

Doc 9432
AN/925



Руководство по радиотелефонной связи

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Издание четвертое — 2007

Международная организация гражданской авиации

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

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Во избежание задержек с доставкой заказчикам рекомендуется пользоваться кредитными карточками (MasterCard, Visa или American Express). Информация об оплате кредитными карточками и другими методами приводится в разделе "Как оформить заказ" *Каталога изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО*.

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

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

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

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

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

India. Oxford Book and Stationery Co., 57, Medha Apartments, Mayur Vihar, Phase-1, New Delhi 110091
Telephone: +91 11 65659897; Facsimile: +91 11 22743532

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

India. The English Book Store, 17-L Connaught Circus, New Delhi 110001
Telephone: +91 11 2341-7936, 2341-7126; Facsimile: +91 11 2341-7731; E-mail: ebs@vsnl.com

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

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

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

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

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Av. Víctor Andrés Belaúnde No. 147, San Isidro, Lima (Centro Empresarial Real, Via Principal No. 102, Edificio Real 4, Floor 4)
Teléfono: +51 1 611 8686; Facsimile: +51 1 611 8689; Correo-e: mail@lima.icao.int

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

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

Slovakia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Levoté prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Interprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21; Telephone: +421 2 4857 1111; Facsimile: +421 2 4857 2105; E-mail: sa.icao@lps.sk

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

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

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

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

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

5/07

Каталог изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО

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

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

Doc 9432
AN/925



Руководство по радиотелефонной связи

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Издание четвертое — 2007

Международная организация гражданской авиации

ПРЕДИСЛОВИЕ

Фразеология ИКАО используется в процедурах, которые включены в том II *"Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS"* Приложения 10 *"Авиационная электросвязь"*, а также в *Правила аэронавигационного обслуживания "Организация воздушного движения"* (PANS-ATM, Doc 4444). В данном руководстве приведены образцы радиотелефонной фразеологии, используемой в этих двух документах. Хотя процедуры и фразеология конкретно отражают ситуацию и условия, когда используется очень высокая частота (ОВЧ), тем не менее они в равной степени применимы и в тех случаях, когда используется высокая частота (ВЧ).

Фразеология ИКАО разработана для обеспечения эффективного, ясного, четкого и недвусмысленного обмена информацией при ведении связи, и при этом особое внимание уделяется правильному использованию фразеологии ИКАО во всех случаях, когда она должна употребляться. Однако невозможно предусмотреть фразеологию для всех возможных ситуаций, которые могут возникнуть, и поэтому содержащиеся в данном руководстве образцы фразеологии не носят исчерпывающего характера, а просто являются типичной фразеологией для использования при обычном радиотелефонном обмене. Пользователи, возможно, сочтут необходимым дополнить эту фразеологию "разговорным" языком. Когда необходимо использовать разговорный язык, это следует делать в соответствии с теми же принципами, которые регулируют употребление фразеологии, т. е. сообщения должны быть ясными, четкими и недвусмысленными. Кроме того, необходимо обеспечить достаточно глубокое знание используемого в радиотелефонной связи языка (требования ИКАО к знанию английского языка приведены в томе II Приложения 10 и Приложении 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"* ИКАО). Кроме умения правильно использовать фразеологию и достаточно глубокого знания языка, при радиотелефонном обмене очень важно понимать, что английский язык часто не является родным языком для лиц, участвующих в обмене информацией. Понимание особых трудностей, возникающих при передаче информации лицами, для которых английский не является родным языком, способствует повышению надежности обмена информацией. Сообщения должны передаваться медленно и четко. Ясные сообщения, в которых нет идиоматических выражений, легче понимать, чем расплывчатые сообщения или сообщения, содержащие разговорные и жаргонные выражения.

Кроме того, некоторые государства включают в свои сборники аэронавигационной информации (AIP) особые требования к установлению связи при входе в свое воздушное пространство или при выходе из него. Поэтому пилоты, прежде чем приступить к выполнению полетов в другие страны, должны на основе соответствующих инструктивных указаний (например, AIP или NOTAM) убедиться, что им известны такие правила. Образцы фразеологии такого типа не включены в настоящее руководство.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
ГЛАВА 1. Терминологический словарь	1-1
1.1 Определения основных терминов, используемых в настоящем руководстве	1-1
1.2 Общепринятые сокращения.....	1-4
1.3 Пояснение к содержанию руководства	1-7
ГЛАВА 2. Общие эксплуатационные правила	2-1
2.1 Введение.....	2-1
2.2 Правила ведения передачи.....	2-1
2.3 Передача букв	2-2
2.4 Передача чисел.....	2-3
2.5 Передача времени	2-6
2.6 Стандартные слова и фразы	2-7
2.7 Позывные	2-10
2.7.1 Позывные для авиационных станций.....	2-10
2.7.2 Позывные воздушных судов.....	2-10
2.8 Радиотелефонная связь.....	2-11
2.8.1 Установление и ведение связи	2-11
2.8.2 Передача связи	2-13
2.8.3 Выдача разрешений и требования в отношении их повторения	2-14
2.8.4 Правила проверки	2-17
ГЛАВА 3. Общая фразеология	3-1
3.1 Введение.....	3-1
3.2 Объяснение роли фразеологии и разговорного языка в радиотелефонной связи	3-1
3.3 Указания в отношении высот	3-2
3.4 Сообщение данных о местоположении	3-5
3.5 Планы полетов	3-6
ГЛАВА 4. Аэродромный диспетчерский пункт: воздушное судно	4-1
4.1 Введение.....	4-1
4.2 Информация о вылете и правила запуска двигателя.....	4-1
4.3 Буксировка хвостом вперед	4-3
4.4 Указания относительно руления.....	4-4
4.5 Правила для взлета	4-8
4.6 Аэродромный круг движения.....	4-13
4.7 Конечный этап захода на посадку и посадка.....	4-17
4.8 Уход на второй круг.....	4-19
4.9 После посадки	4-20
4.10 Важная аэродромная информация	4-21

ГЛАВА 5. Аэродромный диспетчерский пункт: автотранспортные средства	5-1
5.1 Введение	5-1
5.2 Указания относительно передвижения	5-1
5.3 Пересечение ВПП	5-3
5.4 Транспортные средства, буксирующие воздушные суда	5-5
ГЛАВА 6. Общая фразеология службы наблюдения ОВД	6-1
6.1 Введение	6-1
6.2 Опознавание и векторение	6-1
6.3 Векторение	6-3
6.4 Информация о движении и маневр уклонения	6-5
6.5 Вторичный обзорный радиолокатор (ВОРЛ)	6-7
6.6 Оказание радиолокационной помощи воздушным судам при отказе радиосвязи	6-9
6.7 Фразеология предупреждения об опасности	6-9
ГЛАВА 7. Диспетчерский пункт подхода	7-1
7.1 Вылет по ППП	7-1
7.2 Вылет по ПВП	7-2
7.3 Прилет по ППП	7-3
7.4 Прилет по ПВП	7-9
7.5 Векторы на конечном этапе захода на посадку	7-11
7.6 Заход на посадку с помощью обзорной РЛС	7-14
7.7 Заход на посадку по радиолокатору точного захода на посадку	7-19
ГЛАВА 8. Районное диспетчерское управление	8-1
8.1 Районные диспетчерские органы	8-1
8.2 Информация о местоположении	8-3
8.3 Информация об эшелоне полета	8-4
8.4 Вход воздушных судов в воздушные трассы	8-6
8.5 Уход воздушных судов с воздушных трасс	8-8
8.6 Пересечение воздушных трасс воздушными судами	8-9
8.7 Полеты с ожиданием на маршруте	8-9
8.8 Наблюдение при ОВД	8-11
8.9 Автоматическое зависимое наблюдение (ADS)	8-11
8.10 Управление полетами над океаном	8-12
ГЛАВА 9. Правила аварийной и срочной связи и правила на случай отказа связи	9-1
9.1 Введение	9-1
9.2 Сообщение о бедствии	9-2
9.2.1 Воздушное судно, терпящее бедствие	9-2
9.2.2 Введение периода молчания	9-3
9.2.3 Окончание состояния бедствия и периода молчания	9-4
9.3 Срочные сообщения	9-5
9.4 Аварийное снижение	9-6
9.5 Отказ связи на воздушном судне	9-7

	<i>Страница</i>
ГЛАВА 10. Передача метеорологической информации и другой информации по аэродрому	10-1
10.1 Введение	10-1
10.2 Дальность видимости на ВПП (RVR).....	10-2
10.3 Состояние поверхности ВПП	10-3
ГЛАВА 11. Различные виды обслуживания полетов	11-1
11.1 Избирательный вызов (SELCAL)	11-1
11.2 Аварийный слив топлива.....	11-2
11.3 Турбулентность в следе	11-3
11.4 Сдвиг ветра.....	11-3
11.5 Радиопеленгация	11-4
11.6 Маневры с использованием БСПС.....	11-5

Глава 1

ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКИЙ СЛОВАРЬ

1.1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ ОСНОВНЫХ ТЕРМИНОВ, ИСПОЛЪЗУЕМЫХ В НАСТОЯЩЕМ РУКОВОДСТВЕ

Примечание. Другие определения содержатся в соответствующих документах ИКАО.

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

Авиационная подвижная служба (RR S1.32). Подвижная служба связи между авиационными станциями и бортовыми станциями или между бортовыми станциями, в которую могут входить станции спасательных средств; в эту службу могут входить также станции радиомаяков-индикаторов места бедствия, работающие на частотах, назначенных для сообщений о бедствии и аварийных сообщений.

Авиационная станция (RR S1.81). Наземная станция авиационной подвижной службы. В некоторых случаях авиационная станция может быть установлена, например, на борту морского судна или на морской платформе.

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

Примечание. Считается, что воздушное судно выполняет полеты в районе аэродрома, когда оно входит в аэродромный круг полетов, выходит из него или находится в его пределах.

Аэродромное диспетчерское обслуживание. Диспетчерское обслуживание аэродромного движения.

Аэродромный круг полетов. Установленный маршрут, которого должны придерживаться воздушные суда, выполняющие полеты в районе аэродрома.

Векторение. Обеспечение навигационного наведения воздушных судов посредством указаний определенных курсов на основе использования данных радиолокаторов.

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

Примечание. Соответствующие установленные минимумы содержатся в Приложении 2.

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

Воздушная трасса. Контролируемое воздушное пространство (или его часть) в виде коридора, оборудованного радионавигационными средствами.

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

Граница действия разрешения. Пункт, до которого действительно диспетчерское разрешение, данное воздушному судну.

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

Диспетчерская зона. Контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от земной поверхности до установленной верхней границы.

Диспетчерское обслуживание подхода. Диспетчерское обслуживание контролируемых полетов прибывающих или вылетающих воздушных судов.

Диспетчерское разрешение. Разрешение воздушному судну действовать в соответствии с условиями, установленными органом диспетчерского обслуживания.

Примечание 1. Для удобства термин "диспетчерское разрешение" часто сокращается до "разрешение", когда он используется в соответствующих условиях.

Примечание 2. После сокращенного термина "разрешение" могут употребляться слова "на руление", "на взлет", "на вылет", "на выполнение полета по маршруту", "на заход на посадку" или "на посадку", чтобы указать ту часть полета, к которой относится диспетчерское разрешение.

Заход на посадку по радиолокатору. Заход на посадку, когда конечный этап захода на посадку выполняется под руководством диспетчера радиолокационного контроля.

Контрольная точка ожидания. Географический пункт, который служит исходной точкой для выполнения схемы полета в зоне ожидания.

Контролируемое воздушное пространство. Воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого диспетчерское обслуживание предоставляется в соответствии с классификацией воздушного пространства.

Примечание. Контролируемое воздушное пространство является общим термином, который относится к воздушному пространству ОВД классов А, В, С, D и E, описание которых содержится в Приложении 11.

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

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

Обслуживание воздушного движения (ОВД). Общий термин, означающий в соответствующих случаях полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, консультативное обслуживание воздушного движения, диспетчерское обслуживание воздушного движения (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание).

Орган обслуживания воздушного движения. Общий термин, в соответствующих случаях означающий орган диспетчерского обслуживания воздушного движения, центр полетной информации или пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения.

Передача "блиндром". Передача от одной станции к другой в условиях, при которых двусторонняя связь не может быть установлена, но при этом предполагается, что вызываемая станция в состоянии принять передачу.

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

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

Примечание. Требования к плану полета содержатся в Приложении 2. Форма типового плана полета приведена в добавлении 2 к PANS-ATM.

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

Полет по ПВП. Полет, выполняемый в соответствии с правилами визуальных полетов.

Полет по ППП. Полет, выполняемый в соответствии с правилами полетов по приборам.

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

Примечание. Фактическое время покидания контрольной точки ожидания зависит от диспетчерского разрешения на выполнение захода на посадку.

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

Пункт передачи донесения. Определенный географический ориентир, относительно которого может быть сообщено местоположение воздушного судна.

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

Радиовещание. Передача информации, касающейся аэронавигации и не адресуемой конкретной станции или станциям.

Радиолокационное опознавание. Ситуация, которая имеет место, когда радиолокационный символ местоположения конкретного воздушного судна появляется на дисплее радиолокатора и положительно идентифицируется диспетчером УВД.

Районный диспетчерский центр (РДЦ). Орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов в диспетчерских районах, находящихся под его юрисдикцией.

Связь "воздух – земля". Двусторонняя связь между воздушными судами и станциями или пунктами на поверхности земли.

Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS). Автоматизированное предоставление круглосуточно или в определенное время суток текущей установленной информации для прибывающих и вылетающих воздушных судов:

Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома с использованием линий передачи данных (D-ATIS). Обслуживание ATIS предоставляется по линии передачи данных.

Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома с использованием речевой связи (речевая-ATIS). ATIS предоставляется путем передачи по радио постоянных и повторяющихся речевых сообщений.

Схема полета в зоне ожидания. Заранее определенный маневр, позволяющий воздушному судну оставаться в пределах определенного воздушного пространства в ожидании последующего разрешения на посадку.

Схема ухода на второй круг. Порядок, которого следует придерживаться в случае невозможности продолжения захода на посадку.

Точка приземления. Точка, где номинальная глиссада пересекает ВПП.

Примечание. "Точка приземления" определена выше только как базовая точка, и она не обязательно является фактической точкой касания воздушным судном поверхности ВПП.

Уровень. Общий термин, относящийся к положению в вертикальной плоскости находящегося в полете воздушного судна и означающий в соответствующих случаях относительную высоту, абсолютную высоту или эшелон полета.

Центр полетной информации. Орган, предназначенный для обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения.

1.2 ОБЩЕПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

Примечание. Приведенные ниже сокращения обычно произносятся по составляющим их буквам без использования алфавита для передачи слов по буквам, за исключением обозначенных звездочкой, которые обычно произносятся как полные слова.

ACC	Районный диспетчерский центр (РДЦ)
ADF	Автоматический радиопеленгатор
AFIS	Аэродромная служба полетной информации
AGL	Над уровнем земли
AIP	Сборник аэронавигационной информации
AIRAC*	Регламентирование и контроль аэронавигационной информации

AIS	Служба аэронавигационной информации
AMSL	Над средним уровнем моря
ATC	Управление воздушным движением (в целом) (УВД)
ATD	Фактическое время вылета
ATIS*	Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома
ATS	Обслуживание воздушного движения (ОВД)
ATZ	Зона аэродромного движения
CAVOK*	Видимость, облачность и текущие погодные условия лучше предписанных
CTR	Диспетчерская зона
DME	Дальномерное оборудование
EET	Расчетное истекающее время
ETA	Расчетное время прибытия или расчет времени прибытия
ETD	Расчетное время вылета или расчет времени вылета
FIC	Центр полетной информации
FIR	Район полетной информации (РПИ)
FIS	Полетно-информационное обслуживание
GCA	Система захода на посадку по командам с земли, заход на посадку по командам с земли
H24	Круглосуточное обслуживание
HF	Высокая частота (3–30 МГц)
IFR	Правила полета по приборам (ППП)
ILS	Система посадки по приборам
IMC	Приборные метеорологические условия (ПМУ)
INS	Инерциальная навигационная система
LORAN*	Система дальней аэронавигации
MET*	Метеорологический или метеорология
MLS	Микроволновая система посадки

MNPS	Технические требования к минимальным навигационным характеристикам
NDB	Ненаправленный радиомаяк, приводная радиостанция
NIL*	Не имеется или мне нечего Вам передать
NOTAM*	Извещение, распространяемое по каналам средств электросвязи, которое содержит информацию о введении в строй, состоянии или изменении аэронавигационного оборудования, обслуживания, правил или опасности, своевременное знание которой имеет важное значение для персонала, обеспечивающего производство полетов
PAPI*	Указатель траектории точного захода на посадку
QFE	Атмосферное давление на превышении аэродрома (или на пороге ВПП) (ЩФЕ)
QNH	Установка на земле шкалы давлений высотомера для получения превышения аэродрома (ЩНХ)
RCC	Координационный центр поиска и спасания
RNAV*	Зональная навигация
RVR	Дальность видимости на ВПП
SELCAL*	Система, обеспечивающая избирательный вызов отдельного воздушного судна по радиотелефонным каналам, связывающим наземную станцию с этим воздушным судном
SID*	Стандартная схема вылета по приборам
SIGMET*	Информация, выпускаемая органом метеорологического наблюдения, о конкретных условиях погоды на маршруте, существующих или появлении которых ожидается, могущих повлиять на безопасность полета воздушных судов
SNOWTAM*	NOTAM специальной серии, уведомляющее по установленной форме о существовании или устранении опасных условий, вызванных наличием снега, слякоти, льда или стоячей воды на рабочей площади аэродрома
SSR	Вторичный обзорный радиолокатор (ВОРЛ)
SST	Сверхзвуковой транспорт
STAR*	Стандартная схема прибытия (по приборам)
TACAN*	УВЧ-средство ближней аэронавигации
TAF*	Прогноз по аэродрому
TMA	Узловой диспетчерский район
UHF	Ультравысокая частота (300–3000 МГц) (УВЧ)

UIR	Верхний район полетной информации
UTA	Верхний диспетчерский район
UTC	Скоординированное всемирное время
VASIS*	Система визуальной индикации глиссады
VDF	ОВЧ-радиопеленгатор
VFR	Правила визуального полета (ПВП)
VHF	Очень высокая частота (30–300 МГц) (ОВЧ)
VIP	Лицо очень большой важности
VMC	Визуальные метеорологические условия
VOLMET*	Метеорологическая информация для воздушных судов, находящихся в полете
VOR	Всенаправленный ОВЧ-радиомаяк
VORTAC*	Совмещенная установка VOR и TACAN

1.3 ПОЯСНЕНИЕ К СОДЕРЖАНИЮ РУКОВОДСТВА

1.3.1 Для того чтобы помочь читателю разобраться в ситуации, в которой применяются определенные фразы, большинство примеров фразеологии в настоящем руководстве относится к типовым ситуациям, и в них использованы вымышленные позывные и пункты. Любое сходство с фактическими позывными воздушных судов и наземных станций является лишь случайным совпадением.

