразу UNABLE (COMPLY) с указанием причины.

Iberia 760 climb FL 370, (Are you able to) cross BABUN FL 350 or above	*Unable to cross BABUN FL 350 due weight Iberia 760
---	---

34. Если возникли неполадки в установлении и поддержании радиосвязи «Воздух – Земля» необходимо проверить:

правильность набора частоты;

нахождение ВС в пределах дальности действия наземной радиостанции;

уровень отрегулированной громкости.

работу гарнитуры.

Если нет возможности установить радиосвязь и данная частота не используется другими ВС, через которые можно передать сообщение, необходимо использовать фразу: TRANSMITTING BLIND и передавать каждую фразу дважды.

*Minsk Control Speedbird 2880 Transmitting blind RATIN 35 FL 10600 m, VTB 50, LAVAR next I say again RATIN 35 FL 10600 m, VTB 50, LAVAR next	
--	--

В случае неисправности передатчика необходимо проверить или заменить микрофон и внимательно прослушивать эфир, выполняя при этом команды органа ОВД.

В случае неисправности приемника необходимо докладывать дважды пролет пункта обязательных донесений (ПОД), используя фразу: TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE

*Speedbird 2880 Transmitting blind due to receiver failure MATUS 55 FL 10600m I say again MATUS 55 FL 10600m	
--	--

35. Действия экипажа в случае потери радиосвязи над территорией конкретного государства описаны в AIP разделе (RAC), а также в сборниках аэронавигационной информации типа Jeppesen в разделе Emergency.

В случае потери связи орган ОВД передает сообщение БЛИНДОМ дважды на частоте, которую экипаж может в данный момент прослушивать.

Сообщение должно содержать:

место ВС при пролете ПОД и на рубежах приема – передачи;

эшелон;

маршрут полета;

погоду на аэродроме назначения и опасные метеоявления по маршруту полета (при необходимости).

Speedbird 2880 BABUN maintain FL 340 to PNK, I say again BABUN maintain FL 340 to PNK	
---	--

36. Передача сообщения о проверке радиосвязи должна содержать:
 позывной вызываемой станции;
 свой позывной;
 фразу «RADIO CHECK»;
 частоту, на которой осуществляется проверка.

Ответ должен содержать:
 позывной вызываемой станции;
 свой позывной;
 оценку качества радиосвязи.

Оценка качества радиосвязи производится по пятибалльной шкале, приведенной ниже. Вместе с оценкой можно сообщать дополнительную информацию о качестве радиосвязи, которая может быть полезна для вызываемой станции.

Оценка качества	Значение (русское)	Значение (английское)
1	Не разборчиво	Unreadable
2	Слышно временами или с перерывами	Readable now and then
3	Разборчиво, но с трудом	Readable but with difficulty
4	Разборчиво	Readable
5	Превосходная слышимость	Perfectly readable

Экипаж ВС и орган ОВД должны сообщать друг другу о плохом качестве радиосвязи.

ГЛАВА 3 ОБЩАЯ ФРАЗЕОЛОГИЯ

37. Приведенная ниже фразеология радиообмена может быть использована при ведении радиосвязи по всем имеющимся каналам и радиостанциям. Она, конечно, не может охватить все возможные случаи и ситуации, но, следуя этой фразеологии, исключается двоякое толкование команд, а время ведения радиосвязи будет сокращено до минимума и будет соблюдена точность передачи информации.

38. Сокращения, используемые во фразеологии, являются частью авиационной терминологии и произносятся как буквы алфавита, например: ILS, QNH, QFE, RVR.

39. Слова, приведенные ниже, могут быть опущены при ведении радиосвязи:

Surface в сочетании с направлением ветра;

Degrees в сочетании с ветром у земли и курсом самолета;

Milibars, когда давление 1000 mbs и выше;

Cloud в метеоинформации.

40. Слова, перечисленные ниже, необходимо произносить, чтобы избежать неточностей при передаче различных единиц измерения:

Flight Level в сочетании с эшелонами в сотнях футов и в метрах;

Altitude в сочетании с высотой по давлению, приведенному к уровню моря;

Height в сочетании с высотой по давлению аэродрома;

Meters в сочетании с эшелонами или высотой полета (feet), видимостью и облачностью;

Kilometers (miles) в сочетании с удалением, расстоянием и видимостью

в километрах или в милях;

Meters per second в сочетании со скоростью ветра (knots), вертикальной скоростью снижения/набора высоты (feet per minute).

41. В этом разделе приведены самые простые примеры по изменению эшелона, которые чаще всего применяются при ведении радиосвязи. Во фразеологии на английском языке встречаются слова, которые связаны с высотой и неправильное употребление которых может привести к непредсказуемым последствиям. Органы ОВД и пилоты должны твердо знать и четко различать следующие высоты:

Flight Level соответствует давлению QNE- 1013,2 mb (760 мм.рт.ст.);

Altitude соответствует давлению QNH – приведенному к уровню моря;

Height соответствует давлению QFE – давлению порога ВПП.

В целях исключения ошибок при приеме значения эшелона или высоты, необходимо строго придерживаться следующих правил:

частица to может опускаться в сочетании с Flight Level;

в сообщениях, передаваемых на борт со словами climb и descend в сочетании с Height или Altitude, частица to обязательна для применения.

G-ER report your level	*G-ER maintaining FL 130
G-ER descend FL 100	*Descending FL 100 G-ER
G-ER report your level	*G-ER maintaining altitude 1500 feet regional QNH 1008
G-ER descend to altitude 1500 feet Minsk QNH 1011	*Descending to altitude 900m Minsk QNH 1011 G-ER
G-ER descend to height 400m QFE 1005	*Descending to height 400m QFE 1005 G-ER

42. Для работы можно использовать один из приведенных ниже примеров:

G-ER report passing FL 80	*Report passing FL 80 G-ER *G-ER passing FL 80
G-ER maintain altitude 900m	*G-ER maintaining altitude 900m
G-ER climb FL 310	*Climbing FL 310 G-ER или *Reaching FL 310 G-ER
*G-ER request descent *Descending FL 200 G-ER	G-ER descend FL 200
Swissair 195 after passing BABUN descend FL 240	*After passing BABUN descend FL 240 Swissair 195
Swissair 195 stop descent FL 250	*Stop descent FL 250 Swissair 195
Belavia 893 request level change from Vilnius Control	*Belavia 893
Belavia 893 continue climb/descent to FL 220	*Belavia 893 continue climb/descent to FL 220

43. В случае необходимости можно использовать изменение вертикальной скорости.

Swissair 195 expedite descent FL 250	*Expediting descent FL 250 Swissair 195
Swissair 195 climb FL 370 expedite until passing FL 250	*Climb FL 370 expedite until passing FL 250 Swissair 195 или *Swissair 195 unable expedite climb due weight

44. В особых ситуациях для ускорения набора или снижения может использоваться слово IMMEDIATELY.

Swissair 195 descend immediately FL 200 due traffic	*Descend immediately FL200 Swissair 195
---	---

45. Пилот, получивший команду органа ОВД, должен выполнить ее как можно быстрее. Если используется слово WHEN READY – в этом случае экипаж сам определяет время выполнения команды с последующим докладом диспетчеру УВД о начале выполнения.

Swissair 195 when ready climb FL 370	*When ready climb FL 370 Swissair 195
--------------------------------------	---------------------------------------

*Swissair 195 leaving FL 330 climbing FL 370
--

46. Фразеология при выдаче предупреждений.

Belavia 893 Low altitude warning, check your altitude immediately, QNH is 1004 (the minimum flight altitude is 1500 feet)	*Belavia 893
Belavia 893 Terrain alert (climb altitude 2000 feet)	*Belavia 893

47. Информация о местоположении является обязательной и обычно содержит следующие элементы:

опознавательный индекс ВС;

местоположение;

время;

эшелон полета или абсолютную высоту;

следующее местоположение и время пролета связанного с ним пункта;

следующая основная точка.

Примечание. При подтверждении диспетчером УВД элементы подпункта 4) можно опускать в том случае, когда информация об эшелоне полета или абсолютной высоте, получаемая в режиме «С» ВОРЛ, постоянно доводится до сведения органов ОВД в виде формуляров.

*Minsk Control Swissair 195 RATIN 35 FL 10600 m, VTB 50, MATUS next	Swissair 195 Minsk Control Identified
---	---------------------------------------

48. В соответствии с Дополнительными региональными правилами Европейского региона (SUPPS Doc 7030) информация о местоположении при первоначальном выходе на связь может сокращаться до:

позывного ВС;

местоположения;

времени;

эшелона полета или абсолютной высоты.

*Minsk Control Swissair 195 RATIN 35 FL 10600 m	Swissair 195 Minsk Control Identified
---	---------------------------------------

При поступлении на индикатор информации с борта в режиме «С» ВОРЛ в виде формуляров и наличии прямой устойчивой радиосвязи между диспетчером и пилотом, после изменения радиочастоты первоначальный вызов может быть сокращен до:

позывного ВС;

эшелона полета.

*Minsk Control Swissair 195 FL 10600m	Swissair 195 Minsk Control Identified
---------------------------------------	---------------------------------------

Последующие донесения содержат только:
 позывной ВС;
 местоположение;
 время пролета.

*Swissair 195 BABUN at 50	Swissair 195
---------------------------	--------------

49. В случаях, когда нет возможности получать информацию о местоположении ВС по наземным средствам (например, от радиолокатора), орган ОВД может обязать пилота докладывать о местоположении ВС, а также, при нормальном функционировании оборудования, может отменять последующие донесения о местоположении.

Swissair 195 next report at RUDKA	*Wilco Swissair 195
-----------------------------------	---------------------

Swissair 195 omit position reports this frequency	*Wilco Swissair 195
---	---------------------

Swissair 195 resume position reporting	*Wilco Swissair 195
--	---------------------

50. Оперативная информация содержит:
 расчетное время прибытия;
 запас топлива.

Примечание. Оперативная информация передается по запросу органа ОВД, либо в том случае, когда это сочтет необходимым командир ВС.

Swissair 195 Report estimating time of arrival and endurance	*Estimating time of arrival at 1430, endurance 50 minutes Swissair 195
--	--

51. Метеорологическая информация содержит:
 температуру воздуха;
 ветер;
 турбулентность;
 обледенение воздушного судна;
 дополнительную информацию.