1.3.2 В приводимых примерах воздушное судно или наземная передающая станция указывается с помощью условных обозначений, приведенных в таблице 1 выше. Станция, начинающая обмен сообщениями, выделяется прописными буквами. Чтобы легче было следить за последовательностью сообщений, каждое последующее сообщение начинается ниже предыдущего, и такой порядок сохраняется на протяжении всего обмена сообщениями.

1.3.3 Содержание фразеологии в настоящем руководстве основывается на вымышленной стране, использующей единицы измерения, не входящие в систему СИ. Пользователи данного руководства в государствах, в которых приняты единицы измерения СИ, должны соответственно подставить правильные единицы.

Таблица 1

Позывной	Условное обозначение	Значение
G-ABCD G-CD		Воздушное судно, выполняющее полет по ПВП
G-CDAB G-AB		Воздушное судно авиации общего назначения, выполняющее полет по ППП
ФАСТЭР 345		Воздушное судно авиакомпании, выполняющее полет по ППП
ВЫШКА ЗЕМЛЯ		Аэродромное диспетчерское обслуживание Контроль за наземным движением
ПОДХОД		Диспетчерское обслуживание подхода
КОНТРОЛЬ		Районное диспетчерское обслуживание
ИНФОРМАЦИЯ РАДИО		Служба полетной информации Авиационная станция
РАДИОЛОКАТОР		Радиолокатор

<i>Позывной</i>	<i>Условное обозначение</i>	<i>Значение</i>
ТРАКЕР 5 УОРКЕР 21	 	Транспортные средства
ТОУ 5		Буксируемое воздушное судно
		Наземный персонал
ПЕРРОН		Диспетчерская/административная служба управления движением на перроне
G-HELI		Вертолет

Глава 2

ОБЩИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА

2.1 ВВЕДЕНИЕ

Радиотелефонная связь (RTF) дает возможность пилотам и наземному персоналу устанавливать связь друг с другом. Передаваемая информация и указания имеют жизненно важное значение для обеспечения безопасной и быстрой эксплуатации воздушных судов. В некоторых инцидентах и в авиационных происшествиях одним из способствующих факторов было использование нестандартных процедур и фразеологии. Поэтому трудно переоценить важность использования правильной и точной стандартизированной фразеологии.

2.2 ПРАВИЛА ВЕДЕНИЯ ПЕРЕДАЧИ

2.2.1 Нижеприведенные правила ведения передачи помогут в обеспечении ясного и удовлетворительного приема передаваемой речи:

- a) Перед началом передачи прослушайте эфир на подлежащей использованию частоте и убедитесь в отсутствии помех передаче другой станции.
- b) Соблюдайте правила пользования микрофоном.
- c) Используйте обычный разговорный тон, говорите ясно и отчетливо.
- d) Придерживайтесь такой скорости речи, которая не превышала бы 100 слов в минуту. Когда известно, что отдельные части сообщения будут записываться получателем, говорите немного медленнее.
- e) Сохраняйте громкость на постоянном уровне.
- f) Небольшая пауза перед цифрами и после них облегчит их понимание.
- g) Старайтесь избегать звуков, используемых обычно для заполнения паузы, таких, как "э...э".
- h) Соблюдайте порядок использования микрофона, в частности то, что его все время следует держать на одном уровне, если не используется модулятор с постоянным уровнем.
- i) Временно прекращайте передачу речевого сообщения, если необходимо отвернуться от микрофона.
- j) Прежде чем начать говорить, нажмите до отказа и не отпускайте до конца передачи сообщения кнопку передачи. Тем самым полностью обеспечивается передача сообщения.

- к) Передачу длинных сообщений следует время от времени прерывать на мгновение, чтобы дать возможность передающему оператору убедиться в том, что используемая частота не занята, и, по мере необходимости, дать возможность передающему оператору запросить повторение тех частей сообщения, которые им не были приняты.

2.2.2 Одной из раздражающих и потенциально опасных ситуаций в радиотелефонии является "залипающая" кнопка микрофона. Операторы должны всегда убеждаться в том, что кнопка после передачи освобождена и микрофон помещен в соответствующее место, где он не будет случайно включен.

2.3 ПЕРЕДАЧА БУКВ

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

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

2.3.3 При использовании фонетического алфавита следует применять слова, приведенные ниже в таблице.

Примечание. В последней колонке, где буквами русского алфавита представлено примерное произношение, ударяемые слоги подчеркнуты.

Буква	Слово	Произношение
A	Alpha	<u>А</u> ЛЬФА
B	Bravo	<u>Б</u> РАВО
C	Charlie	<u>Ч</u> АРЛИ или <u>Ш</u> АРЛИ
D	Delta	<u>Д</u> ЕЛЬТА
E	Echo	<u>Э</u> КО
F	Foxtrot	<u>Ф</u> ОКСТРОТ
G	Golf	ГО <u>Л</u> Ф
H	Hotel	ХОТ <u>Э</u> Л
I	India	<u>И</u> НДИЯ
J	Juliett	<u>Д</u> ЖУЛЬЕТТ
K	Kilo	<u>К</u> ИЛО
L	Lima	<u>Л</u> ИМА
M	Mike	МА <u>Й</u> К
N	November	НОВ <u>Е</u> МБЕР
O	Oscar	<u>О</u> СКАР

<i>Буква</i>	<i>Слово</i>	<i>Произношение</i>
P	Papa	<u>ПАПА</u>
Q	Quebec	<u>КВЕБЕК</u>
R	Romeo	<u>РОМЕО</u>
S	Sierra	<u>СЬЕРРА</u>
T	Tango	<u>ТАНГО</u>
U	Uniform	<u>ЮНИФОРМ</u> или <u>УНИФОРМ</u>
V	Victor	<u>ВИКТОР</u>
W	Whiskey	<u>ВИСКИ</u>
X	X-ray	<u>ЭКСРЭЙ</u>
Y	Yankee	<u>ЯНКИ</u>
Z	Zulu	<u>ЗУЛУ</u>

2.4 ПЕРЕДАЧА ЧИСЕЛ

2.4.1 Если для связи используется английский язык, то числа во время передачи произносятся следующим образом.

Примечание. Слоги, напечатанные в списке прописными буквами, являются ударными; например, на обоих слогах в слове ЗИ-РО делается одинаковое ударение, в то время как в слове ФО-эр ударение падает только на первый слог.

<i>Число или элемент числа</i>	<i>Произношение</i>
0	ЗИ-РО
1	УАН
2	ТУ
3	ТРИ
4	ФО-эр
5	ФАЙВ
6	СИКС
7	СЭВ-эн
8	ЭЙТ
9	НАЙН-эр
Decimal	ДЭ-СИ-МАЛ
Hundred	ХАН-дред
Thousand	ТАУ-ЗЭНД

2.4.2 При передаче всех чисел, за исключением указанных в п. 2.4.3, каждая цифра произносится отдельно.

<i>Позывные воздушных судов</i>	<i>Передаются как</i>
CCA 238 OAL 242	Air China two three eight (эр чайна ту три эйт) Olympic two four two (олимпик ту фо-эр ту)
<i>Эшелоны полета</i> FL 180 FL 200	<i>Передаются как</i> flight level one eight zero (флайт лэвл уан эйт зи-ро) flight level two zero zero (флайт лэвл ту зи-ро зи-ро)
<i>Курс</i> 100 degrees 080 degrees	<i>Передаются как</i> heading one zero zero (хэдин уан зи-ро зи-ро) heading zero eight zero (хэдин зи-ро эйт зи-ро)
<i>Направление и скорость ветра</i> 200 degrees 25 knots 160 degrees 18 knots gusting 30 knots	<i>Передаются как</i> wind two zero zero degrees (уинд ту зи-ро зи-ро дигриз) two five knots (ту файв нотс) wind one six zero degrees one (уинд уан сикс зи-ро) eight knots gusting three zero knots (эйт нотс гастин три зи-ро нотс)
<i>Коды приемопередатчика</i> 2 400 4 203	<i>Передаются как</i> squawk two four zero zero (сквок ту фо-эр зи-ро зи-ро) squawk four two zero three (сквок фо-эр ту зи-ро три)
<i>ВПП</i> 27 30	<i>Передаются как</i> runway two seven (рануэй ту сэв-эн) runway three zero (рануэй три зи-ро)
<i>Установка высотомера</i> 1 010 1 000	<i>Передаются как</i> QNH one zero one zero (кью эн эйч уан зи-ро уан зи-ро) QNH one zero zero zero (кью эн эйч уан зи-ро зи-ро зи-ро)

2.4.3 Информация о значениях абсолютной высоты, высоты облачности, видимости и дальности видимости на ВПП (RVR), если это целые сотни и целые тысячи, передается путем произношения каждой цифры, обозначающей количество сотен или тысяч, за которым соответственно следуют слова СОТНЯ или ТЫСЯЧА. При передаче сочетаний тысяч и целых сотен произносится каждая цифра в числе, обозначающем количество тысяч, после чего следует слово ТЫСЯЧ, а затем число сотен, после чего следует слово СОТЕН.

<i>Абсолютная высота</i> 800 3 400 12 000	<i>Передается как</i> eight hundred (эйт хан-дред) three thousand four hundred (три тау-зэнд фо-эр хан-дред) one two thousand (уан ту тау-зэнд)
<i>Высота облачности</i> 2 200 4 300	<i>Передается как</i> two thousand two hundred (ту тау-зэнд ту хан-дред) four thousand three hundred (фо-эр тау-зэнд три хан-дред)
<i>Видимость</i> 1 000 700	<i>Передается как</i> visibility one thousand (визибилити уан тау-зэнд) visibility seven hundred (визибилити сэв-эн хан-дред)
<i>Дальность видимости на ВПП</i> 600 1 700	<i>Передается как</i> RVR six hundred (ар ви ар сикс хан-дред) RVR one thousand seven hundred (ар ви ар уан тау-зэнд сэв-эн хан-дред)

2.4.4 За исключением указанного в п. 2.4.5, все цифры кодового обозначения следует использовать для идентификации канала передачи при ведении радиотелефонной ОБЧ-связи, кроме случаев, когда и пятая и шестая цифры являются нолями, т. к. в этом случае следует использовать только первые четыре цифры.

Примечание 1. Ниже приведены примеры, иллюстрирующие применение, описанной в п. 2.4.4 процедуры.

<i>Канал</i>	<i>Передается как</i>
118,000	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO (УАН УАН ЭЙТ ДЭ-СИ-МАЛ ЗИ-РО)
118,005	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIVE (УАН УАН ЭЙТ ДЭ-СИ-МАЛ ЗИ-РО ЗИ-РО ФАЙВ)
118,010	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO (УАН УАН ЭЙТ ДЭ-СИ-МАЛ ЗИ-РО УАН ЗИ-РО)
118,025	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIVE (УАН УАН ЭЙТ ДЭ-СИ-МАЛ ЗИ-РО ТУ ФАЙВ)
118,050	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE ZERO (УАН УАН ЭЙТ ДЭ-СИ-МАЛ ЗИ-РО ФАЙВ ЗИ-РО)
118,100	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE (УАН УАН ЭЙТ ДЭ-СИ-МАЛ УАН)

Примечание 2. Следует проявлять осторожность в отношении индикации каналов передачи сообщений при ведении радиотелефонной ОБЧ-связи, когда все шесть цифр числового обозначения используются в воздушном пространстве, где используются каналы связи с разносом 25 Гц, т. к. на

бортовых установках, обеспечивающих разнос каналов 25 кГц или более, на панели управления радиостанции можно выбирать только первые пять цифр числового обозначения.

Примечание 3. Цифровое кодовое обозначение соответствует идентификации канала, указанной в таблице 4-1 (bis) тома V Приложения 10.

2.4.5 В воздушном пространстве, в котором применяются каналы речевой ОВЧ-связи с разносом 25 кГц или более, использование шести цифр, как указано в п. 2.4.4, не подтверждено эксплуатационными требованиями, установленными соответствующими полномочными органами, и поэтому следует использовать первые пять цифр числового обозначения, за исключением случаев, когда и пятая и шестая цифры являются нолями, т. к. в этом случае следует использовать только первые четыре цифры.

Примечание 1. Ниже приведены примеры, поясняющие применение указанной в п. 2.4.5 процедуры и соответствующую настройку панели управления радиостанции на борту для оборудования связи, обеспечивающего разнос каналов 25 кГц и 8,33/25 кГц.

Канал	Передается как	Настройка панели управления радиостанции для оборудования связи с разносом каналов	
		25 кГц (5 цифр)	8,33/ 25 кГц (6 цифр)
118,000	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO (УАН УАН ЭЙТ ДЭ-СИ-МАЛ ЗИ-РО)	118,00	118,000
118,025	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO (УАН УАН ЭЙТ ДЭ-СИ-МАЛ ЗИ-РО ТУ)	118,02	118,025
118,050	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE (УАН УАН ЭЙТ ДЭ-СИ-МАЛ ЗИ-РО ФАЙВ)	118,05	118,050
118,075	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO SEVEN (УАН УАН ЭЙТ ДЭ-СИ-МАЛ ЗИ-РО СЭВ-эн)	118,07	118,075
118,100	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE (УАН УАН ЭЙТ ДЭ-СИ-МАЛ УАН)	118,10	118,100

Примечание 2. Следует проявлять осторожность в отношении указания каналов передачи при ведении ОВЧ-радиотелефонной связи, когда пять цифр числового обозначения используются в воздушном пространстве, в котором воздушные суда также работают с разносом каналов 8,33/25 кГц. На бортовых установках, работающих с разносом каналов 8,33 кГц или более, на панели управления можно выбирать шесть цифр. Поэтому следует обеспечивать, чтобы каналы с разносом 25 кГц обозначались пятью и шестью цифрами (см. примечание 1).

Примечание 3. Числовое обозначение соответствует идентификации канала, указанной в таблице 4-1 (bis) тома V Приложения 10.

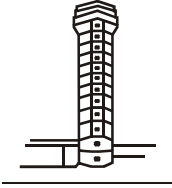

2.5 ПЕРЕДАЧА ВРЕМЕНИ

2.5.1 При передаче времени обычно следует требовать указывать только минуты данного часа. Каждая цифра должна произноситься отдельно. Однако если существует вероятность возникновения какой-либо путаницы, то следует также указывать и час.

Примечание. Приведенные ниже примеры иллюстрируют применение этой процедуры:

Время	Передается как
0920 (9:20 A.M.)	TOO ZE-RO or ZE-RO NIN-er TOO ZE-RO (ТУ ЗИ-РО или НАЙН-эр ТУ ЗИ-РО)
1643 (4:43 P.M.)	FOW-er TREE or WUN SIX FOW-er TREE (ФО-эр ТРИ или УАН СИКС ФО-эр ТРИ)

2.5.2 Пилоты могут сверять время с соответствующим органом ОВД. При проверках время указывается с точностью до ближайшей половины минуты.

	ФАСТЭР 345, ВРЕМЯ 0611 (FASTAIR 345 TIME 0611)		ФАСТЭР 345, ПРОШУ ПРОВЕРКУ ВРЕМЕНИ (FASTAIR 345 REQUEST TIME CHECK)
	или (or)		
	ФАСТЭР 345, ВРЕМЯ 0715 С ПОЛОВИНОЙ (FASTAIR 345 TIME 0715 AND A HALF)		

2.6 СТАНДАРТНЫЕ СЛОВА И ФРАЗЫ

В радиотелефонной связи используются соответственно следующие слова и фразы, имеющие указанные ниже значения:

Слово/Фраза	Значение
ПОДТВЕРДИТЕ	ACKNOWLEDGE Сообщите, что вы получили и поняли это сообщение
ПОДТВЕРЖДАЮ	AFFIRM Да
ОДОБРЕНО	APPROVED Разрешение на предлагаемые действия выдано
РАЗДЕЛ	BREAK Настоящим указывается промежуток между частями сообщения.
	<i>Примечание. Используется, когда нет четкого разделения между текстом и другими частями сообщения</i>
РАЗДЕЛ РАЗДЕЛ	BREAK BREAK Настоящим указываю на промежуток между сообщениями, передаваемыми различным воздушным судам в условиях интенсивного воздушного движения

	Слово/Фраза	Значение
ОТМЕНЯЮ	CANCEL	Переданное ранее разрешение аннулируется
ПРОВЕРКА	CHECK	Проверка системы или процедуры. (Ответа, как правило, не требуется.) <i>Примечание. Не должно использоваться в любых других условиях</i>
РАЗРЕШЕНО	CLEARED	Разрешаю выполнение действий в соответствии с оговоренными условиями
ПОДТВЕРДИТЕ	CONFIRM	Прошу проверить правильность: (разрешения, указания, действия, информации)
РАБОТАЙТЕ	CONTACT	Установить радиосвязь с . . .
ПРАВИЛЬНО	CORRECT	Понял "правильно" или "точно"
ДАЮ ПОПРАВКУ	CORRECTION	В данной передаче (или указанном сообщении) была сделана ошибка. Правильным вариантом является следующий ...
НЕ ПРИНИМАЙТЕ ВО ВНИМАНИЕ	DISREGARD	Игнорируйте сообщение
КАК СЛЫШИТЕ	HOW DO YOU READ	Каково качество моей передачи?
ПОВТОРЯЮ	I SAY AGAIN	Повторяю для ясности или уточнения
ВЫДЕРЖИВАЙТЕ	MAINTAIN	Продолжайте в соответствии с установленными условиями или в буквальном значении например, "выдерживайте ПВП"
КОНТРОЛИРУЙТЕ	MONITOR	Прослушивайте на частоте
НЕТ	NEGATIVE	"Нет", или "Не разрешаю", или "Не могу выполнить"
КОНЕЦ СВЯЗИ	OUT	Обмен сообщениями закончен и не жду ответа. <i>Примечание. Слово "КОНЕЦ СВЯЗИ" обычно не используется при связи на ОБЧ</i>
КОНЕЦ	OVER	Моя передача закончена, и я жду ответа от вас. <i>Примечание. Слово "КОНЕЦ" обычно не используется при связи на ОБЧ</i>
ПОВТОРИТЕ	READ BACK	Повторите мне все или указанную часть этого сообщения в том виде, в каком вы ее приняли
ДАЮ НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ	RECLEARED	В последнее разрешение внесены изменения, и данное новое разрешение заменяет выданное вам ранее разрешение или часть его
СООБЩИТЕ	REPORT	Передайте мне следующую информацию . . .
ПРОШУ	REQUEST	"Мне бы хотелось знать . . ." или "Я хотел бы получить . . ."

	Слово/Фраза	Значение
ВАС ПОНЯЛ	ROGER	Я принял всю вашу последнюю передачу. <i>Примечание. Ни при каких обстоятельствах не используется в ответе на вопрос, требующий "ПОВТОРЕНИЯ" или прямого утвердительного (ДА) или отрицательного (НЕТ) ответа</i>
ПОВТОРИТЕ	SAY AGAIN	Повторите все или следующую часть вашей последней передачи
ГОВОРИТЕ МЕДЛЕННЕЕ	SPEAK SLOWER	Уменьшите скорость передачи
ЖДИТЕ	STANDBY	Ждите, я вас вызову. <i>Примечание. Вызывающий оператор, как правило, повторяет вызов, если ЗАДЕРЖКА очень длинная. "ЖДИТЕ" не является разрешением или отказом</i>
НЕ МОГУ ВЫПОЛНИТЬ	UNABLE	Я не могу выполнить вашу просьбу, указание или разрешение. <i>Примечание. После ответа "НЕ МОГУ ВЫПОЛНИТЬ", как правило, указывается причина</i>
ВЫПОЛНЯЮ	WILCO	Сокращение "буду выполнять" Ваше сообщение понял и буду выполнять
ПРОДУБЛИРУЙТЕ СЛОВА или СЛОВА БУДУТ ПРОДУБЛИ- РОВАНЫ	WORDS TWICE	a) <i>При запросе:</i> Связь плохая. Прошу передавать каждое слово или группу слов дважды. b) <i>Для информации:</i> Поскольку связь плохая, каждое слово или группа слов в данном сообщении будут передаваться дважды

Примечание. Выражение "ПРОДОЛЖАЙТЕ" (GO AHEAD) изъято. Вместо него в качестве указания для вызывающей станции продолжать передачу используется позывной вызывающей авиационной станции, за которым следует позывной отвечающей авиационной станции.

2.7 ПОЗЫВНЫЕ

2.7.1 Позывные для авиационных станций

2.7.1.1 Авиационные станции обозначаются с помощью названия местоположения и следующего за ним индекса. Индекс указывает тип органа или предоставляемого обслуживания.

<i>Орган или служба</i>	<i>Индекс позывного</i>	
Районный диспетчерский центр	КОНТРОЛЬ	CONTROL
РЛС (вообще)	РАДИОЛОКАТОР	RADAR
Диспетчерский пункт подхода	ПОДХОД	APPROACH
Прилет с помощью РЛС диспетчерского пункта подхода	ПРИЛЕТ	ARRIVAL
Вылет с помощью РЛС диспетчерского пункта подхода	ВЫЛЕТ	DEPARTURE
Аэродромный диспетчерский пункт	ВЫШКА	TOWER
Диспетчерский пункт управления движением на поверхности	ЗЕМЛЯ	GROUND
Выдача разрешений	ВЫДАЧА	DELIVERY
РЛС точного захода на посадку	ПОСАДОЧНЫЙ	PRECISION
Радиопеленгаторная станция	ПЕЛЕНГ	HOMER
Служба полетной информации	ИНФОРМАЦИЯ	INFORMATION
Служба управления движением на перроне	ПЕРРОН	APRON
Диспетчерская служба компании	ДИСПЕТЧЕРСКАЯ	DISPATCH
Авиационная станция	РАДИО	RADIO

2.7.1.2 При установлении удовлетворительной связи, а также при условии, что при этом не возникает никакой путаницы, название местоположения или индекс позывного можно не передавать.

2.7.2 Позывные воздушных судов

2.7.2.1 Позывные воздушных судов подразделяются на следующие типы:

<i>Тип</i>	<i>Пример</i>
а) обозначение, соответствующее регистрационным знакам воздушного судна;	G-ABCD или Сессна G-ABCD
б) радиотелефонный индекс летно-эксплуатационного агентства, за которым следуют последние четыре элемента регистрационных знаков воздушного судна, или	ФАКТЭР DCAB
в) радиотелефонный индекс летно-эксплуатационного агентства, за которым следует обозначение рейса.	ФАКТЭР 345

Примечание. В радиотелефонном позывном типа а) перед регистрационными знаками может использоваться название фирмы-изготовителя или название модели воздушного судна.

2.7.2.2 После установления удовлетворительной связи, а также при условии, что при этом не возникнет никакой путаницы, позывные воздушных судов, указанные в п. 2.7.2.1, могут быть сокращены следующим образом:

<i>Тип</i>	<i>Пример</i>
а) первый и по крайней мере два последних элемента регистрационных знаков воздушного судна;	CD или Сессна CD
б) радиотелефонный индекс летно-эксплуатационного агентства, за которым следуют по крайней мере два последних элемента регистрационного знака воздушного судна;	ФАСТЭР АВ
в) сокращенная форма отсутствует.	—

Примечание. Примеры сокращений соответствуют п. 2.7.2.1.

2.7.2.2.1 Воздушное судно использует свой сокращенный позывной только после того, как его использует в своем запросе к нему авиационная станция.

2.7.2.3 Воздушное судно не меняет во время полета тип своего позывного или свой позывной, за исключением случаев, когда существует вероятность возникновения путаницы вследствие использования аналогичных позывных; в таких случаях орган обслуживания воздушного движения может дать указание воздушному судну временно изменить тип своего позывного.

2.7.2.4 Воздушное судно, относящееся к категории тяжелых по турбулентности в следе, при первоначальном установлении связи между этими воздушными судами и органами ОВД после позывного включает слово "ТЯЖЕЛОЕ" (HEAVY).


2.8 РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ

2.8.1 Установление и ведение связи


2.8.1.1 При установлении связи воздушное судно должно использовать полные позывные данного воздушного судна и авиационной станции.



2.8.1.2 В тех случаях, когда наземная станция желает передать информацию в режиме вещания, сообщению должен предшествовать вызов "ВСЕМ СТАНЦИЯМ" (ALL STATIONS).

	<p>ВСЕМ СТАНЦИЯМ, АЛЕКСАНДР КОНТРОЛЬ, АВАРИЙНЫЙ СЛИВ ТОПЛИВА ЗАКОНЧЕН</p>
	<p>(ALL STATIONS ALEXANDER CONTROL, FUEL DUMPING COMPLETED)</p>

2.8.1.3 В тех случаях, когда воздушное судно желает передать информацию в режиме вещания воздушным судам, находящимся недалеко от него, сообщению должен предшествовать вызов "ВСЕМ СТАНЦИЯМ" (ALL STATIONS).

	<p>ВСЕМ СТАНЦИЯМ, G-CDAB, СЛЕДУЮ В ЗАПАДНОМ НАПРАВЛЕНИИ VOR МАРЛОУ НА СТЕФЕНВИЛЛ, УХОЖУ С ЭП 260 СО СНИЖЕНИЕМ ДО ЭП 150</p>
	<p>(ALL STATIONS G-CDAB WESTBOUND MARLOW VOR TO STEPHENVILLE LEAVING FL 260 DESCENDING TO FL 150)</p>

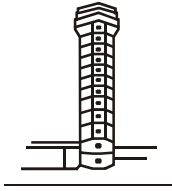

На такие общие вызовы ответа не требуется, если впоследствии отдельные станции не вызываются для подтверждения получения информации.

2.8.1.4 Если есть сомнение в правильности принятого сообщения, запрашивается полное или частичное повторение сообщения.


Примеры:

<i>Фраза</i>	<i>Значение</i>
ПОВТОРИТЕ (SAY AGAIN)	Повторите все сообщение
ПОВТОРИТЕ . . . (элемент) (SAY AGAIN . . . (item))	Повторите определенный элемент сообщения
ПОВТОРИТЕ ВСЕ ПЕРЕД . . . (первое слово, принятое удовлетворительно) (SAY AGAIN ALL BEFORE . . . (the first word satisfactorily received))	Повторите часть сообщения
ПОВТОРИТЕ ВСЕ ПОСЛЕ . . . (последнее слово, принятое удовлетворительно) (SAY AGAIN ALL AFTER . . . (the last word satisfactorily received))	Повторите часть сообщения
ПОВТОРИТЕ ВСЕ МЕЖДУ . . . И . . . SAY AGAIN ALL BETWEEN . . . AND . . .	Повторите часть сообщения

2.8.1.5 Когда вызываемая станция не уверена в правильности идентификации вызывающей станции, она запрашивает позывной вызывающей станции до тех пор, пока она не будет идентифицирована.


	СТАНЦИЯ, ВЫЗЫВАЮЩАЯ ДЖОРДЖТАУН ЗЕМЛЯ, ПОВТОРИТЕ ВАШ ПОЗЫВНОЙ		ДЖОРДЖТАУН ЗЕМЛЯ 345
	(STATION CALLING GEORGETOWN GROUND SAY AGAIN YOUR CALL SIGN)		(GEORGETOWN GROUND 345)
	ДЖОРДЖТАУН ЗЕМЛЯ, ФАСТЭР 345		
	(GEORGETOWN GROUND FASTAIR 345)		

2.8.1.6 Когда при передаче допускается ошибка, произносится фраза "ДАЮ ПОПРАВКУ" (CORRECTION), затем повторяется последняя правильная группа или фраза, после чего передается правильный вариант.

	ФАСТЭР 345, ВАС ПОНЯЛ		ФАСТЭР 345, ВИКЕН 47
	(FASTAIR 345 ROGER)		ЭП 330, МАРЛОУ 07, ДАЮ ПОПРАВКУ, МАРЛОУ 57
			(FASTAIR 345 WICKEN 47 FL 330 MARLOW 07 CORRECTION MARLOW 57)



2.8.1.7 Если поправку можно лучше всего внести путем повторения всего сообщения, то оператор перед передачей сообщения во второй раз использует фразу "ДАЮ ПОПРАВКУ, ПОВТОРЯЮ" (CORRECTION I SAY AGAIN).

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

	ДЖОРДЖТАУН, G-ABCD, УОЛДЕН, 2500 ФУТОВ, ПОВТОРЯЮ, 2500 ФУТОВ, ДВИГАТЕЛЬ ТЕРЯЕТ МОЩНОСТЬ, ДВИГАТЕЛЬ ТЕРЯЕТ МОЩНОСТЬ
	(GEORGETOWN, G-ABCD WALDEN 2 500 FEET, I SAY AGAIN 2 500 FEET, ENGINE LOSING POWER, ENGINE LOSING POWER)

2.8.2 Передача связи

2.8.2.1 Воздушное судно переходит с одной радиочастоты на другую по указанию соответствующей авиационной станции в соответствии с согласованными правилами. При отсутствии такого указания воздушное судно перед осуществлением такого перехода уведомляет соответствующую авиационную станцию.

	ФАСТЭР 345, РАБОТАЙТЕ С АЛЕКСАНДР КОНТРОЛЬ НА 129,1		129,1, ФАСТЭР 345
	(FASTAIR 345 CONTACT ALEXANDER CONTROL 129.1)		(129.1 FASTAIR 345)

	ФАСТЭР 345, ПО ПРОХОЖДЕНИИ ЭП 80 РАБОТАЙТЕ С АЛЕКСАНДР КОНТРОЛЬ НА 129,1		ПО ПРОХОЖДЕНИИ ЭП 80 НА 129,1 ФАСТЭР 345
	(FASTAIR 345 WHEN PASSING FL 80 CONTACT ALEXANDER CONTROL 129.1)		(WHEN PASSING FL 80 129.1 FASTAIR 345)

2.8.2.2 Воздушному судну может быть дано указание "ждите" на частоте, если предполагается, что орган ОВД вскоре начнет передачу сообщений, и "контролируйте" частоту, на которой передается информация.

	ФАСТЭР 345, ЖДИТЕ ВЫШКУ СТЕФЕНВИЛЛ НА 118,9		118,9, ФАСТЭР 345
	(FASTAIR 345 STAND BY FOR STEPHENVILLE TOWER 118.9)		(118.9 FASTAIR 345)

	ФАСТЭР 345, КОНТРОЛИРУЙТЕ АТИС НА 123,250		КОНТРОЛИРЮЮ НА 123,25, ФАСТЭР 345
	(FASTAIR 345 MONITOR ATIS 123.250)		(MONITORING 123.250 FASTAIR 345)

2.8.3 Выдача разрешений и требования в отношении их повторения

2.8.3.1 Положения, регулирующие порядок выдачи разрешений, содержатся в Приложении 11 "Обслуживание воздушного движения" и в Правилах аэронавигационного обслуживания "Организация воздушного движения" (Doc 4444). Разрешение может меняться по содержанию: от подробного описания маршрута и эшелонов, на которых должен выполняться полет, до краткого разрешения на посадку.

2.8.3.2 Диспетчеры должны передавать разрешение медленно и ясно, поскольку пилоту необходимо его записать. Таким образом отпадает необходимость в его повторении. По мере возможности маршрутное разрешение должно передаваться на борт воздушного судна до запуска двигателей. В любом случае диспетчеры должны стараться не передавать разрешение пилоту в то время, когда он выполняет сложные маневры при рулении, и ни в коем случае разрешение не должно передаваться, когда пилот ставит воздушное судно вдоль оси ВПП или выполняет взлет.