*Swissair 195 Temperature minus 55 degrees wind 250 35 knots light turbulence	
---	--

52. Органы ОВД обязаны незамедлительно направить метеорологическим органам метеорологическую информацию, полученную от находящихся в полете воздушных судов. Из донесений с борта направляется информация о местоположении и метеорологическая информация.

53. Экипаж может представить план полета (FPL) с воздуха:

*Minsk Control G-QWER I wish to file an airborne flight plan	G-QWER Minsk Control pass your message
--	--

Форма представления плана полета:

позывной ВС;

место и курс полета;

эшелон и условия полета;

аэродром вылета;

расчетное время и точка входа;

маршрут и аэродром первой посадки;

истинная скорость полета;

запрашиваемый эшелон (высота) полета.

54. В процессе полета пилот может отменить полет по ППП и перейти к полету по ПВП:

*Minsk Control G-ER cancel my IFR flight plan	G-ER Roger IFR flight plan canceled at time 56
---	--

Если пилот сообщил органу ОВД об отмене плана полета по ППП, орган ОВД сообщает по возможности метеорологическую информацию, которая может повлиять на выполнение полета по ПВП:

G-ER IMC reported in the vicinity of TOSPO	*G-ER Roger maintaining IFR
--	-----------------------------

55. При полете по ПВП и первоначальном выходе на связь или по команде диспетчера УВД PASS YOUR MESSAGE пилот сообщает информацию в следующей последовательности:

опознавательный индекс и тип ВС;

расчетное время пролета ПОД;

курс полета;

эшелон полета;

следующий ПОД или аэродром назначения;

вид диспетчерского обслуживания.

*Minsk Approach, G-QWER *G-QWER, C-500, 15km south-east of IVANI, heading 030, altitude 1200m regional QNH 1020, MATUS next, request radar control service	G-QWER Minsk Approach Pass your message
---	---

56. При следовании по ПВП по маршруту ОВД при предоставлении полетно-информационного обслуживания:

*Grodno Information, G-ABCD request Flight information service	G-ABCD, Grodno Information, Pass your message
---	---

*Grodno Information G-ABCD, T67, 15km south-east of IWANI, heading 030, altitude 1200m VFR, en-rout Minsk, request Minsk whether	
*Flight information service G-CD,	G-CD, roger Flight information service standby for whether
*Affirm G-CD	G-CD I have Minsk whether, are you ready to copy

57. При входе в воздушное пространство нижнего РПИ или следовании транзитом при пролете рубежа передачи на связь между смежными пунктами МДП:

*Grodno Information, G-ABCD	G-ABCD, Grodno Information,
*From Byalostok to Minsk, VFR, altitude 400m, QNH 1013, estimating ENOBI 25 (zone boundary) at 11.55,	G-CD, cleared (via KB 10) to ZIRMU, VFR, altitude 400m, (regional) QNH 1011. Report RUMBA (zone boundary)
*G-CD, cleared (via KB 10) to ZIRMU, VFR, altitude 400m, (regional) QNH 1011. Will report over RUMBA (zone boundary)	

58. При входе в зону ответственности диспетчерского пункта из смежного района полетной информации (зоны ответственности), экипаж ВС докладывает значение давления района (зоны), из которого выходит ВС (regional QNH). Расчетное время выхода из зоны может быть доложено как время пролета точки входа или как время пролета границы зоны ответственности (zone boundary).

59. Значение атмосферного давления в миллибарах передается диспетчером по запросу экипажа ВС при пролете рубежа приема передачи (границы зоны ответственности между смежными МДП):

*G-ABCD, passing zone boundary или: *G-ABCD, passing RUMBA	
*Minsk Information 126,0 G-CD	G-ABCD, contact Minsk Information 126,0

60. При вылете по ПВП и выходе из зоны ответственности, обозначенной точкой выхода:

*Minsk Radar, G-ABCD, airborne to Brest (IWANI) VFR	G-ABCD, Minsk Radar, cleared to IWANI, VFR, climb height 300m by QFE 998mbs (748 mm) или: G-ABCD, Minsk Radar, cleared to IWANI, VFR, climb altitude 500 m, QNH 1012mbs (759 mm)
---	--

61. При вылете по ПВП и выходе из зоны ответственности, не обозначенной точкой выхода (например, граница ЗВП):

*Minsk Radar, G-ABCD, airborne to Brest VFR, zone boundary at 25	G-ABCD, Minsk Radar, cleared VFR at height 300m,
--	--

*G-CD, cleared VFR, height 300m, QFE 998mbs (748 mm), will report zone boundary.	QFE 998mbs (748 mm), report zone boundary
--	---

62. При вылете по ПВП и пролете рубежа приема передачи (границы зоны):

*G-ABCD, passing zone boundary или: *G-ABCD, passing IWANI *Minsk Information 126,0 G-CD	G-ABCD (09662), contact Minsk Information 126,0
---	---

63. При переходе из воздушного пространства класса E в воздушное пространство класса C пилот запрашивает разрешение на вход, используя следующую фразеологию:

*Minsk Information, G-ABCD *G-ABCD, from Brest to Vitebsk, VFR, altitude 400m, (regional) QNH 759 mm, (1012mbs), estimating RUBER at 25, ZEBOR at 55, request entree clearance *Cleared to ZEBOR, VFR, altitude 400m, QNH 759 mm, (1012mbs). To report RUBER G-CD	G-ABCD, Minsk Information G-CD, cleared to ZEBOR, VFR, altitude 400m, QNH 759 mm (1012mbs). Report RUBER
---	---

64. При прилете по ПВП объем передаваемой пилоту информации от диспетчера круга (старта) зависит от наличия в аэропортах службы автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS). При ее отсутствии, данные по аэродрому передает диспетчер:

*Minsk Radar, G-ABCD *G-ABCD, from Vitebsk to Minsk 2, VFR, altitude 400m, QNH 1012 mbs, (759 mm), estimating ZEBOR (the zone boundary) at 25, Minsk at 35, information Bravo *G-CD, cleared to Minsk 2, VFR, at height 200m by QFE 998 mbs (748 mm), RW 31 *G-ABCD, aerodrome in sight *Tower 118,3, G-CD	G-ABCD, Minsk Radar G-CD, cleared to Minsk 2, VFR, at height 200m by QFE 998 mbs (748 mm), RW 31, report aerodrome in sight. G-CD, contact Tower 118,3
--	--

65. Информация об основном или местном движении предоставляется пилоту в зависимости от класса воздушного пространства, особенностей предоставления полетно-информационного обслуживания, оборудования рабочего места диспетчера средствами контроля за движением ВС (локатор, доклады экипажей, и т.д.), наличия информации о дополнительном движении:

	G-ABCD, traffic 11o'clock, 6 kilometers, same direction,
--	--

*G-ABCD, traffic in sight	L 410 will cross your altitude at 34
---------------------------	--------------------------------------

ИЛИ:

*G-ABCD, negative contact, request vectors	G-ABCD, unknown traffic 11 o'clock, 5 km, crossing left to right, fast moving G-ABCD, turn left heading 050
--	--

ИЛИ:

*G-ABCD, roger	G-ABCD, southbound traffic, estimated IRWIN at 15 altitude 600m expect cross your heading over IRWIN
----------------	--

ИЛИ:

*G-ABCD, roger	G-ABCD, additional traffic Mi 8 military color southbound at altitude 450m VFR estimating zone boundary 53
----------------	--

ИЛИ:

*G-ABCD, roger	G-ABCD, traffic is free balloon, was over DOBRY at 05, reported altitude 600m, moving from east to west
----------------	---

66. При необходимости обеспечения самостоятельного эшелонирования методом визуальной осматрительности ВС, следующих по ППП в воздушном пространстве класса E, с ВС следующими по ПВП передается следующая информация:

*G-ABCD, roger	G-ABCD, maintain own separation and VMC from FL 50 to FL 90
----------------	---

ИЛИ:

*G-ABCD, roger	G-ABCD, maintain own separation and VMC below (above) FL 60
----------------	---

ГЛАВА 4 АЭРОДРОМНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

67. На аэродромах, где не обеспечивается информация ATIS, пилот может запросить информацию для вылета перед запуском двигателей.

*Minsk Ground N125AN, request departure information	N125AN Minsk Ground, at 10.30 RW 31 wind 310 4m/s QFE (QNH) 1008, temperature minus 2, visibility 2500 m (RVR 550 m)
*RW 31, QFE 1008, will call for start up, N125AN	

68. Органы ОВД не должны передавать на борт ВС никакие сообщения во время взлета, на конечном этапе захода на посадку или во время пробега при посадке, за исключением случаев, обусловленных соображениями безопасности, поскольку это может отвлечь пилота в то время, когда нагрузка на экипаж часто бывает наибольшей.

69. Запрос на разрешение запуска двигателей осуществляется экипажем ВС для избежания излишних потерь топлива при задержках вылета на земле. При запросе запуска двигателей экипаж обязан доложить органу ОВД о приеме информации ATIS и место стоянки ВС.

70. Если по какой-либо причине предвидится задержка вылета, орган ОВД назначает экипажу время запуска или информирует экипаж о времени вылета.

*Minsk Ground, G-QWER, stand 26 information Bravo, request start up	G-QWER Minsk Ground, start up approved или: G-QWER Minsk Ground, start up at 25 или: G-QWER Minsk Ground, expect departure at 25 start up when ready или: G-ER Minsk Ground, stand by, will call for start up
---	---

71. В случае, если для данного рейса назначено временное окно, орган ОВД, при первоначальной связи должен передать его экипажу в виде расчетного время вылета (СТОТ):

*G-QWER, stand 12 request push back and start up	G-QWER, SLOT 14.45, push back approved, start up when ready
--	---

72. В случае если запрос на запуск двигателей поступил слишком рано, чтобы выдержать данный СТОТ, орган ОВД должен запретить запуск.

*G-QWER, stand 12 request push back and start up	G-QWER, unable to approve start up clearance due SLOT 14.45
--	---

73. В случае если запрос на запуск двигателей поступил слишком поздно, чтобы выдержать данный СТОТ, орган ОВД должен запретить запуск и согласовать новое временное окно.