2.8.3.3 Разрешение органа управления воздушным движением (УВД) на полет по маршруту не является указанием на взлет или выход на действующую ВПП. Слово "ВЗЛЕТ" (TAKE OFF) используется лишь в том случае, когда воздушному судну выдается разрешение на взлет или когда

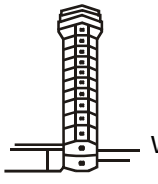

такое разрешение отменяется. В остальных случаях используется слово "ВЫЛЕТ" (DEPARTURE) или "ПОСЛЕ ОТРЫВА" (AIRBORNE).


2.8.3.4 Требования в отношении повторения введены в интересах обеспечения безопасности полетов. Жесткость требования в отношении повторения непосредственно обусловлена опасностью неправильного понимания разрешений и указаний диспетчерского обслуживания при их передаче и приеме. Строгое соблюдение правил повторения не только обеспечивает правильный прием разрешения, но также и уверенность в том, что разрешение передано, как надо. Оно позволяет также проверить, что действия согласно данному разрешению предпримет именно то воздушное судно, которому оно адресовано, и никакое другое.

2.8.3.5 При любых обстоятельствах повторяются:

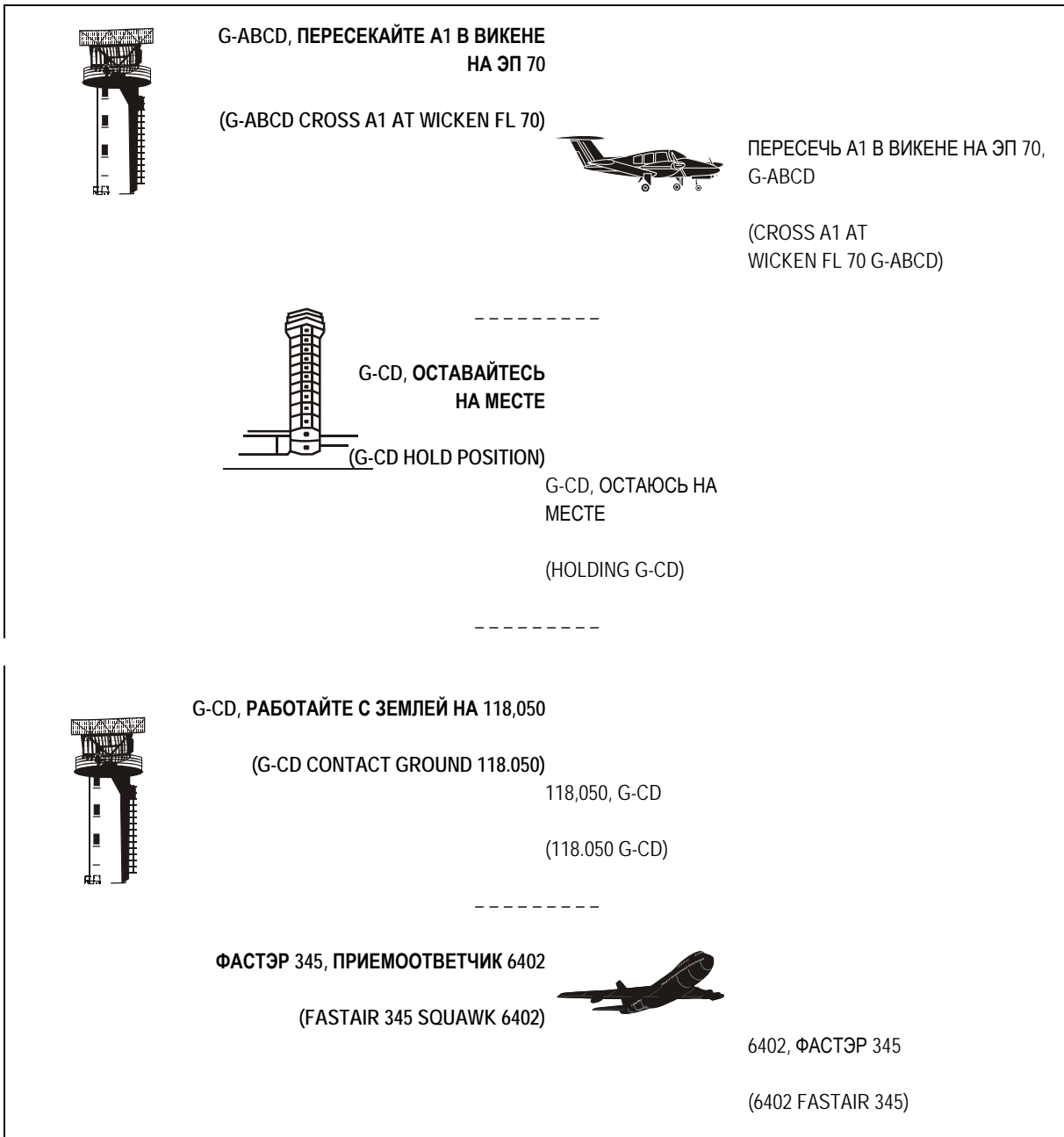
- a) разрешения органа УВД на полет по маршруту;
- b) указания и разрешения на вход, посадку, взлет, ожидание перед ВПП, пересечение и отруливание на любой ВПП;
- c) указания относительно действующей ВПП, установки высотомера, кодов ВОРЛ, эшелона полета, а также указания относительно курса и скорости и разрешенные диспетчером или указанные в сообщениях ATIS эшелоны перехода.

2.8.3.6 Другие разрешения или указания, включая условные разрешения, повторяются или подтверждаются таким образом, чтобы не было сомнений в том, что они поняты и будут выполнены.

	<p>ФАСТЭР 345, РАЗРЕШАЮ НА КЕННИНГТОН, ПО А1, ЭП 280 ВИКЕН, ВЫЛЕТ 3 ДЕЛЬТА, ПРИЕМООТВЕТЧИК 5501</p>		<p>РАЗРЕШЕНО НА КЕННИНГТОН ПО А1, ЭП 280, ВИКЕН, ВЫЛЕТ 3 ДЕЛЬТА, ПРИЕМООТВЕТЧИК 5501, ФАСТЭР 345</p>
	<p>(FASTAIR 345 CLEARED TO KENNINGTON, VIA A1 FL 280 WICKEN 3 DELTA DEPARTURE, SQUAWK 5501)</p>		<p>(CLEARED TO KENNINGTON, VIA A1 FL 280 WICKEN 3 DELTA DEPARTURE, SQUAWK 5501 FASTAIR 345)</p>

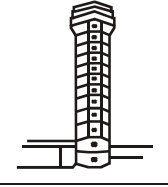

	<p>G-CD, ПОСЛЕ ВЗЛЕТА ПРАВЫЙ РАЗВОРОТ, ПОКИНУТЬ ДИСПЕТЧЕРСКУЮ ЗОНУ ПО МАРШРУТУ ЭКО</p>		<p>ПРАВЫЙ РАЗВОРОТ ПО МАРШРУТУ ЭКО, G-CD</p>
	<p>(G-CD WHEN AIRBORNE TURN RIGHT, LEAVE CONTROL ZONE VIA ROUTE ECHO)</p>		<p>(RIGHT TURN VIA ROUTE ECHO G-CD)</p>

2.8.3.7 После повторения принятого сообщения воздушное судно должно дать свой позывной.





2.8.3.8 Диспетчер выслушивает повторение сообщения, чтобы убедиться, что разрешение или указание подтверждено экипажем правильно, и предпринимает немедленные действия, если в результате повторения выявились какие-либо расхождения.

2.8.3.9 Если воздушное судно повторяет разрешение или указание неправильно, то диспетчер передает слова "НЕТ, Я ПОВТОРЯЮ" (NEGATIVE I SAY AGAIN), за которым следует правильный вариант.

	G-CD, ЩНХ 1003		ЩНХ 1013, G-CD
	(G-CD QNH 1003)		(QNH 1013 G-CD)
	G-CD, НЕТ, Я ПОВТОРЯЮ, ЩНХ 1003	ЩНХ 1003, G-CD	
	(G-CD NEGATIVE I SAY AGAIN, QNH 1003)	(QNH 1003 G-CD)	

2.8.3.10 Если возникает сомнение в возможности выполнения пилотом разрешения или указания органа диспетчерского обслуживания, диспетчер вслед за разрешением или указанием включает фразу "при невозможности сообщите" и затем предлагает альтернативный вариант. Если все же пилот получает разрешение или указание, которое он не может выполнить, ему следует сообщить об этом диспетчеру, используя фразу "НЕ В СОСТОЯНИИ ВЫПОЛНИТЬ" (UNABLE), и указать причины.

	ФАСТЭР 345, ДЖОРДЖТАУН ВЫЛЕТ, РАЗРЕШАЮ СЛЕДОВАТЬ НА КОЛИНТОН ЭП 290, ПРОЙТИ ВИКЕН НА ЭП 150 ИЛИ ВЫШЕ		ДЖОРДЖТАУН ВЫЛЕТ, НЕ В СОСТОЯНИИ ПРОЙТИ ВИКЕН НА ЭП 150 ИЗ-ЗА ВЕСА, ВЫДЕРЖИВАЮ ЭП 130, ФАСТЭР 345
	(FASTAIR 345 GEORGETOWN DEPARTURE, CLEARED TO COLINTON FL 290, CROSS WICKEN FL 150 OR ABOVE, IF UNABLE, MAINTAIN FL 130)		(GEORGETOWN DEPARTURE UNABLE TO CROSS WICKEN FL 150 DUE WEIGHT, MAINTAINING FL 130 FASTAIR 345)

2.8.4 Правила проверки

2.8.4.1 Форма проверочных передач должна быть следующей:

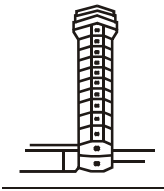

- опознавательный индекс вызываемой авиационной станции;
- опознавательный индекс воздушного судна;
- слова "ПРОВЕРКА РАДИО" (RADIO CHECK);
- используемая частота.

2.8.4.2 Ответы на проверочные передачи должны быть следующими:

- a) обозначение вызывающей станции,
- b) обозначение отвечающей станции,
- c) информация о слышимости передачи.

2.8.4.3 Слышимость передачи следует классифицировать по следующей шкале слышимости:

- 1 – неразборчиво;
- 2 – разборчиво временами;
- 3 – разборчиво, но с трудом;
- 4 – разборчиво;
- 5 – вполне разборчиво.

	<p>СТАНЦИЯ, ВЫЗЫВАЮЩАЯ СТЕФЕНВИЛЛ ВЫШКА, СЛЫШУ ВАС НЕРАЗБОРЧИВО</p> <p>(STATION CALLING STEPHENVILLE TOWER YOU ARE UNREADABLE)</p>		<p>СТЕФЕНВИЛЛ ВЫШКА, G-ABCD, ПРОВЕРКА РАДИО НА 118,7</p> <p>(STEPHENVILLE TOWER G-ABCD RADIO CHECK 118.7)</p>
	или		
	<p>G-ABCD, ВЫШКА, СЛЫШУ ВАС НА 3, СИЛЬНЫЙ ФОНОВЫЙ СВИСТ</p> <p>(G-ABCD TOWER READING YOU THREE, LOUD BACKGROUND WHISTLE)</p>		
	или		
	<p>G-ABCD, ВЫШКА, СЛЫШУ ВАС НА 5</p> <p>(G-ABCD TOWER READING YOU FIVE)</p>		

2.8.4.4 В тех случаях, когда наземной станции необходимо передать проверочные сигналы для настройки передатчика перед вызовом или для настройки приемника, такие сигналы по продолжительности не превышают 10 с и состоят из передаваемых голосом чисел (ОДИН, ДВА, ТРИ и т. д.), после которых следует радиопозывной станции, передающей проверочные сигналы.

Глава 3

ОБЩАЯ ФРАЗЕОЛОГИЯ

3.1 ВВЕДЕНИЕ

3.1.1 Подробно рассматриваемая в настоящем руководстве фразеология разработана с целью обеспечения единообразия при ведении радиотелефонной связи. Вполне очевидно, что детализировать примеры фразеологии для каждой возможной ситуации нецелесообразно. Однако если при составлении сообщения строго придерживаться стандартных фраз, то любая возможная двусмысленность будет сведена к минимуму.

3.1.2 Некоторые сокращения, которые благодаря их общепринятому использованию стали частью авиационной терминологии, могут произноситься по составляющим их буквам без использования алфавита для передачи слов по буквам, например ILS, QNH, RVR и т. д. (см. п. 1.2).

3.1.3 При условии, что при этом не возникнет никакой путаницы или двусмысленности, следующие слова при ведении передачи могут опускаться:

- a) "ПРИЗЕМНЫЙ" (SURFACE) – в отношении направления и скорости приземного ветра;
- b) "ГРАДУСЫ" (DEGREES) – в отношении курсов по РЛС;
- c) "ВИДИМОСТЬ" (VISIBILITY), "ОБЛАКО" (CLOUD), "ВЫСОТА" (HEIGHT) – в метеорологических сводках;
- d) "ГЕКТОПАСКАЛИ" (HECTOPASCALS) – при передаче данных для установки высотомера.

3.1.4 Следует избегать использования элементов вежливости.

3.1.5 Слово "НЕМЕДЛЕННО" (IMMEDIATELY) следует применять лишь в случае необходимости принятия срочных мер в целях безопасности.

3.2 ОБЪЯСНЕНИЕ РОЛИ ФРАЗЕОЛОГИИ И РАЗГОВОРНОГО ЯЗЫКА

В РАДИОТЕЛЕФОННОЙ СВЯЗИ

3.2.1 Порядок использования английского языка в радиотелефонной связи регулируется Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) и Правилами аэронавигационного обслуживания (PANS), содержащимися в Приложении 10 *"Авиационная электросвязь"* и PANS-ATM. Конкретные требования к знанию английского языка изложены в Приложении 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*. Кроме того, фразеология ИКАО опубликована в томе II *"Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS"* Приложения 10 и PANS-ATM. Содержащаяся в этих документах фразеология не носит исчерпывающего характера и в некоторых случаях в них упоминается о необходимости использовать "дополнительную фразеологию", или "соответствующую вспомогательную фразеологию", или "разговорные выражения". Объяснение роли фразеологии в радиотелефонной связи позволяет уточнить их надлежащее использование.

3.2.2 С течением времени эта фразеология расширялась по инициативе органов, отвечающих за систематизацию и классификацию ее использования. Фразеология ИКАО разрабатывалась с целью обеспечить максимальную точность, лаконичность и однозначность понимания слов и выражений, используемых при ведении радиотелефонных переговоров. Фразеология предназначена для использования в большинстве повседневных ситуаций; однако трудно предусмотреть фразеологию на все случаи, которые могут возникнуть. Успех и широкое использование фразеологии ИКАО в определенной мере способствовало формированию у части пользователей мнения о том, что знание этой фразеологии может обеспечить все потребности в терминологии при ведении радиотелефонной связи. Однако в положениях ИКАО, касающихся использования языка, которые были приняты Советом ИКАО в 2003 году, уточняется, что хотя фразеология ИКАО должна использоваться во всех случаях, когда она применима, тем не менее, настоятельно необходимо добиваться, чтобы пользователи владели достаточными знаниями английского "разговорного" языка. Об этом четко говорится в нескольких документах ИКАО.

3.2.3 В PANS-ATM дополнительно подчеркивается, что фразеология, содержащаяся в этом документе, не носит исчерпывающего характера, и в некоторых обстоятельствах от пилотов, сотрудников службы УВД и другого наземного персонала может потребоваться использовать *соответствующую вспомогательную фразеологию*, которая, насколько это возможно, должна быть ясной и точной, чтобы исключить случаи неправильного понимания ее лицами, для которых английский не является родным языком. "Соответствующая вспомогательная фразеология может быть связана с использованием разговорного языка или с использованием региональных или местных терминов, но в любом случае она должна быть такой же, как и стандартная фразеология, а именно: ясной, лаконичной и однозначной. Кроме того, такую *соответствующую вспомогательную фразеологию* не следует использовать *вместо* фразеологии ИКАО, а только в дополнение к фразеологии ИКАО и по мере необходимости, и при этом пользователи не должны забывать, что многие из тех лиц, которые ведут или принимают передачу, пользуются английским языком как вторым или иностранным.

3.2.4 Разрешение использовать разговорный язык, когда отсутствует необходимая стандартная фразеология, не следует рассматривать как право на болтовню, шутки или искажение каким-либо образом порядка ведения радиотелефонной связи. При ведении любой радиотелефонной связи должны выдерживаться официальные и не официальные протоколы, требующие использования ясной, лаконичной и однозначной терминологии.



3.3 УКАЗАНИЯ В ОТНОШЕНИИ ВЫСОТ

3.3.1 В настоящей главе подробно рассматриваются лишь основные указания в отношении высот. Более исчерпывающие и общепринятые фразы приводятся в последующих главах.

3.3.2 Точная фразеология, используемая в передачах и подтверждениях разрешений на набор высоты и снижение, будет меняться в зависимости от обстоятельств, а именно: плотности воздушного движения и характера полетов. Однако надо быть внимательным, чтобы не возникало неправильного понимания из-за фразеологии, используемой на этих этапах полета. Например, высоты могут указываться в виде абсолютной или относительной высоты или эшелонов полета в соответствии с этапом полета и установкой высотомера.


3.3.3 Если в какую-либо часть разрешения вносится изменение, то вновь передается все разрешение в отношении высоты.

3.3.3.1 В следующих примерах операции набора высоты и снижения равнозначны, поэтому даются однотипные примеры.



	G-AB, ДОЛОЖИТЕ ЭШЕЛОН		G-AB, ВЫДЕРЖИВАЮ 3 000 ФУТОВ
	(G-AB REPORT LEVEL)		(G-AB MAINTAINING 3 000 FEET)
	G-AB, ДОЛОЖИТЕ ПРОХОЖДЕНИЕ ЭП 80		G-AB, ВЫПОЛНЯЮ . . . G-AB, ПРОХОЖУ ЭП 80
	(G-AB REPORT PASSING FL 80)		(G-AB WILCO . . . G-AB PASSING FL 80)

	G-AB, ВЫДЕРЖИВАЙТЕ 2 500 ФУТОВ		ВЫДЕРЖИВАЮ 2 500 ФУТОВ, G-AB
	(G-AB MAINTAIN 2 500 FEET)		(MAINTAINING 2 500 FEET G-AB)

	G-AB, НАБЕРИТЕ ЭП 70		ОСВОБОЖДАЮ 2 500 ФУТОВ, НАБИРАЮ ЭП 70, G-AB
	(G-AB CLIMB TO FL 70)		(LEAVING 2 500 FEET CLIMBING TO FL 70 G-AB)
			G-AB, ПРОШУ СНИЖЕНИЕ
			(G-AB REQUEST DESCENT)
	G-AB, СНИЖАЙТЕСЬ ДО ЭП 60		ОСВОБОЖДАЮ ЭП 90, СНИЖАЮСЬ ДО ЭП 60, G-AB
	(G-AB DESCEND TO FL 60)		(LEAVING FL 90 DESCENDING TO FL 60 G-AB)

	ФАСТЭР 345, ПОСЛЕ ПРОХОЖДЕНИЯ NDB НОРТ-КРОСС СНИЖАЙТЕСЬ ДО ЭП 80		ПОСЛЕ NDB НОРТ-КРОСС СНИЗИТЬСЯ ДО ЭП 80, ФАСТЭР 345
	(FASTAIR 345 AFTER PASSING NORTH CROSS NDB DESCEND TO FL 80)		(AFTER NORTH CROSS NDB DESCEND TO FL 80 FASTAIR 345)



3.3.3.2 После передачи указания в отношении набора высоты или снижения пилоту может быть дано отменяющее указание.

	<p>ФАСТЭР 345, ПРЕКРАТИТЕ СНИЖЕНИЕ НА ЭП 150</p> <p>(FASTAIR 345 STOP DESCENT AT FL 150)</p>		<p>ПРЕКРАТИТЬ СНИЖЕНИЕ НА ЭП 150, ФАСТЭР 345</p> <p>(STOP DESCENT AT FL 150 FASTAIR 345)</p>

<p>ФАСТЭР 345, ПРОДОЛЖАЙТЕ НАБОР ВЫСОТЫ ДО ЭП 330</p> <p>(FASTAIR 345 CONTINUE CLIMB TO FL 330)</p>	<p>НАБИРАЮ ЭП 330, ФАСТЭР 345</p> <p>(CLIMBING TO FL 330 FASTAIR 345)</p>		

<p>ФАСТЭР 345, ДАЮ НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ, ЭП 330</p> <p>(FASTAIR 345 RECLEARED FL 330)</p>	<p>НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ, ЭП 330, ФАСТЭР 345</p> <p>(RECLEARED FL 330 FASTAIR 345)</p>		

3.3.3.3 Иногда в связи с воздушной обстановкой может потребоваться увеличить скорость набора высоты или снижения.

	<p>ФАСТЭР 345, УСКОРЬТЕ СНИЖЕНИЕ ДО ЭП 80</p> <p>(FASTAIR 345 EXPEDITE DESCENT TO FL 80)</p>		<p>УСКОРЯЮ СНИЖЕНИЕ ДО ЭП 80, ФАСТЭР 345</p> <p>(EXPEDITING DESCENT TO FL 80 FASTAIR 345)</p>

**ФАСТЭР 345, НАБЕРИТЕ ЭП 240,
УСКОРЬТЕ ДО ПРОХОЖДЕНИЯ ЭП 180**

(FASTAIR 345 CLIMB TO FL 240 EXPEDITE
UNTIL PASSING FL 180)

НАБИРАЮ ЭП 240, УСКОРЯЮ ДО ПРОХОЖДЕНИЯ
ЭП 180, ФАСТЭР 345

(CLIMBING TO FL 240 EXPEDITING UNTIL PASSING
FL 180 FASTAIR 345)

или

НЕ МОГУ УСКОРИТЬ, ФАСТЭР 345

(UNABLE TO EXPEDITE FASTAIR 345)

3.4 СООБЩЕНИЕ ДАННЫХ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ

3.4.1 Сообщения о местоположении содержат указанные ниже элементы информации, за исключением элементов 4), 5) и 6), которые могут опускаться, если это предусматривается региональными аэронавигационными соглашениями. (Элемент 4) включается в первоначальный вызов после перехода на новую частоту):

- 1) опознавательный индекс воздушного судна;
- 2) местонахождение;
- 3) время;
- 4) эшелон полета или абсолютная высота, включая пересекаемый эшелон, если не выдерживается разрешенный эшелон;
- 5) следующий пункт и время его прохождения;
- 6) следующая основная точка.



ФАСТЭР 345, ВАС ПОНЯЛ



(FASTAIR 345 ROGER)



**ФАСТЭР 345, ВИКЕН 47, ЭП 330, МАРЛОУ 57,
СЛЕДУЮЩЕЕ ДОНЕСЕНИЕ В КОЛИНЕ**

(FASTAIR 345 WICKEN 47 FL 330 MARLOW 57
COLIN NEXT)

3.4.2 Если в ходе полета имеется достаточная информация из других источников, например от обзорной РЛС, воздушные суда могут освобождаться от необходимости обязательной передачи сообщений о местонахождении.


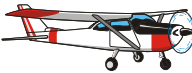
	ФАСТЭР 345, СЛЕДУЮЩЕЕ ДОНЕСЕНИЕ В КОЛИНЕ		ФАСТЭР 345, ВЫПОЛНЯЮ
	(FASTAIR 345 NEXT REPORT COLIN)		(FASTAIR 345 WILCO)

	ФАСТЭР 345, НЕ ДОКЛАДЫВАЙТЕ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ ДО ГРАНИЦЫ РПИ, СЛЕДУЮЩЕЕ ДОНЕСЕНИЕ В КОЛИНЕ		
	(FASTAIR 345 OMIT POSITION REPORTS UNTIL FIR BOUNDARY, NEXT REPORT COLIN)		
			ФАСТЭР 345, ВЫПОЛНЯЮ
			(FASTAIR 345 WILCO)



	ФАСТЭР 345, ВОЗОБНОВИТЕ ПЕРЕДАЧУ ДОНЕСЕНИЙ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ		
	(FASTAIR 345 RESUME POSITION REPORTING)		
			ФАСТЭР 345, ВЫПОЛНЯЮ
			(FASTAIR 345 WILCO)

3.5 ПЛАНЫ ПОЛЕТОВ



3.5.1 Пилот может представить план полета органу ОВД во время полета, хотя следует избегать использования для этой цели перегруженных каналов УВД. Подробности следует передавать с использованием формата плана полета.

		АЛЕКСАНДР КОНТРОЛЬ, G-CDAB, РАЗРЕШИТЕ ПЕРЕДАТЬ ПЛАН ПОЛЕТА
		(ALEXANDER INFORMATION G-CDAB REQUEST FILE FLIGHT PLAN)
	G-CDAB, АЛЕКСАНДР ИНФОРМАЦИЯ, ГОТОВ ПРИНЯТЬ	
	(G-CDAB ALEXANDER INFORMATION READY TO COPY)	

3.5.2 Во время полета пилот может перейти с полета по ППП на полет по ПВП.

		АЛЕКСАНДР КОНТРОЛЬ, G-AB, ОТМЕНИТЕ МОЙ ПОЛЕТ ПО ППП. ПРОДОЛЖАЮ ПОЛЕТ ПО ПВП, РАСЧЕТНОЕ СТЕФЕНВИЛЛ 1732
<p>G-AB, ПОЛЕТ ПО ППП ОТМЕНЯЕТСЯ В 47. РАБОТАЙТЕ С АЛЕКСАНДР ИНФОРМАЦИЯ НА 125,750</p> <p>(G-AB IFR FLIGHT CANCELLED AT 47. CONTACT ALEXANDER INFORMATION 125.750)</p>		<p>(ALEXANDER CONTROL G-AB CANCELLING MY IFR FLIGHT. PROCEEDING VFR ESTIMATING STEPHENVILLE AT 1732)</p>

3.5.3 Если пилот сообщил о своем намерении перейти с полета по ППП на полет по ПВП, орган ОВД должен передать пилоту всю имеющуюся метеорологическую информацию, которая дает основание считать, что выполнение полета в ВМУ невозможно.

	<p>G-AB, В РАЙОНЕ КЕННИНГТОНА, ПРИБОРНЫЕ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ</p> <p>(G-AB INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS REPORTED IN THE VICINITY OF KENNINGTON)</p>		<p>G-AB, ВАС ПОНЯЛ, ПРОДОЛЖАЮ ПОЛЕТ ПО ППП</p> <p>(G-AB ROGER MAINTAINING IFR)</p>
---	---	--	--

Глава 4

АЭРОДРОМНЫЙ ДИСПЕТЧЕРСКИЙ ПУНКТ: ВОЗДУШНОЕ СУДНО

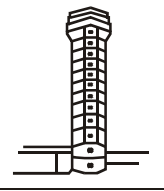

4.1 ВВЕДЕНИЕ

4.1.1 Своевременно используемая краткая и недвусмысленная фразеология является существенным фактором в обеспечении ритмичной, безопасной и беспрепятственной работы аэродрома. Она является не только средством выполнения диспетчерами своих задач, но также помогает пилотам знать о других воздушных судах, находящихся вблизи них, особенно в условиях плохой видимости.

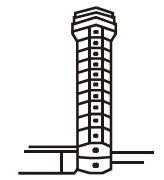

4.1.2 Диспетчеры не должны передавать на борт воздушного судна никаких сообщений во время взлета, первоначального набора высоты, на конечном этапе захода на посадку или во время пробега при посадке, за исключением случаев, обусловленных соображениями безопасности, поскольку это может отвлечь пилота в то время, когда нагрузка на экипаж бывает наибольшей.

4.2 ИНФОРМАЦИЯ О ВЫЛЕТЕ И ПРАВИЛА ЗАПУСКА ДВИГАТЕЛЯ



4.2.1 Там, где автоматическая передача информации в районе аэродрома (ATIS) не обеспечивается, пилот может запросить текущую информацию по аэродрому перед тем, как запросить разрешение на запуск двигателей.

		ДЖОРДЖТАУН ЗЕМЛЯ, ФАСТЭР 345, ППП В СТЕФЕНВИЛЛ, ПРОШУ ИНФОРМАЦИЮ ДЛЯ ВЫЛЕТА
		(GEORGETOWN GROUND FASTAIR 345, IFR TO STEPHENVILLE, REQUEST DEPARTURE INFORMATION)
		ФАСТЭР 345, ВЫЛЕТ С ВПП 32, ВЕТЕР 290 ГРАДУСОВ 4 УЗЛА, ЦНХ 1022, ТЕМПЕРАТУРА МИНУС 2, ТОЧКА РОСЫ МИНУС 3, RVR 550 МЕТРОВ, ВРЕМЯ 27
		(FASTAIR 345 DEPARTURE RUNWAY 32, WIND 290 DEGREES 4 KNOTS, QNH 1022, TEMPERATURE MINUS 2, DEWPOINT MINUS 3, RVR 550 METRES, TIME 27)
		ВПП 32, ЦНХ 1022, ВЫЗОВУ ВАС ДЛЯ ЗАПУСКА, ФАСТЭР 345
		(RUNWAY 32, QNH 1022, WILL CALL FOR START UP, FASTAIR 345)

4.2.2 Запросы на запуск двигателей обычно делаются для того, чтобы облегчить планирование диспетчерского обслуживания и избежать чрезмерного сжигания топлива воздушными судами, ожидающими на земле. Пилот вместе с этим запросом сообщает о местонахождении воздушного судна и подтверждает получение данных службы автоматической передачи информации в районе аэродрома. Если вылет воздушного судна задерживается, диспетчер обычно указывает время запуска или ожидаемое время запуска.

		ДЖОРДЖТАУН ЗЕМЛЯ, ФАСТЭР 345, СТОЯНКА 24, ПРОШУ ЗАПУСК, ИНФОРМАЦИЯ БРАВО
		(GEORGETOWN GROUND FASTAIR 345, STAND 24 REQUEST START UP, INFORMATION BRAVO)
		ФАСТЭР 345, ЗАПУСК РАЗРЕШАЮ, ЩНХ 1009 (FASTAIR 345 START UP APPROVED QNH 1009)
		или
		ФАСТЭР 345, ЗАПУСКАЙТЕ В 35, ЩНХ 1009 (FASTAIR 345 START UP AT 35 QNH 1009)
		или
		ФАСТЭР 345, ОЖИДАЙТЕ ЗАПУСК В 35, ЩНХ 1009 (FASTAIR 345 EXPECT START UP AT 35 QNH 1009)
		или
		ФАСТЭР 345, ОЖИДАЙТЕ ВЫЛЕТ В 49, ЗАПУСКАЙТЕ ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ, ЩНХ 1009 (FASTAIR 345 EXPECT DEPARTURE 49 START UP AT OWN DISCRETION QNH 1009)

4.2.3 Получив одобрение диспетчерского обслуживания, пилот запускает двигатели с помощью, по мере необходимости, наземной команды.

		ГОТОВ К ЗАПУСКУ (READY TO START UP)
		ЗАПУСКАЙТЕ НОМЕР ОДИН (START NUMBER ONE)
		ЗАПУСКАЮ НОМЕР ОДИН (STARTING NUMBER ONE)

4.3 БУКСИРОВКА ХВОСТОМ ВПЕРЕД

4.3.1 На многих аэродромах, где эксплуатируются большие воздушные суда, они паркуются носовой частью к аэровокзалу. Перед началом руления для вылета воздушные суда должны выталкиваться буксировщиками носом назад. Запросы на буксировку передаются УВД или диспетчерской административной службе управления движением на перроне в соответствии с местными правилами.

	<p>ФАСТЭР 345, БУКСИРОВКУ ХВОСТОМ ВПЕРЕД РАЗРЕШАЮ</p>		<p>ПЕРРОН, ФАСТЭР 345, СТОЯНКА 27, ПРОШУ БУКСИРОВКУ ХВОСТОМ ВПЕРЕД</p>
	<p>(FASTAIR 345 PUSH-BACK APPROVED)</p>		<p>(APRON FASTAIR 345 STAND 27 REQUEST PUSH-BACK)</p>
	<p>или</p>		
	<p>ФАСТЭР 345, ЖДИТЕ. ЗАДЕРЖКА НА ОДНУ МИНУТУ ИЗ-ЗА В-747, ВЫПОЛНЯЮЩЕГО РУЛЕНИЕ СЗАДИ</p>		
	<p>(FASTAIR 345 STAND BY. EXPECT ONE MINUTE DELAY DUE B747 TAXIING BEHIND)</p>		

4.3.2 Пилот и наземная команда должны использовать следующую фразеологию для координации буксировки.

	<p>ПОДТВЕРДИТЕ СНЯТИЕ С ТОРМОЗОВ</p>		<p>К БУКСИРОВКЕ ХВОСТОМ ВПЕРЕД ГОТОВ</p>
	<p>(CONFIRM BRAKES RELEASED)</p>		<p>(READY FOR PUSH-BACK)</p>
		<p>С ТОРМОЗОВ СНЯТО</p>	
		<p>(BRAKES RELEASED)</p>	
	<p>НАЧИНАЕМ БУКСИРОВКУ ХВОСТОМ ВПЕРЕД</p>		
	<p>(COMMENCING PUSH-BACK)</p>		

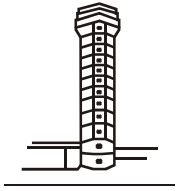

<p>БУКСИРОВКА ХВОСТОМ ВПЕРЕД ЗАКОНЧЕНА, ПОДТВЕРДИТЕ УСТАНОВКУ НА ТОРМОЗА</p> <p>(PUSH-BACK COMPLETED, CONFIRM BRAKES SET)</p>	<p>ТОРМОЗА УСТАНОВЛЕНЫ, УБИРАЙТЕ ТЯГАЧ</p> <p>(BRAKES SET: DISCONNECT)</p>
<p>БУКСИРОВЩИК УБИРАЮ, ЖДИТЕ ВИЗУАЛЬНОГО СИГНАЛА СЛЕВА</p> <p>(DISCONNECTING STAND BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT)</p>	<p>ВАС ПОНЯЛ</p> <p>(ROGER)</p>

4.3.3 После завершения маневра наземная команда дает пилоту визуальный сигнал, показывающий, что воздушное судно может выполнять руление. Если пилот желает прервать маневр на каком-либо этапе, следует использовать фразу "прекратите буксировку".