*G-QWER, stand 12 request push back and start up	GQWER, SLOT 14.45, unable to approve start up clearance due SLOT expired (stand by for revised SLOT)
--	--

74. В случае изменения временного окна, орган ОВД передает экипажу измененное расчетное время взлета:

	GQWER, Revised SLOT 14.45
--	---------------------------

75. В случае отмены временного окна, орган ОВД доводит это до экипажа и запрашивает его готовность к выполнению полета:

	GQWER, SLOT cancelled, report ready
--	-------------------------------------

76. В случае задержки рейса до последующего уведомления (новое время пока неизвестно), орган ОВД сообщает об этом экипажу и указывает причину (при необходимости):

*GQWER, stand 12 request start up	GQWER, flight suspended until further notice, due to technical reason
-----------------------------------	---

77. При прекращении задержки, диспетчер сообщает об этом экипажу и запрашивает о готовности к выполнению полета:

*GQWER, stand 12 request start up	G-ER, suspension canceled, report ready
-----------------------------------	---

78. Экипаж ВС, которому был предоставлен СТОТ, может запросить выполнение процедуры READY MESSAGE, которая предусматривает запрос вылета ранее установленного СТОТ, при условии полной готовности ВС к вылету.

*GQWER, could you send READY MESSAGE (minimum line up time 10 min)	GQWER, roger stand by GQWER, Revised SLOT 14.45, start up at your discretion
--	---

79. В случае если запрос READY MESSAGE выполнен авиакомпанией по каналу связи АФТН, экипаж должен об этом уведомить орган ОВД.

*Minsk Ground GQWER, standing by after READY MESSAGE	GQWER, roger GQWER, Revised SLOT 14.45, start up at your discretion
--	--

80. Буксировка.

*G-ER, stand 12 request tow	G-ER tow approved from present position to taxiway Bravo via taxi route Victor and Delta
-----------------------------	--

81. На аэродромах, где самолеты паркуются носовой частью фюзеляжа к аэровокзалу, перед началом руления или перед запуском двигателей предусматривается буксировка ВС хвостом вперед.

*G-ER, stand 12 request push back	G-ER push back approved или:
-----------------------------------	---------------------------------

	G-ER, negative expect one minute delay due DC-9 taxiing behind
--	--

82. В некоторых случаях при передаче разрешения на буксировку одновременно могут передаваться условия запуска:

- по готовности;
- по запросу;
- в назначенное время.

*G-ER, stand 12 request push back and start up	G-ER, push back approved, start up when ready (upon request) или: G-ER, push back approved, start up when push back completed
--	---

83. Указания по рулению выдаются органом ОВД после запроса экипажа о разрешении на руление на предварительный старт и должны содержать: место окончания диспетчерского разрешения (clearance limit), маршрут и условия руления.

*G-ER, request taxi	G-ER, RW 31 taxi to holding point Lima via taxiway Foxtrot and Charlie
*G-ER, request RW 13 for departure	G-ER, recleared RW 13 taxi to holding point Alpha, follow the car
*RW 13 holding point Alpha, G-ER	G-ER, hold short of TW Charlie, give way for B737 passing right to left
*Holding short, G-ER	
*G-ER, at holding point n Alpha	G-ER, contact Tower on 118,3
*118,3 G-ER	

84. Орган ОВД может при необходимости регулировать скорость движения ВС на площади маневрирования.

*G-ER, slowing down	G-ER, taxi slower
*G-ER, expediting	G-ER, expedite taxi

Для перемещения вертолетов орган ОВД может разрешить руление по воздуху с указанием маршрута руления или места.

*G-ER, request air taxi to holding point	G-ER, air taxi from parking stand to holding point taxiway Papa
--	---

85. При разрешении занятия исполнительного старта очень важно применять правильно фразеологию с тем, чтобы разрешение на занятие

исполнительного старта не было интерпретировано экипажем ВС как разрешение взлета.

*Minsk Tower G-QWER, holding point Alpha, information Golf	G-QWER Minsk Tower, hold position, B 737 on final
*Holding, G-ER	

86. Не все ВС, достигнув предварительного старта, готовы к взлету. Поэтому, при наличии на конечном этапе захода на посадку ВС, органу ОВД следует запросить у экипажа взлетающего ВС о готовности к взлету. Подтверждение пилота о готовности к взлету означает, что он приступит к выполнению взлета без задержки на ВПП.

*Minsk Tower G-QWER, holding point Lima, information Oscar	G-QWER Minsk Tower, report when ready for departure
*Wilco, G-ER	
*G-ER, ready for departure	G-ER, cleared take off
*Cleared take off, G-ER	

87. В случаях, когда органу ОВД необходимо выдать экипажу ВС, находящемуся на предварительном старте, разрешение на занятие исполнительного старта после посадки приземляющегося ВС, которое еще находится в воздухе, диспетчер должен быть уверен, что пилот вылетающего ВС наблюдает приземляющееся ВС, а также соблюдать следующую последовательность выдаваемой информации:

 позывной ВС;

 условие разрешения;

 разрешение на занятие исполнительного старта.

*Behind landing TU154, lining up, behind, G-ER	G-ER, behind landing TU154 (Belavia), line up and wait
--	--

Примечание. Это, так называемое, условное разрешение, условием которого является (behind landing TU154 (Belavia)), может применяться при высокой интенсивности полетов, в случаях, когда у диспетчера появляется свободное «окно» на сеанс радиосвязи.

88. В зависимости от воздушной обстановки, орган ОВД может дать экипажу ВС разрешение на немедленный взлет. При выдаче такого разрешения, от экипажа требуется:

 при нахождении ВС на предварительном – вырुлить с места ожидания на ВПП и без задержки начать взлет;

 при нахождении ВС на исполнительном – начать взлет немедленно.

*Affirm, G-ER	G-ER, are you ready for immediate departure?
---------------	--

*Cleared immediate take off, G-ER	G-ER, cleared immediate take off
-----------------------------------	----------------------------------

89. При необходимости отменить взлет ВС, орган ОВД использует фразеологию в зависимости от того, приступило ВС к разбегу или нет. Если ВС не приступило к разбегу, диспетчер отменяет разрешение на взлет. Если ВС начало разбег, диспетчер дает команду на немедленное прекращение взлета. Эта информация обязательно повторяется дважды, а при необходимости указывается причина.

*Holding, G-ER	G-ER, hold position, cancel, I say again cancel take off, vehicle on RW
*Stopping, G-ER	или: G-ER, stop immediately, I say again stop immediately, vehicle on RW

90. После прерванного взлета пилот докладывает об этом органу ОВД. О причине прерванного взлета и о своих дальнейших намерениях он может доложить при необходимости.

*G-ER, request backtrack for another departure или:	G-ER, back track approved
*G-ER, we have engine failure, request taxi to the apron	G-ER, vacate right TW 5
*G-ER	

91. При заходе на посадку, на посадочной прямой, экипаж ВС докладывает органу ОВД «FINAL», если четвертый разворот выполняется на удалении до 7 км (4 NM) от точки приземления. Если же четвертый разворот выполняется на удалении более 7 км (4 NM), экипаж докладывает «LONG FINAL». При заходе с прямой доклад «LONG FINAL» выполняется экипажем на удалении до 15 км (8 NM) от точки приземления.

Если экипаж не получил разрешение от органа ОВД на посадку до удаления 7 км (4 NM), то на этом удалении экипаж обязан доложить «FINAL». В этом случае органу ОВД необходимо разрешить экипажу ВС посадку или выдать другую информацию для принятия экипажем ВС решения о продолжении захода и выполнении посадки.

92. При передаче информации о местоположении ВС на конечном этапе захода на посадку выдается:

удаление от точки приземления;

положение относительно линии посадки.

*Minsk Tower G-QWER, long final RW 31	G-QWER Minsk Tower distance 18 km from touchdown right (left) of track
---------------------------------------	--

При занятой ВПП и невозможности разрешения посадки, орган ОВД применяет следующую фразу:

*G-QWER, final RW 31 *Continue approach RW 31, G-ER	G-ER, continue approach, vehicle on RW
--	--

93. Разрешение посадки ВС орган ОВД выдает после доклада экипажем ВС о выходе на линию пути конечного этапа захода на посадку или об установлении контакта с навигационным средством захода на посадку (при наличии соответствующих условий). Перед разрешением посадки, орган ОВД информирует экипаж ВС о значениях направления и скорости ветра у земли.

*G-QWER, final RW 31 *Cleared to land RW 31, G-ER	G-ER, wind 310 5 m/s, cleared to land RW 31
--	---

94. Указание органа ОВД об уходе ВС на второй круг должно быть кратким и обязательно подтверждаться экипажем.

*Going around, G-ER	G-ER, go around, I say again, go around (vehicle on RW)
---------------------	---

95. Экипаж ВС может запросить у органа ОВД пролет над ВПП на малой высоте с целью визуального осмотра ВС с земли соответствующими специалистами или проход над ВПП для тренировки.

*G-ER, request low pass, unsafe left gear indication *RW 31 not below 100m, G-ER или: *G-ER, request low approach for training *RW 31 not below 100m, G-ER	G-ER, cleared low pass RW 31, not below 100m G-ER, cleared low approach RW 31, not below 100m
--	--

96. Для экономии времени на руление, при выполнении тренировочного полета по кругу, экипаж ВС может запросить разрешение органа ОВД на выполнение «касания ВПП» с последующим уходом для повторного захода.

*G-ER, request touch and go *Cleared touch and go, G-ER или: *Cleared to land for full stop, G-ER или: *Wilco, G-ER	G-ER, cleared touch and go G-ER, unable to clear due to traffic, make full stop, cleared to land G-ER, make another circuit due to traffic congestion, report downwind
--	--

97. После посадки ВС, указания по рулению выдаются органом ОВД после окончания пробега:

*Vacating left taxiway Papa, G-ER	G-ER, vacate left (right) taxiway Papa или: G-ER, vacate left taxiway Papa, report runway vacated
*G-ER, runway vacated	G-ER, contact Ground on 121.7
*Ground 121.7 G-ER	
*Minsk Ground G-QWER, on taxiway Papa	G-QWER Minsk Ground, taxi to stand 12 via taxiway Foxtrot или: G-QWER Minsk Ground, follow the car, stand 12
*Stand 12, G-QWER	

ГЛАВА 5

ФРАЗЕОЛОГИЯ ПРИ ПРЕДОСТАВЛЕНИИ РАДИОЛОКАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

98. Фразеология, содержащаяся в этой части, используется между экипажем ВС и всеми диспетчерскими пунктами, имеющими радиолокатор.

Фраза UNDER RADAR CONTROL применяется при предоставлении радиолокационного обслуживания. Как правило, в наименовании позывного диспетчерского пункта уже заложен соответствующий вид радиолокационного обслуживания воздушного движения.

Более подробная фразеология, применяемая диспетчерскими пунктами района и подхода, отражена в последующих частях.

99. ВС должно быть опознано диспетчером УВД на экране индикатора до того, как предоставляется радиолокационное обслуживание. Процедуры радиолокационного опознавания изложены в PANS RAC (Doc 4444). Понятие RADAR IDENTIFICATION также применяется к ВС, следующим вне контролируемого воздушного пространства при предоставлении радиолокационного обслуживания.

G-ER report heading	*G-ER heading 250
G-ER for identification turn right heading 280	*Right heading 280 G-ER
G-ER transmit for identification and report your heading	*G-ER transmitting, heading 080
G-ER identified 24km west of KI, Radar information	*Radar information G-ER

ИЛИ:

G-ER not identified resume/continue own navigation	*Wilco G-ER
--	-------------

После того, как закончена процедура радиолокационного опознавания, диспетчер УВД сообщает экипажу:

IDENTIFIED, если радиолокационное местоположение конкретного ВС видно на индикаторе радиолокатора и однозначно опознано диспетчером УВД;

RADAR CONTACT, если радиолокационное местоположение отдельного ВС видно и опознано на индикаторе радиолокатора.

*Minsk Control Swissair 195 FL 330	Swissair 195 Minsk Control Identified
------------------------------------	---------------------------------------

*Minsk Control G-QWER RATIN 52 FL 10600m	G-QWER Minsk Control radar contact
--	------------------------------------

100. Диспетчер информирует пилота о потере радиолокационного опознавания или в случаях, близких к этому.

G-ER radar service terminated due radar failure. Resume own navigation. Flight information available from Minsk 126,0	*G-ER changing to Minsk 126,0
---	-------------------------------

101. После проведения опознавания ВС диспетчер информирует пилота о его местоположении, за исключением случаев, когда радиолокационное опознавание устанавливается:

на основании донесения пилота о местоположении ВС или в пределах 1 мили от ВПП после вылета;

при использовании присвоенного кода ВОРЛ или режима S;

при передаче радиолокационного опознавания.

Информация о местоположении ВС со стороны диспетчера УВД выдается следующим образом:

Swissair 195 position 30km north-west of VTB	*Swissair 195
--	---------------

ИЛИ:

Swissair 195 over (abeam) VTB	*Swissair 195
-------------------------------	---------------

ИЛИ:

Swissair 195 magnetic (true) track 050 distance 45km of (from) MNS	*Swissair 195
--	---------------

102. Фразы, приведенные ниже, употребляются только в соответствующем значении и не являются предоставлением радиолокационного обслуживания:

ФРАЗА	ЗНАЧЕНИЕ
Squawk (code)	Установите код и режим (значение)
Confirm squawk	Подтвердите код и режим, установленный на ответчике

Reset squawk	Установите заново код
Squawk Ident	Нажмите кнопку Ident на ответчике
Squawk Mayday	Установите аварийный код
Squawk Standby	Установите ответчик в режиме standby
Squawk Charlie	Установите ответчик в режиме показания высоты
Check altimeter setting and report your level	Проверьте установку давления барометрического высотомера и доложите высоту
Stop squawk Charlie	Выключите режим С (ответ по высоте)
Stop squawk Charlie Wrong indication	Выключите режим С из-за неправильного показания значения высоты
Verify your level	Проверьте и подтвердите ваш эшелон (высоту)
Reset mode S identification	Повторно установите опознавание в режиме S
Advise transponder capability	Сообщите возможности ответчика

103. Пилот должен подтверждать указания диспетчера УВД при работе с ВОРЛ следующим образом:

Swissair 195 squawk 6330	*6330 Swissair 195
Swissair 195 confirm squawk	*6330 Swissair 195
Swissair 195 recycle squawk 6330	*Recycling 6330 Swissair 195
Swissair 195 Check altimeter setting	*1013 set Swissair 195
Swissair 195 confirm transponder operating	*Swissair 195 negative transponder unserviceable

104. В случае если в позывном диспетчерского пункта не заложен вид радиолокационного обслуживания, диспетчер УВД информирует пилота о предоставлении радиолокационного диспетчерского, консультативного и полетно-информационного обслуживания, а также о прекращении радиолокационного обслуживания:

Swissair 195 under radar control	*Radar control Swissair 195
G-ER Radar advisory	*Radar advisory G-ER
G-ER Radar information	*Radar information G-ER
Swissair 195 Radar service terminated	*Swissair 195

105. Пилоту может быть задан курс (вектор) для установления необходимых интервалов с указанием причины векторения:

Swissair 195 delaying action Turn left heading 050	*Left heading 050 Swissair 195
---	--------------------------------

Причина векторения или других маневров также может быть указана следующим образом:

- due traffic;
- for spacing;
- for delay;
- avoiding action;
- for down wind (base or final).

106. Для более грамотных действий перед векторением диспетчер запрашивает курс у пилота и, при необходимости, изменяет его для создания безопасных интервалов:

Swissair 195 Report heading	*Swissair 195 heading 050
Swissair 195 Continue heading 050	*Continue heading 050 Swissair 195
Swissair 195 Continue present heading and report that heading	*Continue heading 050 Swissair 195
Swissair 195 Continue present heading	*Continue present heading Swissair 195

Диспетчер без запроса у пилота может задавать конкретный курс полета:

Swissair 195 Fly heading 030, When able proceed direct VTB	*Roger, turning left heading 030 Proceeding direct VTB when able Swissair 195
Swissair 195 turning left heading 030	*Roger, turning left 20 degrees heading 030 Swissair 195
Swissair 195 stop turn left heading 030	*Roger, to stop turning heading 030 Swissair 195

107. Диспетчер УВД может задавать направление полета на конкретную радионавигационную точку.

G-ER Set heading to TOSPO	*Heading to TOSPO G-ER
---------------------------	------------------------

108. После окончания радиолокационного наведения диспетчер УВД должен дать указания возобновить полет по своим средствам, сообщить, при необходимости, местоположение или направление на РНТ и дополнительную информацию, используя следующие варианты сообщения о местоположении:

Swissair 195 Resume own navigation for PNK (true) magnetic track 060 distance 60km	*Wilco Swissair 195
Swissair 195 Resume own navigation for PNK position is	

60 km northeast of RUDKA	*Wilco Swissair 195
--------------------------	---------------------

109. Иногда для обеспечения безопасного интервала с другим ВС или для задержки необходимо выполнить полный разворот (Orbit или a 360 degree turn):

Swissair 195 delaying action, orbit left for sequencing или Swissair 195 delaying action Make a 360 degree turn left now	*Orbit left Swissair 195 *360 degree turn left Swissair 195
---	---

110. Информация о движении передается пилоту при выполнении полета в ВП соответствующего класса и при возникновении особых случаев в полете, в результате чего произошло отклонение от диспетчерского разрешения. Сообщение, содержащее информацию о ВС, следующим по конфликтующим траекториям, должно передаваться диспетчером в следующей форме:

направление на конфликтующее ВС (дается по часовой стрелке условных часов или, если ВС находится в развороте – сторона света, например, северо-восток, юг и т.д.);

расстояние до конфликтующего ВС;

направление полета конфликтующего ВС;

эшелон или высота полета;

тип или отношение скорости движения конфликтующего ВС, если это известно.

(UNKNOWN) TRAFFIC (число) O’CLOCK (удаление, направление полета, другая имеющаяся информация).

Swissair 195 Traffic 10 o'clock 7 km opposite direction at FL 200 B-737	
---	--

Для сообщения о направлении полета конфликтующего ВС необходимо использовать следующие фразы и слова:

crossing left to right;

crossing right to left;

same direction;

opposite direction; closing;

converging;

parallel;

diverging;

overtaking;

closing.

Под другой имеющейся информацией понимается:

информация об эшелоне полета. Если ВС следует с переменным профилем – CLIMBING (и DESCENDING);

тип ВС (если тип неизвестен – отношение к скорости движения FAST MOVING или SLOW MOVING).

Swissair 195 Traffic 11 o'clock 9 km crossing right to left level unknown fast moving.	*Swissair 195 Looking *Swissair 195 Traffic in sight, now passed clear.
---	--

111. При возникновении внезапной конфликтной ситуации для предотвращения столкновения диспетчер дает команду, которая должна быть немедленно выполнена пилотом:

Swissair 195 Turn left immediately heading 090 traffic at 11 o'clock 5 km crossing right to left slightly above fast moving	*Left heading 090 Swissair 195
---	--------------------------------

112. При обнаружении неопознанных ВС в контролируемом воздушном пространстве или по запросу пилота, диспетчер должен с помощью векторения обеспечивать безопасные интервалы между ВС.

Swissair 195 Unknown traffic 10 o'clock 7 km crossing left to right fast moving. Do you want vectors? Swissair 195 Turn left heading 050	*Swissair 195 Negative contact Request vectors *Left heading 050 Swissair 195
---	---

После расхождения диспетчер информирует:

Swissair 195 Clear of traffic	*Swissair 195
-------------------------------	---------------

113. Радиолокационное обслуживание в нижнем ВП (LARS) применяется для оказания помощи экипажам, выполняющим полет за пределами контролируемого ВП ниже FL95. Обслуживание осуществляется в пределах радиолокационного перекрытия диспетчерским пунктом с невысокой интенсивностью полетов и подразделяется на:

Radar advisory service;

Radar information service.

*G-AAER Request lower airspace radar service	G-AAER Minsk Control pass your message
--	--

После передачи информации о плане полета пилот запрашивает вид радиолокационного обслуживания.

*G-AAER 15 км SE LITVI heading 350 altitude 2500 feet regional QNH 1004 destination Minsk 1, Request radar	
--	--

advisory service	
------------------	--

Радиолокационное консультативное обслуживание включает в себя предоставление советов по обеспечению безопасных интервалов эшелонирования. Диспетчер сообщает пилоту направление, удаление и, если известно, высоту полета конфликтующего ВС, а также рекомендует действия по разрешению конфликтной ситуации.

При предоставлении радиолокационного информационного обслуживания диспетчер только предоставляет информацию о движении, которая включает направление, удаление и, если известно, высоту полета конфликтующего ВС.