4.4 УКАЗАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО РУЛЕНИЯ

4.4.1 Указания диспетчера относительно руления всегда содержат сведения о границе действия разрешения, которой является место обязательной остановки воздушного судна в ожидании дополнительного разрешения следовать дальше. Для вылетающих воздушных судов границей действия разрешения, как правило, является место ожидания на действующей ВПП, однако это может быть и любое другое место на аэродроме в зависимости от превалирующих условий движения.

4.4.2 Если в разрешении на руление содержится ограничение на руление за пределами ВПП, то в нем четко указывается разрешение на пересечение ВПП или дается указание на ожидание перед ВПП.

		<p>СТЕФЕНВИЛЛ ВЫШКА, G-ABCD C172, У ЮЖНОЙ СТОРОНЫ АНГАРОВ, ПРОШУ РУЛЕНИЕ ДЛЯ МЕСТНОГО ПОЛЕТА ПО ПВП</p> <p>(STEPHENVILLE TOWER G-ABCD C172 AT THE SOUTH SIDE HANGARS REQUEST TAXI FOR LOCAL VFR FLIGHT)</p>
<p>G-ABCD, РУЛИТЕ ПО РД ЧАРЛИ ДО МЕСТА ОЖИДАНИЯ ВПП 24, ВЕТЕР 250 ГРАДУСОВ 8 УЗЛОВ, ЩНХ 1010, ВРЕМЯ ДВА ТРИ С ПОЛОВИНОЙ</p> <p>(G-ABCD TAXI VIA TAXIWAY CHARLIE TO HOLDING POINT RUNWAY 24 WIND 250 DEGREES 8 KNOTS QNH 1010 TIME TWO THREE AND A HALF)</p>	<p>G-ABCD, ЩНХ 1010, ПРОШУ ВПП 14</p> <p>(G-ABCD QNH 1010 REQUEST RUNWAY 14)</p>	

G-CD, ДАЮ НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ, МЕСТО ОЖИДАНИЯ
ВПП 14, РУЛИТЕ ЗА СЕНЕКОЙ, ПОДХОДИТ СЛЕВА

(G-CD RECLEARED HOLDING POINT RUNWAY 14,
TAXI BEHIND SENECA COMING FROM YOUR LEFT)

G-CD, МЕСТО ОЖИДАНИЯ ВПП 14, БОРТ НАБЛЮДАЮ

(G-CD HOLDING POINT RUNWAY 14 TRAFFIC IN SIGHT)

**СТЕФЕНВИЛЛ ВЫШКА, G-ABCD C172, НА ЗАПРАВОЧНОЙ
СТАНЦИИ, ПВП В УОЛДЕН, ПРОШУ РУЛЕНИЕ**

(STEPHENVILLE TOWER G-ABCD C172 AT THE FUEL
STATION VFR TO WALDEN REQUEST TAXI)

G-ABCD, ВПП 06, ВЕТЕР 080 ГРАДУСОВ 10 УЗЛОВ,
ЩНХ 1012, ВИДИМОСТЬ 8 КМ, ВРЕМЯ 04,
РУЛИТЕ ДО МЕСТА ОЖИДАНИЯ ВПП 14 ПО РД АЛЬФА

(G-ABCD RUNWAY 06 WIND 080 DEGREES
10 KNOTS QNH 1012 VISIBILITY 8 KM TIME 04 TAXI TO
HOLDING POINT RUNWAY 06 VIA TAXIWAY ALPHA)

ВПП 06, ЩНХ 1012, ПРОШУ РД БРАВО И ОТРУЛИВАНИЕ
НАЗАД, G-ABCD

(RUNWAY 06 QNH 1012 REQUEST TAXIWAY BRAVO
AND BACKTRACK G-ABCD)

G-CD, РАЗРЕШАЮ, ВЫПОЛНЯЙТЕ РУЛЕНИЕ ПО БРАВО,
ОТРУЛИВАЙТЕ НАЗАД И ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ
ВПП 06, ЖДИТЕ ПЕРЕД ВПП 14

(G-CD APPROVED TAXI VIA BRAVO BACKTRACK AND
LINE UP RUNWAY 06 HOLD SHORT OF RUNWAY 14)

БРАВО, ОТРУЛИВАЮ НАЗАД И ЗАНИМАЮ
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ, ВПП 06, ЖДУ ПЕРЕД
ВПП 14 G-CD

(BRAVO BACKTRACK AND LINE UP RUNWAY 06, HOLD SHORT
OF RUNWAY 14 G-CD)

G-CD, ОЖИДАЮ ПЕРЕД ВПП 14

(G-CD HOLDING SHORT OF RUNWAY 14)

**G-CD, УСКОРЬТЕ РУЛЕНИЕ, БОРТ НА ПОСАДОЧНОЙ
ПРЯМОЙ ВПП 24, ДОЛОЖИТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ ВПП 24**

(G-CD EXPEDITE TAXI TRAFFIC ON FINAL
RUNWAY REPORT RUNWAY 24 VACATED)

G-CD, УСКОРЯЮ

(G-CD EXPEDITING)

G-CD, ВПП ОСВОБОДИЛ

(G-CD RUNWAY VACATED)

**СТЕФЕНВИЛЛ ВЫШКА, G-ABCD, НА ЗАПРАВОЧНОЙ
СТАНЦИИ, ПРОШУ РУЛЕНИЕ К АЭРОКЛУБУ**

(STEPHENVILLE TOWER G-ABCD AT THE FUEL
STATION REQUEST TAXI TO FLYING CLUB)

G-ABCD, РУЛИТЕ ДО МЕСТА ОЖИДАНИЯ
ВПП 24 ПО РД ЧАРЛИ

(G-ABCD TAXI TO HOLDING POINT
RUNWAY 24 VIA TAXIWAY CHARLIE)

ПО РД ЧАРЛИ, МЕСТО ОЖИДАНИЯ ВПП 24, G-ABCD

(VIA CHARLIE HOLDING POINT RUNWAY 24 G-ABCD)

**G-CD, ПОДХОЖУ К МЕСТУ ОЖИДАНИЯ, ПРОШУ
ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ВПП 24**

(G-CD APPROACHING HOLDING POINT REQUEST CROSS
RUNWAY 24)

G-CD, ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП 24

(G-CD HOLD SHORT RUNWAY 24)

ОЖИДАЮ ПЕРЕД ВПП, G-CD

(HOLDING G-CD SHORT)

**G-CD, ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП 24, ДОЛОЖИТЕ
ОСВОБОЖДЕНИЕ, СЛЕДУЙТЕ К АЭРОКЛУБУ**

(G-CD CROSS RUNWAY 24 REPORT VACATED
CONTINUE TO FLYING CLUB)

ПЕРЕСЕКАЮ, G-CD

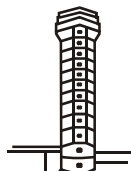

(CROSSING, WILCO G-CD)

	G-CD, ВПП ОСВОБОДИЛ (G-CD RUNWAY VACATED)
G-CD, ВАС ПОНЯЛ (G-CD ROGER)	

	G-HELI, ПРОШУ ВОЗДУШНОЕ РУЛЕНИЕ ОТ ЗАПРАВОЧНОЙ СТАНЦИИ ДО ПЕРРОНА (G-HELI REQUEST AIR-TAXIING FROM FUEL STATION TO APRON)
G-HELI, РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ ПРЯМО ОТ ЗАПРАВОЧНОЙ СТАНЦИИ ДО ПЕРРОНА, НЕ СТОЛКНИТЕСЬ С В-747, РУЛЯЩИМ СО СТОЯНКИ 27 К МЕСТУ ОЖИДАНИЯ ВПП 24 (G-HELI AIR TAXI VIA DIRECT FROM FUEL STATION TO APRON AVOID B747 TAXIING FROM STAND 27 TO HOLDING POINT RUNWAY 24)	РУЛИТЬ ПО ВОЗДУХУ ПРЯМО ОТ ЗАПРАВОЧНОЙ СТАНЦИИ ДО ПЕРРОНА, НАБЛЮДАЮ ДВИЖЕНИЕ, G-HELI (AIR TAXI DIRECT FROM FUEL STATION TO APRON, TRAFFIC IN SIGHT, G-HELI)

Примечание. ВПП освобождена, если воздушное судно полностью находится за пределами соответствующего места ожидания у ВПП.

4.4.3 В тех случаях, когда воздушное судно подтверждает получение передач ATIS, диспетчеру нет необходимости передавать пилоту информацию о вылете при выдаче указаний относительно руления.

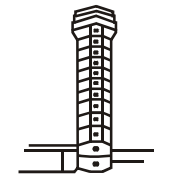
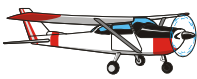
		ДЖОРДЖТАУН ЗЕМЛЯ, ФАСТЭР 345 ТЯЖЕЛЫЙ, ПРОШУ РУЛЕНИЕ, ИНФОРМАЦИЯ ЧАРЛИ
		(GEORGETOWN GROUND FASTAIR 345 HEAVY REQUEST TAXI INFORMATION CHARLIE)
ФАСТЭР 345, РУЛИТЕ ДО МЕСТА ОЖИДАНИЯ ВПП 27, ПРОПУСТИТЕ В-747, ПРОХОДЯЩИЙ СЛЕВА НАПРАВО, ЩНХ 1019 (FASTAIR 345 TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY 27 GIVE WAY TO B747 PASSING LEFT TO RIGHT QNH 1019)		МЕСТО ОЖИДАНИЯ ВПП 27, ЩНХ 1019, УСТУПАЮ ДОРОГУ В-747, ФАСТЭР 345 (HOLDING POINT RUNWAY 27 QNH 1019, GIVING WAY TO B747 FASTAIR 345)

4.5 ПРАВИЛА ВЗЛЕТА

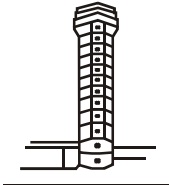
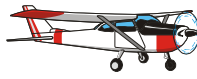
4.5.1 На оживленных аэродромах, где существуют диспетчерский пункт управления движением на поверхности (ЗЕМЛЯ) и аэродромный диспетчерский пункт (ВЫШКА), управление движением воздушных судов обычно передается аэродромному диспетчерскому пункту (ВЫШКЕ) в месте ожидания у ВПП или при подходе к нему.

4.5.2 Поскольку неправильное понимание при выдаче и подтверждении разрешений на взлет может иметь серьезные последствия, надо быть чрезвычайно внимательным к фразеологии, используемой при выполнении маневров перед взлетом, чтобы она не могла быть интерпретирована как разрешение на выезд на ВПП или взлет.

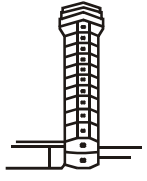

4.5.3 Некоторые воздушные суда перед вылетом могут требовать опробования двигателей и по достижении места ожидания не всегда готовы к взлету.

	<p>G-CD, ДОЛОЖИТЕ ГОТОВНОСТЬ К ВЫЛЕТУ (G-CD REPORT WHEN READY FOR DEPARTURE)</p>		<p>ВЫПОЛНЯЮ, G-CD (G-CD WILCO)</p>
			<p>G-CD, ГОТОВ (G-CD READY)</p>
	<p>G-CD, ВЫРУЛИВАЙТЕ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ И ЖДИТЕ (G-CD LINE UP AND WAIT)</p>		<p>ВЫРУЛИВАЮ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ, G-CD (LINING UP G-CD)</p>

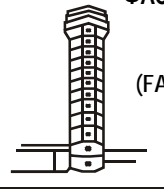

4.5.4 Диспетчеры не должны передавать воздушному судну никаких сообщений во время взлета или на начальном этапе набора высоты, за исключением случаев возникновения аварийной ситуации.

	<p>G-CD, ВПП 06, ВЗЛЕТ РАЗРЕШАЮ (G-CD RUNWAY 06 CLEARED FOR TAKE-OFF)</p>		<p>ВПП 06, ВЗЛЕТ РАЗРЕШЕН, G-CD (RUNWAY 06 CLEARED FOR TAKE-OFF G-CD)</p>
---	--	---	---

4.5.5 Воздушному судну, исходя из условий движения, может потребоваться выполнить взлет сразу после занятия положения вдоль оси ВПП.

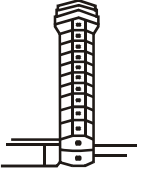

	<p>G-CD, ГОТОВЫ ЛИ ВЫ К НЕМЕДЛЕННОМУ ВЗЛЕТУ (G-CD ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE)</p>		<p>ДА, G-CD (G-CD AFFIRM)</p>
<p>G-CD, ВЫРУЛИВАЙТЕ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ И БУДЬТЕ ГОТОВЫ К НЕМЕДЛЕННОМУ ВЗЛЕТУ</p>	<p>(G-CD LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE)</p>	<p>ВЫРУЛИВАЮ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ, G-CD</p>	<p>(LINING UP G-CD)</p>
<p>G-CD, ВПП 06, ВЗЛЕТ РАЗРЕШАЮ (G-CD RUNWAY 06 CLEARED FOR TAKE-OFF)</p>	<p>ВПП 06, ВЗЛЕТ РАЗРЕШЕН, G-CD</p>	<p>(RUNWAY 06 CLEARED FOR TAKE-OFF G-CD)</p>	

4.5.6 В условиях плохой видимости диспетчер может дать указание пилоту сообщить время отрыва от земли.

	<p>ФАСТЭР 345, ВПП 24, ВЗЛЕТ РАЗРЕШАЮ, ДОЛОЖИТЕ ВРЕМЯ ОТРЫВА (FASTAIR 345 RUNWAY 24 CLEARED FOR TAKE-OFF REPORT AIRBORNE)</p>		<p>ВПП 24, ВЗЛЕТ РАЗРЕШЕН, ВЫПОЛНЯЮ ФАСТЭР 345 (RUNWAY 24 CLEARED FOR TAKE-OFF WILCO FASTAIR 345)</p>
<p>ФАСТЭР 345, РАБОТАЙТЕ С ВЫЛЕТОМ НА 121,750</p>	<p>ФАСТЭР 345, ОТРЫВ В 57 (FASTAIR 345 AIRBORNE 57)</p>	<p>121,750, ФАСТЭР 345</p>	<p>(121.750 FASTAIR 345)</p>
<p>(FASTAIR 345 CONTACT DEPARTURE 121.750)</p>			

4.5.7 Условные разрешения не используются в отношении перемещений, связанных с действующей (действующими) ВПП, за исключением случаев, когда соответствующие воздушные суда или автотранспортные средства видны и диспетчеру, и пилоту. Когда условное разрешение касается вылетающего и прилетающего воздушных судов, важно, чтобы вылетающее воздушное судно правильно опознало прилетающее воздушное судно, на котором основывается данное условное разрешение. Указание типа прибывающего воздушного судна может быть недостаточным, и может дополнительно потребоваться описание цвета или название компании, чтобы обеспечить правильное опознавание. Условное разрешение включает:

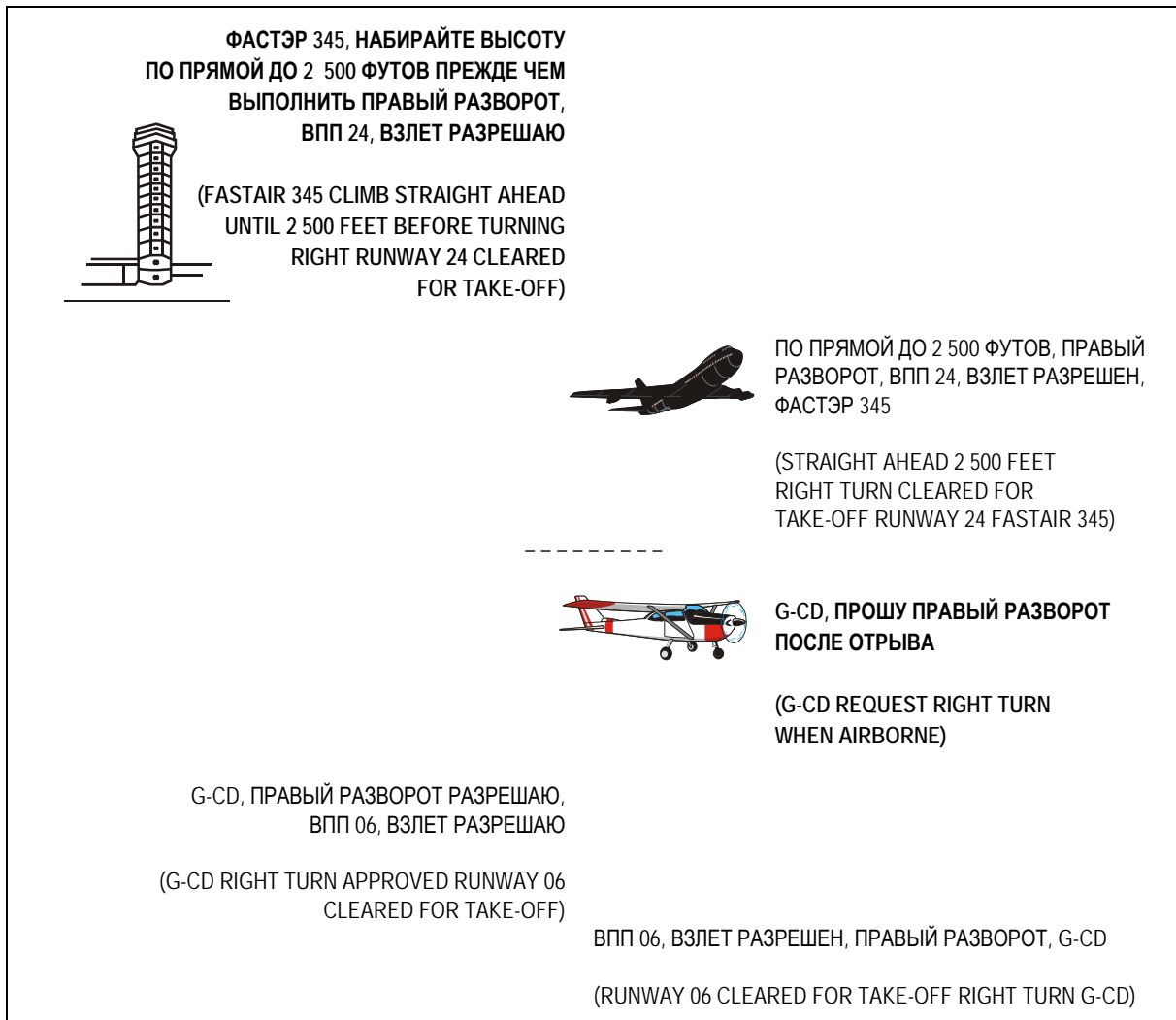
- 1) позывной,
- 2) условие,
- 3) разрешение,
- 4) повторное краткое изложение условия.