114. ACAS (TCAS) – бортовая система предупреждения столкновений в воздухе – работает с ответчиками ВОРЛ других ВС и позволяет определять расстояние по горизонтали и вертикали до других ВС, отображать эту информацию на дисплее у пилота и выдавать рекомендации по выполнению маневра в вертикальной и горизонтальной плоскости с целью предотвращения столкновения.

Пилот обязан немедленно докладывать о маневрах, выполняемых по рекомендациям TCAS.

*Swissair 195 TCAS Climb (Descent)	Swissair 195 Roger
------------------------------------	--------------------

После восстановления условий, заданных диспетчерским разрешением, предшествовавшим рекомендации TCAS по разрешению угрозы столкновения, используется фраза:

*Swissair 195 TCAS Clear of conflict returning to (предыдущее разрешение) или *Swissair 195 TCAS climb completed returning to FL330	Swissair 195 Roger
--	--------------------

Пилот может не успеть предупредить диспетчера перед выполнением маневра. В этом случае диспетчер должен быть проинформирован как можно быстрее в процессе выполнения или после окончания маневра:

*Swissair 195 TCAS climb (descend) clear of conflict (предыдущее разрешение) resumed	Swissair 195 Roger
---	--------------------

Пилот информирует диспетчера УВД о том, что он не может выполнить указание диспетчера из-за рекомендации TCAS по разрешению угрозы столкновения:

*Swissair 195 unable to comply TCAS RA	Swissair 195 Roger
---	--------------------

В последующем пилот должен доложить диспетчеру УВД об окончании конфликта на мониторе TCAS.

115. В случае, когда у диспетчера УВД есть предположение о потере радиосвязи с ВС и не определен характер потери, радиолокатор может оказать помощь в подтверждении приема информации. Последующие указания должны передаваться медленно, четко и дублироваться дважды.

(If) Radio contact lost (соответствующее указание)	
If no transmissions received for 5 minutes (соответствующее указание)	
Swissair 195 Reply not received if You read Minsk turn left heading 050 I say again heading 050	
Swissair 195 Turn observed I will continue to pass instructions	
Swissair 195 Reply not received if You read Minsk squawk ident I say again squawk ident	
Swissair 195 Squawk observed I will continue radar control	

Для сообщения диспетчеру УВД об отказе радиосвязи пилот обязан установить соответствующий код ответчика (7600).

116. Информация об опасных зонах (dangerous area – D) опубликована в документах аэронавигационной информации. Вход в опасные зоны без специального разрешения запрещен. Существуют два вида обслуживания:

(DACS) разрешение на пересечение опасной зоны;

(DAAIS) информация о рабочей активности опасных зон.

Запрос и выдача разрешения на пересечение опасной зоны должны выглядеть следующим образом:

*Minsk Control Swissair 195 Request danger area crossing service of UMD203 range	Swissair 195 UMD203 remains active suggest re-route
*Roger crossing approved Wilco Swissair 195	или Swissair 195 UMD203 not active, range crossing approved report vacating the range

Информация о рабочей активности опасных зон (DAAIS) может выдаваться пилоту по его запросу. Эта информация не может являться разрешением на пересечение опасных зон.

*Minsk Approach G-QWER request DAAIS for UMD203 range	G-QWER Minsk Approach UMD203 active/not active
*UMD203 active/not active G-QWER	

117. В целях обеспечения необходимых безопасных интервалов между ВС диспетчер УВД может изменять скорость или число Маха в пределах допустимых значений. В случае если пилот не может выполнить команду, он обязан доложить об этом диспетчеру УВД (SUPPS Doc 7030 – Эшелонирование находящихся под радиолокационным контролем ВС с использованием контроля за скоростью полета с помощью метода числа Маха).

Swissair 195 report speed/ Mach number	*Speed 870 km/hour (knots)/Mach number 0.82
Swissair 195 Maintain 870 km/hour until DEDOK	*Maintaining 870km/hour Swissair 195
Swissair 195 Maintain present speed/Mach number	*Swissair 195
Swissair 195 Increase/Reduce speed/Mach number) to 830 km/hour (0.80)	*Increasing to Mach 0.80 Swissair 195
Swissair 195 Reduce to minimum approach/ clean speed	*Reducing Swissair 195
Swissair 195 Do not exceed 830 km/hour (0.80)	*Will not exceed 830 km/hour (0.80) Swissair 195

При входе в зону ответственности пилот обязан докладывать диспетчеру УВД о полученных им ранее имеющихся ограничениях по скорости полета или по числу Маха.

*Minsk Control Swissair 195 LAVAR 52 FL 330 Mach 0.80	
--	--

В случае если в ограничении по скорости больше нет необходимости, диспетчер УВД дает следующие указания:

Swissair 195 Resume normal speed/ Mach number	*Swissair 195
Swissair 195 No speed restrictions	*Swissair 195

ГЛАВА 6 ДИСПЕТЧЕРСКИЙ ПУНКТ ПОДХОДА (КРУГА)

118. Во многих аэропортах вылеты и прилеты контролируются единым диспетчерским пунктом подхода (RADAR). В аэропортах с интенсивным движением управление прилетами и вылетами может осуществляться отдельными диспетчерскими пунктами подхода (DIRECTOR/ARRIVAL – DEPARTURE).

119. Доклад о выполнении взлета экипаж производит в соответствии с полученным диспетчерским разрешением обслуживания воздушного движения. Орган УВД передает указания по дальнейшему набору высоты.

Swissair 195 Minsk Radar continue climb FL 200	*Minsk Radar Swissair 195 airborne to KI climbing FL 60
--	---

В добавление к диспетчерскому разрешению для ВС, осуществляющих вылет по ППП, могут даваться указания, связанные с обеспечением безопасных интервалов при вылете. Они даются открытым текстом или в виде указания на изменение стандартной схемы вылета (SID).

Swissair 195 Turn right heading 050 until passing FL 80 then direct GORAT	*Heading 050 until passing FL 80 then direct GORAT Swissair 195
Swissair 195 Report passing FL 80	*Swissair 195 Passing FL 80 routing direct GORAT

120. Вылетающие по ПВП ВС, управление которыми осуществляет диспетчерский пункт подхода (круга) получают информацию о движении других ВС для оказания помощи пилотам в соблюдении необходимых интервалов. Пилоты должны сообщать о выходе из зоны ответственности данного диспетчерского пункта.

*Minsk Radar G-QWER airborne to Brest, IVANI at 40 VFR	G-QWER Minsk Radar Cleared to IVANI VFR climb to altitude (height) 500 m QNH (QFE) 998
*Minsk Radar G-QWER passing IVANI (the zone boundary)	G-ER Contact Minsk Information on 126.0
*126.0 G-ER	

121. ВС, выполняющим полет по специальным ПВП, выдается разрешение на покидание зоны ответственности в соответствии с изложенной ниже фразеологией:

G-ER Cleared to the zone boundary via ZEBOR special VFR not above altitude 450m	*Cleared to the zone boundary via ZEBOR special VFR not above altitude 450m G-ER
G-ER correct	

122. При прилете по ППП ВС, выполняющие полет в пределах контролируемого ВП, обычно получают разрешение на бесступенчатое снижение по стандартной схеме захода от диспетчера РЦ с переходом на связь к диспетчеру подхода на рубеже приема–передачи. После установления связи с диспетчером подхода пилот получает дальнейшие

указания по продолжению снижения и какой тип захода ему следует ожидать.

*Minsk Radar Swissair 195 descending FL 190 information Delta	Swissair 195 Minsk Radar KI 2 A Arrival expect ILS approach RW 31 descend FL 60
*ILS approach RW 31 descending FL 60, Swissair 195	

123. При разделении подходов на верхний и нижний (круг) разрешение на выполнение захода выдает, как правило, нижний подход (круг) до пролета ВС точки, где экипаж ВС начинает маневр для выхода на посадочную прямую.

Swissair 195 QFE 1007 descend to height 600 m	*Descending to height 600 m QFE 1007 Swissair 195
Swissair 195 Cleared ILS approach RW 31 report established on localizer	*Cleared ILS approach RW 31 will call you when established on localizer, Swissair 195
Swissair 195 contact Tower 118.3	*Swissair 195 established on localizer *Tower 118,3 Swissair 195

124. При разрешении захода по приводным радиостанциям или ВОР ДМЕ фразеология радиообмена отличается в части доклада экипажа о входе в зону действия соответствующего навигационного средства захода на посадку.

Swissair 195 Cleared NDB (VOR) approach RW 31 report established on final track	*Cleared NDB (VOR) approach RW 31 will call you when established on final track, Swissair 195
Swissair 195 contact Tower 118.3	*Swissair 195 established on final track

В некоторых случаях ВС, выполняющие полет по ППП, не заканчивают заход на посадку по приборам, а запрашивают разрешение выполнить визуальный заход на посадку. В этом случае снижение осуществляется по установленным схемам (STAR) или по траекториям, задаваемым диспетчером УВД для входа ВС в точку, от которой разрешается выполнение визуального захода на посадку. Инициатором выполнения визуального захода может быть как экипаж ВС так и орган УВД.

*Swissair 195 request visual approach	Swissair 195 expect visual approach RW 31 (direct MNS) report aerodrome (RW) in sight
*Swissair 195 roger	
*Swissair 195 aerodrome in sight	Swissair 195 cleared visual approach contact Tower on 118.3
*Tower on 118.3 Swissair 195	

В случае, если инициатором выполнения визуального захода является орган УВД, на это необходимо согласие экипажа ВС.

*Swissair 195 affirm	Swissair 195 report able to accept visual approach for RW 31
Swissair 195 expecting visual approach RW 31	Swissair 195 expect visual approach RW 31, report aerodrome in sight

125. При запросе экипажа ВС о подробном описании схемы полета в зоне ожидания следует использовать следующую фразеологию:

Swissair 195 Hold at KI FL 60 Expected approach time 1030	Swissair 195 Request holding (procedure) instructions
Swissair 195 Hold at KI FL 60 inbound track 265 degrees turns left outbound time 1 minute	

Примечание. Диспетчерам УВД желательно соблюдать следующий порядок передачи вышеуказанной информации:

- контрольная точка;
- высота;
- МПУ входа в зону ожидания;
- правые или левые развороты;
- время полета между разворотами (при необходимости).

126. При прилете ВС, следующего по ПВП, экипажу необходимо установить двухстороннюю связь с диспетчерским пунктом подхода (круга) и получить разрешение на вход в зону ответственности этого пункта. При наличии в аэропортах службы автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS) пилоту следует подтвердить получение такой информации. При отсутствии такой службы данные по аэродрому передает диспетчер подхода (круга).

*Minsk RADAR G-QWER	G-QWER Minsk RADAR Pass your message
*G-QWER from Brest to Minsk VFR altitude 450m regional QNH 1011 estimating zone boundary 52 Minsk 02 information Bravo	G-ER Cleared from the zone boundary to Minsk VFR at altitude 450m runway 31 QNH 1012. Traffic information there is a southbound Mi-8 at altitude 450m VFR estimating zone boundary 53
*Cleared from the zone boundary to Minsk VFR at altitude 450m runway 31 QNH 1012 traffic in sight G-ER	G-ER G-CD, maintain own separation and VMC, report aerodrome in sight
*G-ER Wilco	G-ER Contact Tower 128,0
*G-ER aerodrome in sight	
*Tower 128,0 G-ER	

Прилетающим ВС может предоставляться радиолокационное наведение с целью направления их на средство обеспечения захода на посадку на конечном этапе.

Разрешение на выполнение захода в этом случае выдается, после выдачи пилоту заключительного заданного курса для входа ВС в зону действия навигационного средства обеспечения захода на посадку. Радиолокационное наведение ВС прекращается после доклада пилота о входе в зону действия навигационного средства захода на посадку.

*Minsk Radar, AUA 637, FL 60 information Delta	AUA 637, Minsk Radar, expect vectoring for ILS approach runway 31, report heading
*AUA 637, heading 100	AUA 637, continue heading 100, number 2 for landing
*Heading 100, AUA 637	AUA 637, turn left heading 040, descend to height 600m, QFE 1008
*QFE 1008, descending to height 600 m, heading 040, AUA 637	AUA 637, turn left heading 350, cleared ILS approach, report established on localizer
*Heading 350, cleared ILS approach AUA 637	AUA 637, contact Tower on 118,3
*AUA 637, established on localizer	

127. Прилетающим ВС может предоставляться радиолокационное наведение с целью направления их на точку, от которой может осуществляется визуальный заход на посадку. Радиолокационное наведение ВС прекращается после доклада пилота о наличии аэродрома в поле зрения.

*Swissair 195 affirm	Swissair 195 report able to accept visual approach for runway 31
*Swissair 195 heading 080 for visual approach runway 31	Swissair 195 turn left heading 080 expect visual approach runway 31, report aerodrome in sight
*Swissair 195 aerodrome in sight	Swissair 195 cleared visual approach runway 31 contact Tower on 118,3

При радиолокационном наведении, с целью регулирования очередности захода на посадку или создания необходимых интервалов может применяться регулирование поступательной скорости ВС.

*AUA 637, speed 260 knots	AUA 637, report indicated speed
*210 knots, AUA 637	AUA 637, reduce indicated speed to 210 knots
*AUA 637, roger	AUA 637, reduce to minimum approach speed
*No speed restrictions, AUA 637	AUA 637, no ATC speed restrictions

128. Как правило, при полетах по аэродромному кругу полетов УВД осуществляет диспетчер аэродромной зоны (TOWER). В некоторых зонах управление полетами может осуществлять диспетчер подхода (круга).

Запрос с целью получения указаний в отношении занятия круга полетов должен осуществляться заблаговременно, с тем чтобы спланировать занятие круга полетов с учетом движения других ВС. Если круг полетов является правым, то это следует указывать. Маршрут захода на посадку с левым кругом полетов указывать необязательно, хотя это может быть целесообразным, где направление круга периодически меняется.

<p>*Minsk Radar (Tower) G-QWER C-172 15km west 600m for landing</p> <p>*Join downwind RW 31 QFE 1001 (QNH 1012) G-ER</p>	<p>G-ER Join downwind RW 31 wind 270 degrees 5 m/sec QFE 1001 (QNH 1012)</p>
--	--

129. Там, где есть служба автоматической передачи информации по аэродрому (ATIS), получение этой информации следует подтверждать при первоначальном выходе на связь к диспетчеру УВД.

<p>*Minsk Radar (Tower) G-QWER C-172 15km west 600m Information Bravo for landing</p> <p>*Right hand RW 31 QFE 1001(QNH 1012) G-ER</p> <p>*G-ER</p>	<p>G-ER Join downwind right hand RW 31 wind 270 degrees 5 m/sec QFE 1001 (QNH 1012)</p> <p>G-ER Traffic Cherokee taking off and a Boing downwind</p>
---	--

130. В зависимости от направления выполнения захода и от воздушной обстановки в зоне ответственности может быть выдано разрешение на выполнение захода с прямой.

<p>*Minsk Radar (Tower) G-QWER C-172 15km west 600m Information Bravo for landing</p> <p>*Straight – in RW 31 QFE 1001(QNH 1012) G-ER</p>	<p>G-ER Make straight – in approach RW 31 wind 270 degrees 5 m/sec QFE 1001 (QNH 1012)</p>
---	--

131. Пилот, выполняющий полет по аэродромному кругу полетов, в соответствии с национальными правилами может получить команду от диспетчера УВД о докладе процедур выполнения разворотов.

<p>*G-ER Downwind</p> <p>*G-ER Number 2, Traffic in sight</p>	<p>G-ER Number 2 Follow the Cherokee on base</p>
---	--

*G-ER Base	G-ER Report final
*G-ER	G-ER Continue approach 31wind 270 degrees 5 m/sec
*G-ER Final	

132. В случае возникновения необходимости создания интервалов между ВС, заходящими на посадку, при полете по аэродромному кругу полетов диспетчер УВД может давать указания по задержке или ускорению выполнения процедур.

G-ER Extend Downwind number 2 follow Cesna 6 km final	*Number 2 follow Cesna in sight G-ER
---	--------------------------------------

G-ER Make one orbit right (from present position) due traffic on the RW. Report again on final	*Orbit right G-ER
--	-------------------

G-ER Make another circuit	*Another circuit G-ER
---------------------------	-----------------------

G-ER Number 1 Make short approach Cherokee 11 km final	*G-ER Short approach
--	----------------------

133. Передача информации экипажам ВС.

G-ER Landing gear appears down

G-ER right (left or nose) wheel appears up/down

G-ER right (left or nose) wheel does not appear up/down

G-ER Caution wake turbulence

G-ER Caution jet blast

G-ER Caution slipstream

G-ER Caution wake vortex.

ГЛАВА 7 РАЙОННЫЙ ДИСПЕТЧЕРСКИЙ ЦЕНТР

134. Примеры фразеологии, используемые в районном диспетчерском центре в соответствующих ситуациях:

*Minsk Control Belavia 893 FL 10600m	Belavia 893 Minsk Control identified Report ready for descent
*Belavia 893	

*Belavia 893 request descent	Belavia 893 descend FL340 expect further descent after LAPKI
*Descending FL 340 Belavia 893	

Belavia 893 descend FL 200 cross LAPKI FL 220 or above	*Descending FL 200 cross LAPKI FL 220 or above Belavia 893
--	---

Belavia 893 are you able to cross LAPKI at time 52 Belavia 893 cross LAPKI not before time 52	*Affirm Belavia 893 *Cross LAPKI not before time 52 Belavia 893
--	---

*Minsk Control Belavia 893 FL 200m *Belavia 893	Belavia 893 Minsk Control identified climb FL 330 cruise climb between FL 200 and FL280/above FL280
---	---

*Minsk Control Swissair 195 FL 10600m *Swissair 195 squawk 6230 descending FL340	Swissair 195 Minsk Control identified squawk 6230 descend FL340 direct TOSPO
--	--

*Minsk Control Swissair 195 FL 10600m request direct TOSPO *Swissair 195 squawk 6230 descending FL340	Swissair 195 Minsk Control identified squawk 6230 descend FL340 proceed via flight plan rout due restrictions
---	---

*Minsk Control Belavia 893 FL 10600m *Belavia 893 UM966 are acceptable	Belavia 893 Minsk Control identified UL23 not available due restrictions alternatives are UM996 and UP851 advise Belavia 893 via 50km DME ARC direct DUKAT
--	---

135. Для обеспечения установленных норм продольного эшелонирования при отсутствии радиолокационного контроля или перекрытия диспетчер УВД может обязать пилота докладывать основные точки по маршруту полета.

Swissair 195 report RATIN Swissair 195	*Swissair 195 *Swissair 195 RATIN 52 FL 330
---	--

Swissair 195 report 35km DME from VTB	*Wilco Swissair 195
---------------------------------------	---------------------

Swissair 195 report your DME distance from VTB	*Swissair 195 26 miles
--	------------------------

Swissair 195 report crossing radial 270 VTB VOR	*Wilco Swissair 195
---	---------------------

136. Если разрешение на отклонение от предыдущего диспетчерского разрешения не может быть выдано, используется фраза:

*Belavia 893 request rerouting via TOSPO	Belavia 893 unable, traffic westbound B747 FL 340 estimated/over GANVI at 34 call sign Swissair 195, advise
--	---

*Belavia 893 proceeding as filed	intensions
----------------------------------	------------

137. ВС, входящие в диспетчерский район, зону, маршрут ОВД, должны запросить разрешение на вход у соответствующих органов ОВД. В случае если представленный план полета отсутствует, пилот должен передать ФПЛ с воздуха. Если ФПЛ уже был послан, вызов может содержать:

*Minsk Control G-QWER request clearance to enter control airspace north of GANVI at FL 100 at time 32	G-QWER cleared at time 32 from 10km north of GANVI to BERES maintain FL 100 until passing GANVI/until 35/until further advised squawk 6430
*Cleared at time 32 from 10km north of GANVI to BERES maintain FL 100 squawk 6430 G-QWER	G-QWER correct

Разрешение на вход в диспетчерский район может быть выдано несколько позже.

G-QWER remain outside controlled airspace expect joining clearance at time 40	*Remaining outside controlled airspace G-QWER
---	---

138. ВС, покидающему диспетчерский район, выдается точка схода и соответствующие указания.

G-QWER cleared to leave controlled airspace northeast of GANVI at FL100 while in controlled airspace	*Cleared to leave controlled airspace northeast of GANVI at FL100 in controlled airspace G-QWER
--	---

Пилот может запросить выход из диспетчерского района в снижении:

*G-QWER request permission to leave controlled airspace by descent	G-QWER cleared to leave controlled airspace by descent
--	--

139. Пилот должен запросить разрешение на пересечение маршрута ОВД у соответствующих органов ОВД.