<p>ФАСТЭР 345, СООБЩИТЕ, НАБЛЮДАЕТЕ ЛИ АЭРОБУС НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ</p>  <p>(FASTAIR 345 REPORT THE AIRBUS ON FINAL IN SIGHT)</p>	 <p>ФАСТЭР 345, АЭРОБУС НАБЛЮДАЮ</p> <p>(FASTAIR 345 AIRBUS IN SIGHT)</p>
<p>ФАСТЭР 345, ПОСЛЕ САДЯЩЕГОСЯ АЭРОБУСА ВЫРУЛИВАЙТЕ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ И ЖДИТЕ</p> <p>(FASTAIR 345 BEHIND THE LANDING AIRBUS LINE UP AND WAIT BEHIND)</p>	<p>ПОСЛЕ АЭРОБУСА ВЫРУЛИВАТЬ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ И ЖДАТЬ, ФАСТЭР 345</p> <p>(BEHIND THE AIRBUS, LINE UP AND WAIT BEHIND, FASTAIR 345)</p>

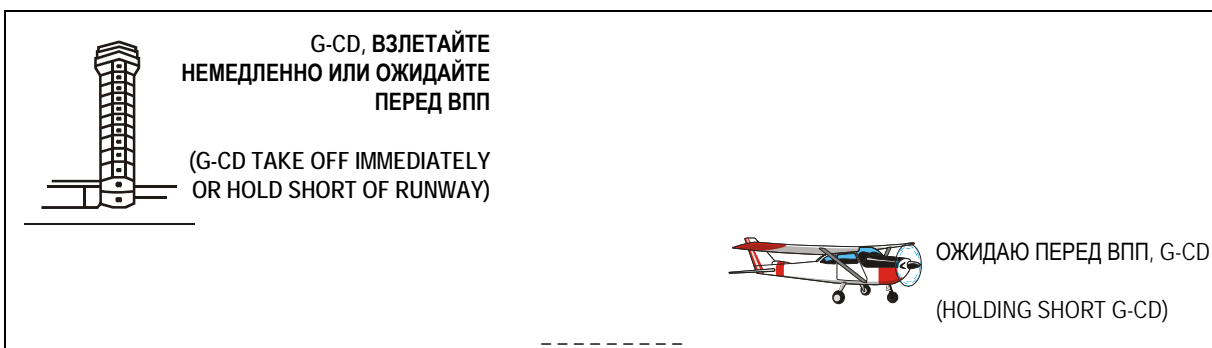
4.5.8 Если используются несколько ВПП и есть вероятность, что пилот может быть неуверен относительно того, какую ВПП использовать, то в разрешении на взлет следует указывать номер ВПП.

<p>ФАСТЭР 345, ВПП 09, ВЗЛЕТ РАЗРЕШАЮ</p>  <p>(FASTAIR 345 RUNWAY 09 CLEARED FOR TAKE-OFF)</p>	 <p>ВЗЛЕТ РАЗРЕШЕН, ВПП 09, ФАСТЭР 345</p> <p>(CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY 09 FASTAIR 345)</p>
--	--

4.5.9 Наряду с разрешением на взлет могут даваться местные указания относительно вылета. Такие указания обычно даются в целях обеспечения эшелонирования воздушных судов, выполняющих полеты в окрестностях аэродрома.



4.5.10 Иногда вследствие неожиданного развития обстановки воздушного движения или из-за непредвиденной задержки взлета воздушного судна необходимо отменить разрешение на взлет или быстро освободить ВПП для посадки.



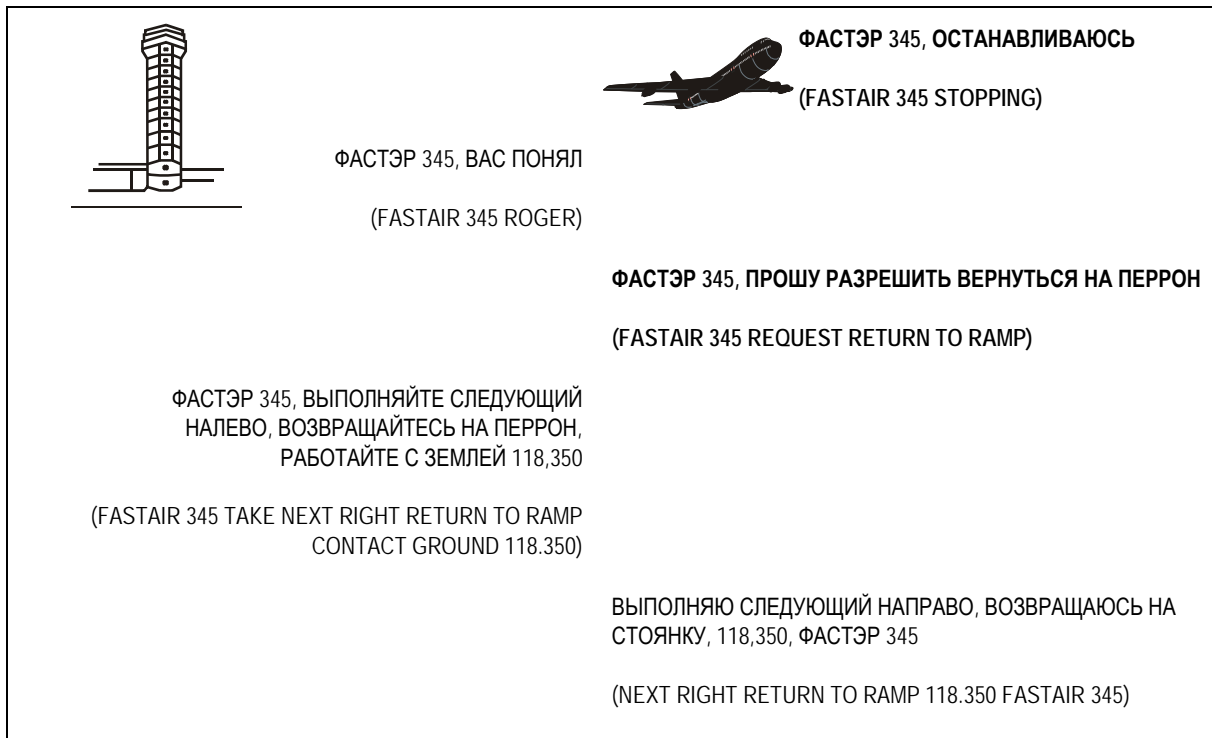
<p>G-CD, ВЗЛЕТАЙТЕ НЕМЕДЛЕННО ИЛИ ОСВОБОДИТЕ ВПП</p> <p>(G-CD TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY)</p>	<p>ВЗЛЕТАЮ, G-CD</p> <p>(TAKING OFF G-CD)</p>

<p>G-CD, ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ, ВЗЛЕТ ОТМЕНЯЮ, ПОВТОРЯЮ, ВЗЛЕТ ОТМЕНЯЮ, ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО НА ВПП</p> <p>(G-CD HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF VEHICLE ON RUNWAY)</p>	<p>ОСТАЮСЬ НА МЕСТЕ, G-CD</p> <p>(HOLDING G-CD)</p>

4.5.11 Если воздушное судно начало разбег и необходимо прервать его взлет в целях устранения опасной ситуации, ему следует дать указание остановиться немедленно. Такое указание и позывной повторяются.

	<p>ФАСТЭР 345, ОСТАНОВИТЕСЬ НЕМЕДЛЕННО. ФАСТЭР 345, ОСТАНОВИТЕСЬ НЕМЕДЛЕННО,</p> <p>(FASTAIR 345 STOP IMMEDIATELY FASTAIR 345 STOP IMMEDIATELY)</p>	 <p>ОСТАНАВЛИВАЮСЬ, ФАСТЭР 345</p> <p>(STOPPING FASTAIR 345)</p>
---	--	---

4.5.12 Если пилот прерывает взлет, он должен по возможности без промедления информировать об этом аэродромный диспетчерский пункт и при необходимости запросить помощь или указания по рулению.



4.6 АЭРОДРОМНЫЙ КРУГ ДВИЖЕНИЯ

(См. рис. 1)

4.6.1 Запросы в целях получения указаний в отношении занятия круга должны передаваться заблаговременно, с тем чтобы спланировать занятие круга с учетом других воздушных судов. Если круг движения представляет собой маршрут захода на посадку с правым кругом, то это следует указывать. Маршрут захода на посадку с левым кругом необязательно указывать, хотя возможно это целесообразно делать там, где направление круга периодически меняется и недавно оно было изменено.

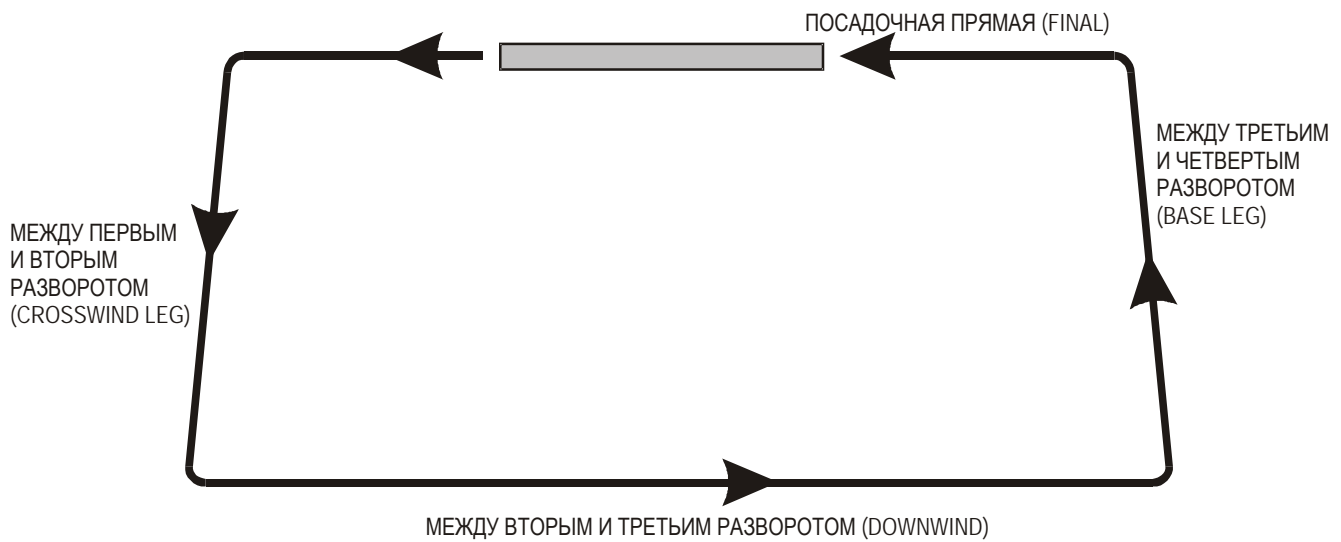
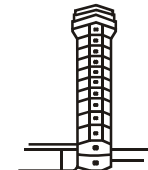

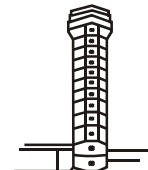



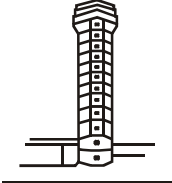

Рис 1. Передача донесений во время полета по кругу движения

	<p>G-CD, ЗАЙМИТЕ УЧАСТОК МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ, ВПП 34 ПРАВАЯ, ЩНХ 1012</p>		<p>УОЛДЕН ВЫШКА, G-ABCD C172, 10 МИЛЬ ЮЖНЕЕ, 2 500 ФУТОВ, ПРОШУ ПОСАДКУ</p>
<p>(G-CD JOIN DOWNWIND RUNWAY 24 WIND 270 DEGREES 5 KNOTS, QNH 1012)</p>		<p>(WALDEN TOWER G-ABCD C172 10 MILES SOUTH 2 500 FEET FOR LANDING)</p>	
		<p>ЗАНИМАЮ УЧАСТОК МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ, ВПП 24, ЩНХ 1012, G-CD</p>	
		<p>(JOIN DOWNWIND RUNWAY 24 QNH 1012 G-CD)</p>	

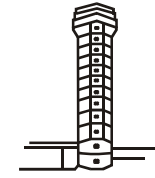
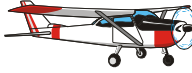
4.6.2 Там, где есть служба автоматической передачи информации по аэродрому (ATIS), получение ее сообщений следует подтверждать при первоначальном вызове аэродрома.

	<p>G-CD, ЗАЙМИТЕ УЧАСТОК МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ, ВПП 34 ПРАВАЯ, ЩНХ 1012</p>		<p>УОЛДЕН ВЫШКА, G-ABCD C172, 10 МИЛЬ СЕВЕРНЕЕ, 2 500 ФУТОВ, ИНФОРМАЦИЯ БРАВО, ПРОШУ ПОСАДКУ</p>
<p>(G-CD JOIN RIGHT HAND DOWNWIND RUNWAY 34 WIND 330 DEGREES 10 KNOTS QNH 1012)</p>		<p>(WALDEN TOWER G-ABCD C172 10 MILES NORTH 2 500 FEET INFORMATION BRAVO, FOR LANDING)</p>	
		<p>ЗАНИМАЮ УЧАСТОК МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ, ВПП 34 ПРАВАЯ, ЩНХ 1012, G-CD</p>	
		<p>(JOIN RIGHT HAND DOWNWIND RUNWAY 34 QNH 1012 G-CD)</p>	
<p>-----</p>			
<p>G-CD, ДВИЖЕНИЕ: ЧЕРОКИ ВЗЛЕТАЕТ ВПП 34, А ЛИРДЖЕТ НА УЧАСТКЕ МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ</p>			
<p>(G-CD TRAFFIC CHEROKEE TAKING OFF RUNWAY 34 AND A LEARJET DOWNWIND)</p>			
<p>ДВИЖЕНИЕ НАБЛЮДАЮ, G-CD</p>			
<p>(TRAFFIC IN SIGHT G-CD)</p>			

4.6.3 В зависимости от преобладающих условий движения и направления прибытия воздушного судна может появиться возможность дать разрешение на выполнение захода на посадку с прямой.

	<p>G-CD, ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗАХОД С ПРЯМОЙ НА ВПП 16, ВЕТЕР 190 ГРАДУСОВ 5 УЗЛОВ, ЩНХ 1009</p> <p>(G-CD MAKE STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY 16 WIND 190 DEGREES 5 KNOTS QNH 1009)</p>		<p>УОЛДЕН ВЫШКА, G-ABCD C172, 10 МИЛЬ СЕВЕРНЕЕ, 2 500 ФУТОВ, ПРОШУ ПОСАДКУ</p> <p>(WALDEN TOWER G-ABCD C172 10 MILES NORTH 2 500 FEET FOR LANDING)</p>
<p>ЗАХОД С ПРЯМОЙ, ВПП 16, ЩНХ 1009, G-CD (STRAIGHT-IN RUNWAY 16 QNH 1009 G-CD)</p>			

4.6.4 Пилот, входящий в круг движения, периодически передает донесения в соответствии с местными правилами.