*Minsk Control EW-WER request crossing of L32 at GANVI	EW-WER Minsk Control pass your message
*EW-WER An-12 30km northwest of VTB heading 130 FL 140 IMC request crossing clearance of route M856 at VTB FL 140 at 1033	E-ER cleared to cross M856 at VTB, maintain FL 140 while in controlled airspace Report entering airway (route)
*Cleared to cross M856 at VTB, maintain FL 140 in controlled airspace Wilco E-ER	

140. При необходимости диспетчер УВД может задерживать ВС на маршруте ОВД, выдавая соответствующие указания по выполнению ожидания.

Swissair 195 hold at GANVI FL 200 expect onward clearance at 03, landing delays at Machulishchy 20 minutes	
--	--

Swissair 195 hold at GANVI FL 200 turns right (expected delay 10 minutes) expect further clearance at 1130	*Hold at GANVI FL 200 expect onward clearance at 03 Swissair 195 *Hold at GANVI FL 200 turns right (expected delay 10 minutes) expect further clearance at 1130 Swissair 195
--	---

141. С целью обеспечения безопасных интервалов диспетчер УВД может задать пилоту следовать параллельно маршруту ОВД на определенном расстоянии. Для запроса о возможности следовать с параллельным смещением, разрешения на параллельное смещение и возвращения на исходный трек используются следующие фразы:

Belavia 893 Advise if able to proceed parallel offset	*Belavia 893 affirm
BRU 893 proceed offset 5 miles right of centerline / track / routing at Minsk VOR / immediately until RUDKA / for 10 minutes	*Belavia 893 proceeding offset 5 miles right of centerline / track / routing at Minsk VOR / immediately until RUDKA / for 10 minutes
BRU 893 Cancel offset	

142. Полет прямо к основной точке маршрута, обозначенной кодовым наименованием.

BRU 893 direct RATIN	*Direct RATIN Belavia 893
----------------------	---------------------------

Полет прямо к точке маршрута, обозначенной только географическими координатами.

BRU 893 Proceed direct to 5223 decimal 8 north 00321 decimal 6 east	*Direct to 5223 decimal 8 north 00321 decimal 6 east Belavia 893
---	--

Возврат на исходный трек/маршрут.

BRU 893 Turn left and resume original track/ATS route/airway	*Turning left and resuming original track/ATS route/airway Belavia 893
--	--

143. Статус обслуживания GNSS:

Belavia 893 GNSS reported unreliable/GNSS may not be available due interference in the vicinity of VTB/in the area of Minsk FIR	*Belavia 893
---	--------------

*Belavia 893 basic GNSS unavailable from 1130 to 1330/ until further notice/due loss of RAIM/RAIM alert	Belavia 893
*Belavia 893 GBAS/SBAS unavailable	Belavia 893

144. Ухудшение навигационных характеристик ВС:

*Minsk Control Belavia 893 Unable RNP 5/RNAV due loss of RAIM / RAIM alert	Belavia 893
---	-------------

145. Фразеология ADS:

Belavia 893 ADS (Automatic Dependant Surveillance) out of service (другая информация)	*Belavia 893
---	--------------

146. При использовании сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM) диспетчер просит подтвердить информацию, что ВС допущено к полетам RVSM.

Swissair 195 confirm RVSM approved	*Swissair 195 affirm
------------------------------------	----------------------

Если ВС не допущено к полетам RVSM, на запрос диспетчера экипаж отвечает:

*Swissair 195 negative RVSM	Swissair 195 roger, negative RVSM
-----------------------------	-----------------------------------

Фраза negative RVSM добавляется к сообщению экипажа:
 при первоначальной радиосвязи при входе ВС в воздушное пространство RVSM;
 при любых запросах на смену эшелона в пределах воздушного пространства RVSM;
 при получении разрешения на смену эшелона в пределах воздушного пространства RVSM;
 при получении, кроме государственных ВС, разрешения на смену эшелона, при котором предусматривается пересечение FL290 или FL 410.

*Aeroflot 261, request FL320, negative RVSM *Aeroflot 261, descend FL320, negative RVSM	Aeroflot 261, descend FL320
--	-----------------------------

Государственные ВС, не допущенные к полетам RVSM, должны сообщать свой статус дополнительно к информации об отсутствии допуска к полетам RVSM.

*Minsk Control RA52123 RATIN FL 9600 m, negative RVSM state aircraft	RA52123 squawk 6230 climb FL320
--	---------------------------------

Отказ диспетчера в разрешении на вход в воздушное пространство с RVSM звучит следующим образом:

Belavia 893, unable issue clearance into RVSM airspace, descent FL 280	*Belavia 893 descending FL280
--	-------------------------------

В случае сильной болтанки, когда становится невозможным точное выдерживание заданного эшелона полета в воздушном пространстве RVSM, экипаж докладывает:

*Swissair 195, unable RVSM due turbulence	Swissair 195 maintain present level until advised
---	---

В случае, когда бортовое оборудование измерения и выдерживания высоты полета перестает отвечать техническим требованиям, необходимым для полетов в воздушном пространстве RVSM, экипаж докладывает:

*Belavia 893, unable RVSM due equipment	Belavia 893 descend FL280
---	---------------------------

Доклад экипажа о возможности возобновить полет в воздушном пространстве с RVSM, когда факторы турбулентности атмосферы прекратили свое действие или технических характеристик бортового оборудования по измерению и выдерживанию высоты полета пришли в соответствие, звучит следующим образом:

*Swissair 195 Ready to resume RVSM *Swissair 195 affirm	Swissair 195 confirm able to resume RVSM
--	--

Диспетчер запрашивает информацию о возможности возобновления выполнения полета с использованием RVSM:

Belavia 893, Report able to resume RVSM	*Belavia 893 Ready to resume RVSM in 15 min
---	---

147. Для запроса о наличии радиостанций с сеткой частот 8,33 кГц:

G-AAER confirm eight point three three	*G-AAER affirm eight point three three или G-AAER negative eight point three three
--	--

Для запроса о возможности использовать УВЧ:

G-AAER confirm UHF	*G-AAER affirm UHF или G-AAER negative UHF
--------------------	--

Для запроса о наличии освобождения от обязательного оснащения радиостанциями:

G-AAER confirm eight point three three exempted	*G-AAER affirm eight point three three exempted или G-AAER negative eight point three three exempted
---	--

Для указания причины выдачи диспетчерского разрешения:

G-AAER descend FL240 due eight point three three requirement	*G-AAER descending FL240
--	--------------------------

148. В процессе координации между органами ОВД используется следующий порядок передачи расчетных данных о движении ВС, который определяется в Соглашениях о процедурах взаимодействия между центрами УВД. Варианты передачи информации:

а) Estimate westbound Aeroflot 111 Squawking 6434 (Boing735) Estimated RUDKA 32, FL 280/ descending from FL 290 to FL280, Mach 0,84 (via UM863) negative RVSM;

б)... передающая сторона:

Estimate RUDKA on Aeroflot 111;

... ответ принимающей стороны (если имеется информация о плане полета):

B-767 to London

... ответ передающей стороны:

Squawking 6434 Estimating RUDKA 32 at FL 280;

... в случае отсутствия данных плана полета принимающая сторона отвечает:

No details

и передающая сторона передает полностью расчетные данные в соответствии с пунктом а).

в) Estimate unmanned free balloon (позывной и класс) estimated over RUDKA at 43 reported FL 100/unknown FL moving to northeast estimated ground speed 70 km/h (дополнительная информация, если имеется);

г) При изменении расчетных данных:

Revision G-QWER (измененная информация).

Передача управления:

Request release of G-QWER;

G-QWER released at 56 (условия, ограничения);

Is G-QWER released (for climb or descent)?;

G-QWER not released until time 32 / RUDKA;

Unable released G-QWER traffic is (причина).

Изменение разрешения:

May we change clearance of G-QWER to (другое разрешение)?;

Agreed to (другое разрешение) of G-QWER;

Unable to approve change to clearance of G-QWER;

Unable to approve (желаемый маршрут, эшелон и т.д.) of G-QWER due (причина и другое возможное разрешение).

Запрос утверждения:

Approval request G-QWER estimated departure from Brest at 54;
 G-QWER request approved (при необходимости любые ограничения);
 G-QWER unable (причина, другое возможное разрешение).

Передача управления при прибытии:
 (Inbound release) Belavia 893 Squawking 6434(Boing735) from Frankfurt released at RUDKA/32/FL350, cleared to and estimating GOVIK 32, at FL200 (expected approach time/no delay expected) contact at 30.

Передача радиолокационного управления:
 Radar handover Swissair 195 squawking 6230 position TOSPO FL340.
 Ускорение разрешения:
 Expedite clearance G-QWER expected departure from Minsk at 32;
 Expedite clearance G-QWER estimated over TOSPO at 12 requests level/route...

При координации между центрами УВД при использовании RVSM о ВС, не допущенном к полетам по RVSM, при отсутствии или наличии автоматической передачи данных о плане полета между центрами УВД, при которой информация в 18-м поле плана полета не транслируется, передается голосом дополнительная информация.
 Negative RVSM state aircraft

Информация смежным РДЦ о том, что ВС не может продолжать полет по RVSM из-за сильной турбулентности или другим сложным метеоусловиям или по техническим причинам.
 Unable RVSM due turbulence/equipment.

ГЛАВА 8 ПРОЦЕДУРЫ ВЕДЕНИЯ РАДИОСВЯЗИ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

149. Настоящая глава содержит фразеологию, которую должны применять летный и диспетчерский состав в аварийных ситуациях.

150. В случае если экипажу, терпящему бедствие, не представляется возможным установить прямую связь на рабочей частоте, используется аварийная частота 121,5 МГц. Если и это не удастся, дополнительно пилот должен установить код ответчика ВОРЛ в соответствии с возникшей ситуацией:

при актах незаконного вмешательства (HIJACK or other Act of Violence) – код 7500;

при потере радиосвязи (Radio failure) – код 7600

при передаче сигнала бедствия (Emergency) – код 7700.

151. Аварийное или срочное сообщение должно включать в себя следующую информацию и по возможности передаваться в следующей последовательности:

MAYDAY, (PAN, PAN или PAN, PAN MEDICAL);

позывной вызываемой станции;

позывной ВС;

характер состояния бедствия;

решение командира ВС;

предыдущее или будущее известное местоположение ВС, эшелон (высота) и курс полета;

любая другая необходимая информация (остаток топлива, количество пассажиров на борту, наличие опасного груза и т.д.).

<p>*MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY Minsk Control G-QWER Cessna-500 engine fire losing height intend an immediate forced landing, 30km south of KOLOS passing FL250 heading 015</p>	<p>G-QWER Minsk Control, roger MAYDAY (Confirm engine fire) (по возможности дополнительная информация или рекомендации)</p>
<p>*MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY Minsk Tower G-QWER Cessna-500 engine failed. Will attempt to land Minsk 2, 15km west, altitude 900 m heading 070</p>	<p>G-QWER Minsk Control, roger MAYDAY cleared straight-in RW31 wind 300 5m/sec QFI 1001 you are number one</p>

152. Бывают случаи, когда по каким-либо причинам информацию о бедствии передать диспетчеру УВД не удастся. Пилоты, находящиеся на той же частоте, должны оказать помощь экипажу, терпящему бедствие в передаче сообщения. При этом информация должна передаваться более четко и разборчиво в отличие от экипажа, терпящего бедствие.

<p>*MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY Minsk Tower G-QWER we have intercepted MAYDAY from N-DFGH I say again N-DFGH Cessna-500 engine failure forced landing 50km east of RUDKA FL 70 heading 090</p>	<p>G-QWER Minsk Control, roger your relayed MAYDAY from N-DFGH</p>
---	--

153. Передача с борта ВС, терпящего бедствие, всегда имеет преимущество. Услышав сигнал о передаче аварийного сообщения, все экипажи должны сохранять радиомолчание до разрешения аварийной ситуации, за исключением случаев, когда им самим необходимо оказание помощи.

Экипаж, терпящий бедствие или диспетчер УВД, под управлением которого находится данное ВС, могут вводить режим радиомолчания как для одного ВС, так и для всех ВС, находящихся в зоне ответственности.

В этом случае сообщение должно иметь следующую форму:

<p>All stations Minsk Control stop transmitting, MAYDAY</p>	
---	--

или G-QWER Stop transmitting MAYDAY	
--	--

Во избежание возникновения помех при ведении радиосвязи с ВС, терпящем бедствие, и в зоне с интенсивным воздушным движением все другие ВС могут быть переведены на другую частоту.

MAYDAY G-QWER All other aircraft contact Minsk Control on 133,4 out	
---	--

В случае, когда аварийная ситуация ликвидирована, экипаж должен сообщить об ее окончании.

*Minsk Tower G-QWER cancel MAYDAY, engine restarted runway in sight. Request landing	G-ER cleared to land runway 31 wind 300 5m/sec
--	--

После окончания аварийной ситуации диспетчер должен отменить режим радиомолчания.

All stations Minsk Control MAYDAY traffic ended	
---	--

154. В случае если экипажу необходимо выполнить аварийное снижение, диспетчер УВД должен обеспечить безопасность для снижающегося самолета и для других ВС.

*G-QWER emergency descent heading 320	G-QWER emergency descent Attention all aircraft in the vicinity of/at LIMPO emergency descent in progress from FL350. All aircraft below FL 350 at LIMPO leave UM854 to the south immediately/(traffic information)
---------------------------------------	--

ГЛАВА 9 ПЕРЕДАЧА АЭРОДРОМНОЙ ИНФОРМАЦИИ

155. Метеорологическая информация может передаваться в форме сообщений, прогнозов или шторм-предупреждений по каналам наземной и воздушной связи. При этом необходимо использовать стандартные термины и сокращения, и информация должна передаваться медленно и предельно разборчиво так, чтобы принимающая сторона могла записать необходимые детали.

G-ER Minsk weather 0930 wind 340 5m/sec, visibility 10km Nil weather, 2 oktas 900m, temperature plus 9, dew point plus 3, QNH 1007	*QNH 1007 G-ER
--	----------------

156. VOICE WEATHER BROADCAST (VOLMET) содержит:

позывной аэродрома;
 ветер у земли;
 видимость;
 RVR – видимость на ВПП;
 явления погоды;
 облачность;
 температура;
 температура точки росы;
 QNH;
 тенденция изменения (если прогнозируется).

Примечание. Первоначальные слова, как, например: «surface wind», «visibility» могут быть опущены.

0600 Minsk Calm visibility 2200 metres t-1, dew point – 2 QNH 1020
BREAK.

157. При передаче сообщения о дальности видимости на ВПП (RVR) следует использовать слова runway visual range или сокращение RVR, за которыми следует номер ВПП и, при необходимости, места проведения измерений.

При наличии нескольких данных для RVR передача их начинается всегда с данных для зоны приземления.

Swissair 195, RVR Runway 31: touchdown 650 metres midpoint 700 metres stop end 600 metres	*Swissair 195
Swissair 195, RVR Runway 31: 650 700 600	

158. В случае если данные о значении состояния поверхности ВПП могут быть полезными для пилота, диспетчер УВД сообщает эти значения следующим образом:

Swissair 195 breaking action medium, heavy rain time of measurement 0820	*Swissair 195
Swissair 195 displaced threshold runway 13 500 meters due broken surface	*Swissair 195

159. Когда диспетчер считает необходимым передать на борт ВС о наличии воды на ВПП, информация передается с использованием терминов «damp», «wet», «water patches» или «flooded» в соответствии с количеством воды на ВПП.

G-QWER Minsk grass mowing in progress near centre of aerodrome	*G-QWER
Swissair 195 taxiway 1 closed due maintenance use TW P	

to vacate	*Swissair 195
-----------	---------------

ГЛАВА 10 ПРОЦЕДУРЫ ВЕДЕНИЯ РАДИОСВЯЗИ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ

160. Если экипаж ВС сообщил органу ОВД, что он собирается выполнить аварийный слив топлива, орган ОВД передает соответствующее предупреждение другим экипажам ВС. Решение об аварийном сливе топлива принимается экипажем ВС. Диспетчер УВД в данной ситуации выдает указания, которые носят только рекомендательный характер. Рекомендуется производить слив топлива не ниже 2000 футов (600 метров) над земной поверхностью, и вертикальное эшелонирование не менее 1000 ф (300 м) между другими ВС или соблюдение горизонтального эшелонирования. Следует воздерживаться от ведения радиосвязи в период слива топлива.

All stations Minsk Control DC 8 dumping fuel FL 160 beginning 30 km west of KURPI on track 250 for 30 km on track 250 for 30 km. Avoid flight below FL 160 within 20 km of fuel dumping track.	
All stations Minsk Control dumping completed	

161. В случае отсутствия сливного устройства ВС может производить выработку топлива до допустимого посадочного веса по маршруту полета или в зоне ожидания.

*Swissair 195 Request burning (running) out fuel during an hour	Swissair 195 Proceed to holding area at MNS FL200, report finish running out fuel
---	---

162. Если известно или предполагается турбулентность следа, орган ОВД передает соответствующее предупреждение ВС.

G-ER extend down wind due wake turbulence DC 10 landing ahead	*G-ER
G-ER hold position due wake turbulence airbus departing ahead	*G-ER

163. Если прогнозируется сдвиг ветра или о нем сообщают экипажи ВС, орган ОВД предупреждает другие экипажи ВС до тех пор, пока не получит сообщения об отсутствии данного явления.

Swissair 195 caution wind shear reported at 300m 5km on final RW 13. Airspeed lost 20kts, strong right drift	*Swissair 195
--	---------------

164. Пилот может запросить пеленг или курс, используя соответствующую фразу для указания необходимого вида обслуживания. Передача заканчивается позывным ВС.

*Minsk Tower G-QWER request heading to Minsk-1 *G-ER heading 090	G-ER heading 090
---	------------------

165. При возникновении опасности столкновения airmis reporting экипаж ВС должен доложить об этом диспетчеру УВД на рабочей частоте. Если выполнить доклад об опасности столкновения не представляется возможным из-за загруженности частоты или по другим причинам, сообщение составляется сразу же по прилету. Первоначальный доклад должен включать следующие элементы:

- позывной ВС;
- код ответчика;
- местоположение опасности столкновения;
- курс самолета;
- эшелон или высоту полета;
- установка давления шкалы барометрического высотомера;
- эволюции ВС (в снижении, наборе);
- погодные условия;
- дату и время сближения ВС;
- описание другого ВС.

*Swissair 195 Another aircraft has just overtaken us, there was no necessary separation	Swissair 195 Roger
*Swissair 195 We have just got into wake turbulence of aircraft ahead of us	Swissair 195 Roger, Will you (file a) report about this incident

166. Возможные сообщения пилота о проблеме с наддувом или разгерметизации.

*Swissair 195 We have pressurization problem	
*Swissair 195 We have difficulty with aircraft pressurization	
*Swissair 195 The cockpit is depressurized (decompressed)	
*Swissair 195 sudden depressurization	
*Swissair 195 We have problem with hydraulic system	
*Swissair 195 Captain's wind screen cracked due bird's strike	

167. При возникновении актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации пилот должен установить ответчик в режиме А код 7500.

*Swissair 195 I am hijacked	
-----------------------------	--

В случае если диспетчер УВД обнаружил установленный код ответчика 7500, ему необходимо убедиться в правильности установления этого кода. С этой целью диспетчер запрашивает подтверждение установки данного кода.

Swissair 195 confirm squawk 6432 (7500)	
---	--

Swissair 195 Reset squawk 6432 (7500)	
---------------------------------------	--

Диспетчер действует в соответствии с Инструкцией о порядке действий диспетчерского состава НУВД при получении информации об актах незаконного вмешательства в деятельность ГА.

168. Сообщение о больном на борту.

*Swissair 195 One passenger is seriously ill, suspected heart attack We need medical assistance upon Arrival. Request priority landing	
--	--

169. Принятие правительственного сообщения, VIP на борту.

G-QWER I have message to Belarussian President/Government	G-ER go ahead, your message will be taped and sent to the appropriate authority
---	---

При наличии высокопоставленных лиц на борту ВС орган ОВД может запросить:

Swissair 195 Do you have VIP on board	
Swissair 195 Expect door open time at 54	
Swissair 195 Report door open time	