	<p>G-CD, ВЫ - ВТОРОЙ НА ПОСАДКУ, СЛЕДУЙТЕ ЗА ЧЕРОКИ НА ЧЕТВЕРТЫЙ РАЗВОРОТ</p> <p>(G-CD NUMBER 2 FOLLOW CHEROKEE ON BASE)</p>		<p>G-CD, МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ</p> <p>(G-CD DOWNWIND)</p>
<p>ВТОРОЙ НА ПОСАДКУ, БОРТ НАБЛЮДАЮ, G-CD (NUMBER 2, TRAFFIC IN SIGHT G-CD)</p>			
<p>G-CD, МЕЖДУ ТРЕТЬИМ И ЧЕТВЕРТЫМ РАЗВОРОТОМ (G-CD BASE)</p>			
<p>G-CD, ДОЛОЖИТЕ ВЫХОД НА ПОСАДОЧНУЮ ПРЯМУЮ (G-CD REPORT FINAL)</p>			
<p>G-CD (G-CD)</p>			

G-CD, НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ

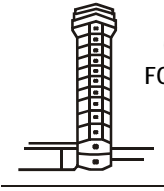
(G-CD FINAL)

G-CD, ПРОДОЛЖАЙТЕ ЗАХОД НА ПОСАДКУ,
ВЕТЕР 270 ГРАДУСОВ 7 УЗЛОВ


(G-CD CONTINUE APPROACH
WIND 270 DEGREES 7 KNOTS)

4.6.5 Для координации движения по кругу может потребоваться дать указания о задержке или ускорении.

**G-CD, ЗАДЕРЖИТЕ ТРЕТИЙ РАЗВОРОТ,
ВЫ - ВТОРОЙ НА ПОСАДКУ, СЛЕДУЙТЕ ЗА
ЧЕРОКИ, 4 МИЛИ ДО ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ**



(G-CD EXTEND DOWNWIND NUMBER 2
FOLLOW CHEROKEE ON 4 MILES FINAL)



ЗАДЕРЖИВАЮ ТРЕТИЙ РАЗВОРОТ,
ВТОРОЙ НА ПОСАДКУ, ЧЕРОКИ
НАБЛЮДАЮ, G-CD

(EXTENDING DOWNWIND NUMBER 2
CHEROKEE IN SIGHT G-CD)

**G-CD, СДЕЛАЙТЕ ПРАВЫЙ КРУГ,
ТАК КАК ВПП ЗАНЯТА, ДОЛОЖИТЕ ВНОВЬ
ВЫХОД НА ПОСАДОЧНУЮ ПРЯМУЮ**

(G-CD ORBIT RIGHT DUE TRAFFIC ON THE RUNWAY.
REPORT AGAIN ON FINAL)

ПРАВЫЙ КРУГ, ВЫПОЛНЯЮ, G-CD

(ORBITING RIGHT, WILCO G-CD)

**G-CD, ВЫ - ПЕРВЫЙ НА ПОСАДКУ, ВЫПОЛНЯЙТЕ
КОРОТКИЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ, ЧЕРОКИ В 6 МИЛЯХ
НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ**

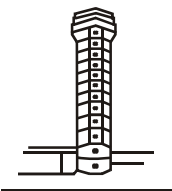

(G-CD NUMBER 1 MAKE SHORT APPROACH
CHEROKEE ON 6 MILES FINAL)

КОРОТКИЙ ЗАХОД, G-CD


(SHORT APPROACH G-CD)

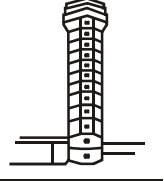
4.7 КОНЕЧНЫЙ ЭТАП ЗАХОДА НА ПОСАДКУ И ПОСАДКА

4.7.1 При развороте воздушного судна на конечный этап захода на посадку передается донесение "ПОСАДОЧНАЯ ПРЯМАЯ" (FINAL), когда разворот выполнен на расстоянии до 7 км (4 м. мили) от точки приземления. Когда разворот выполняется на большем удалении, передается донесение "ДЛИННАЯ ПОСАДОЧНАЯ ПРЯМАЯ" (LONG FINAL). Если воздушное судно выполняет заход с прямой, на удалении 15 км (8 м. миль) от точки приземления, передается донесение "ДЛИННАЯ ПОСАДОЧНАЯ ПРЯМАЯ" (LONG FINAL). Если в тот момент не поступает разрешение на посадку, на удалении 7 км (4 м. мили) от точки приземления передается донесение "ПОСАДОЧНАЯ ПРЯМАЯ" (FINAL).

		<p>ФАСТЭР 345, ДЛИННАЯ ПОСАДОЧНАЯ ПРЯМАЯ (FASTAIR 345 LONG FINAL)</p>
<p>ФАСТЭР 345, ПРОДОЛЖАЙТЕ ЗАХОД НА ПОСАДКУ, ВЕТЕР 260 ГРАДУСОВ 18 УЗЛОВ (FASTAIR 345 CONTINUE APPROACH WIND 260 DEGREES 18 KNOTS)</p>	<p>ФАСТЭР 345 (FASTAIR 345)</p>	<p>ФАСТЭР 345, НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ (FASTAIR 345 FINAL)</p>
<p>ФАСТЭР 345, ВПП 27, ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ, ВЕТЕР 270 ГРАДУСОВ 20 УЗЛОВ (FASTAIR 345 RUNWAY 27 CLEARED TO LAND WIND 270 DEGREES 20 KNOTS)</p>	<p>ВПП 27, ПОСАДКА РАЗРЕШЕНА, ФАСТЭР 345 (RUNWAY 27 CLEARED TO LAND FASTAIR 345)</p>	

4.7.2 Пилот может запросить разрешение на пролет диспетчерского пункта или другого наблюдательного пункта с целью визуального осмотра воздушного судна с земли.


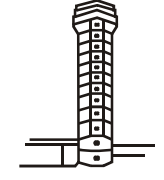
	<p>ФАСТЭР 345, ПРОШУ ПРОЛЕТ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ, ИНДИКАЦИЯ: НЕ ВЫПУЩЕННОЕ ЛЕВОЕ ШАССИ (FASTAIR 345 REQUEST LOW PASS UNSAFE LEFT GEAR INDICATION)</p>
---	--

	<p>ФАСТЭР 345, РАЗРЕШАЕТСЯ ПРОЛЕТ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ, ВПП 27, НЕ НИЖЕ 500 ФУТОВ, ДОЛОЖИТЕ ВЫХОД НА ПОСАДОЧНУЮ ПРЯМУЮ</p> <p>(FASTAIR 345 CLEARED LOW PASS RUNWAY 27 NOT BELOW 500 FEET REPORT FINAL)</p>
<p>ВПП 27, НЕ НИЖЕ 500 ФУТОВ, ВЫПОЛНЯЮ, ФАСТЭР 345</p> <p>(RUNWAY 27 NOT BELOW 500 FEET WILCO FASTAIR 345)</p>	

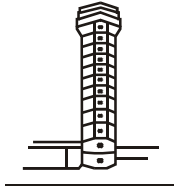

4.7.3 Если пролет на малой высоте выполняется в целях осмотра шасси, для описания его положения может использоваться один из следующих ответов, однако эти примеры не являются исчерпывающими:

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

4.7.4 Пилот может в целях тренировки запросить разрешение выполнить заход на посадку по курсу ВПП или параллельно ей без посадки.

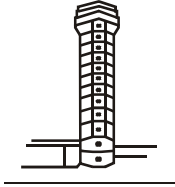

<p>ФАСТЭР 345, РАЗРЕШАЕТСЯ НИЗКИЙ ЗАХОД НА ВПП 09 НЕ НИЖЕ 250 ФУТОВ, ДОЛОЖИТЕ ВЫХОД НА ПОСАДОЧНУЮ ПРЯМУЮ</p> <p>(FASTAIR 345 CLEARED LOW APPROACH RUNWAY 09 NOT BELOW 250 FEET REPORT FINAL)</p>		<p>ФАСТЭР 345, ПРОШУ НИЗКИЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ, ВПП 09, ДЛЯ ТРЕНИРОВКИ</p> <p>(FASTAIR 345 REQUEST LOW APPROACH RUNWAY 09 FOR TRAINING)</p>
	<p>ВПП 09, НЕ НИЖЕ 250 ФУТОВ, ВЫПОЛНЯЮ, ФАСТЭР 345</p> <p>(RUNWAY 09 NOT BELOW 250 FEET WILCO FASTAIR 345)</p>	

4.7.5 Для экономии времени на руление при выполнении тренировочного полета по кругу движения пилоты могут запросить разрешение на выполнение "ПРИЗЕМЛЕНИЯ С НЕМЕДЛЕННЫМ ВЗЛЕТОМ", то есть воздушное судно делает посадку, пробег и затем взлет без остановки.

	G-CD, ПОСАДКУ С НЕМЕДЛЕННЫМ ВЗЛЕТОМ ПОСЛЕ ПРИЗЕМЛЕНИЯ РАЗРЕШАЮ		G-CD, ПРОШУ ПОСАДКУ С НЕМЕДЛЕННЫМ ВЗЛЕТОМ ПОСЛЕ ПРИЗЕМЛЕНИЯ
	(G-CD CLEARED TOUCH AND GO)		(G-CD REQUEST TOUCH AND GO)
			РАЗРЕШЕНО ПРИЗЕМЛЕНИЕ С НЕМЕДЛЕННЫМ ВЗЛЕТОМ, G-CD
			(CLEARED TOUCH AND GO G-CD)
			или
	G-CD, НЕ МОГУ РАЗРЕШИТЬ ВСЛЕДСТВИЕ ИНТЕНСИВНОГО ДВИЖЕНИЯ, СДЕЛАЙТЕ ПОЛНУЮ ОСТАНОВКУ, ВПП 09, ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ		
	(G-CD UNABLE TO APPROVE DUE TRAFFIC CONGESTION MAKE FULL STOP RUNWAY 09 CLEARED TO LAND)		
			ВПП 09, РАЗРЕШЕНА ПОСАДКА ДО ПОЛНОЙ ОСТАНОВКИ, G-CD
			(RUNWAY 09 CLEARED TO LAND FOR FULL STOP G-CD)
			или
	G-CD, СДЕЛАЙТЕ ЕЩЕ ОДИН КРУГ, ДОЛОЖИТЕ МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ		
	(G-CD MAKE ANOTHER CIRCUIT REPORT DOWNWIND)		
			ВЫПОЛНЯЮ, G-CD
			(WILCO G-CD)

4.8 УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ

4.8.1 Указания относительно ухода на второй круг могут даваться в целях предотвращения опасной ситуации. При выполнении ухода на второй круг нагрузка на экипаж неизбежно повышается. Передача любых сообщений на борт воздушного судна, выполняющего уход на второй круг, должна быть краткой и сведена к минимуму.

	<p>ФАСТЭР 345, УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ, ВПП ЗАНЯТА</p>		<p>УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ, ФАСТЭР 345</p>
	<p>(FASTAIR 345 GO AROUND AIRCRAFT ON THE RUNWAY)</p>		<p>(GOING AROUND FASTAIR 345)</p>

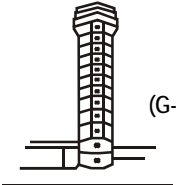

4.8.2 Если нет других указаний, воздушное судно, совершающее заход на посадку по приборам, будет выполнять уход на второй круг, а воздушное судно, выполняющее полет по ПВП, будет совершать обычный полет по кругу движения.


4.8.3 В случае, если уход на второй круг начинается по инициативе пилота, передается фраза "УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ" (GOING AROUND).

	<p>G-CD, ПОНЯЛ, ДОЛОЖИТЕ МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ</p>		<p>УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ, G-CD</p>
	<p>(G-CD ROGER REPORT DOWNWIND)</p>		<p>(GOING AROUND G-CD)</p>

4.9 ПОСЛЕ ПОСАДКИ

Если нет крайней необходимости, то диспетчеры не должны давать пилотам указаний относительно руления, пока не завершится пробег. Если нет других указаний, пилоты должны оставаться на частоте аэродромного диспетчерского пункта, пока не будет освобождена ВПП.

	<p>G-HELI, РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ НА ВЕРТОЛЕТНУЮ СТОЯНКУ</p>		<p>РУЛИТЬ ПО ВОЗДУХУ НА ВЕРТОЛЕТНУЮ СТОЯНКУ, G-HELI</p>
	<p>(G-HELI AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND)</p>		<p>(AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND, G-HELI)</p>
<p>ФАСТЭР 345, ПОСЛЕ ОСВОБОЖДЕНИЯ ВЫПОЛНЯЙТЕ ПЕРВЫЙ НАПРАВО, РАБОТАЙТЕ С ЗЕМЛЕЙ НА 118,350</p>			
<p>(FASTAIR 345 TAKE FIRST RIGHT WHEN VACATED CONTACT GROUND 118.350)</p>			



ПЕРВЫЙ НАПРАВО, 118,350, ВЫПОЛНЯЮ, ФАСТЭР 345
(FIRST RIGHT, WILCO 118.350 FASTAIR 345)

**ДЖОРДЖТАУН ЗЕМЛЯ, ФАСТЭР 345,
ВПП ОСВОБОДИЛ**

(GEORGETOWN GROUND FASTAIR
345 RUNWAY VACATED)

ФАСТЭР 345, РУЛИТЕ НА СТОЯНКУ 27
ПО РД АЛЬФА

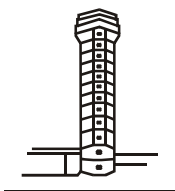
(FASTAIR 345 TAXI TO STAND 27 VIA
TAXIWAY ALPHA)

СТОЯНКА 27 ПО РД АЛЬФА, ФАСТЭР 345
(STAND 27 VIA TAXIWAY ALPHA FASTAIR 345)

4.10 ВАЖНАЯ АЭРОДРОМНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Важной аэродромной информацией являются сведения о рабочей площади и ее технических средствах, которые необходимы для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна. По мере возможности, аэродромную информацию следует передавать до запуска двигателей или руления и до начала конечного этапа захода на посадку, за исключением случаев, когда известно, что воздушное судно получило всю или часть информации из других источников. Она включает в себя следующие сведения:

- a) строительные работы или работы по техническому обслуживанию на рабочей площади или в непосредственной близости;
- b) неровности или трещины на поверхности ВПП, РД или перроне, отмечены они или нет;
- c) снег, слякоть или лед на ВПП, РД или перроне;
- d) вода на ВПП, РД или перроне;
- e) снежные сугробы или поземка по бокам ВПП, РД или перрона;
- f) другие временные виды опасности, включая воздушные суда на стоянке и птиц на земле или в воздухе;
- g) частичный или полный отказ или неисправность систем огней аэродрома; и
- h) любая другая соответствующая информация.



**ФАСТЭР 345, ОСТОРОЖНО,
СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ
ВБЛИЗИ ВЫХОДА 37**

(FASTAIR 345 CAUTION
CONSTRUCTION WORK
ADJACENT TO GATE 37)



ВАС ПОНЯЛ, ФАСТЭР 345

(ROGER, FASTAIR 345)

**... ВПЕРЕДИ ВЕДУТСЯ РАБОТЫ
НА СЕВЕРНОЙ СТОРОНЕ РД АЛЬФА**

(... WORK IN PROGRESS AHEAD NORTH SIDE OF
TAXIWAY ALPHA)

.. ОСЕВЫЕ ОГНИ РД НЕ РАБОТАЮТ

(.. CENTRE LINE TAXIWAY LIGHTING
UNSERVICEABLE)

.. VASIS ВПП 27 НЕ РАБОТАЕТ

(.. VASIS RUNWAY 27 UNSERVICEABLE)

**.. БОЛЬШАЯ СТАЯ ПТИЦ К СЕВЕРУ ОТ ВПП 27
ВБЛИЗИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ РД**

(.. LARGE FLOCK OF BIRDS NORTH OF
RUNWAY 27 NEAR CENTRAL TAXIWAY)

... ILS 09 НЕ РАБОТАЕТ

(... ILS 09 UNSERVICEABLE)

**... СОСТОЯНИЕ ВПП 09: РАСПОЛАГАЕМАЯ
ШИРИНА 32 МЕТРА, МЕСТАМИ ТОНКИЙ ЛЕД,
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТОРМОЖЕНИЯ НИЗКАЯ,
ПО КРАЯМ СНЕГ ТОЛЩИНОЙ ДО 30 СМ**

(... RUNWAY CONDITIONS 09:
AVAILABLE WIDTH 32 METRES, COVERED WITH
THIN PATCHES OF ICE, BRAKING ACTION POOR
SNOW UP TO 30 CM ALONG EDGES)

Глава 5

АЭРОДРОМНЫЙ ДИСПЕТЧЕРСКИЙ ПУНКТ: АВТОТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

5.1 ВВЕДЕНИЕ

5.1.1 Быстрое передвижение автотранспорта играет существенную вспомогательную роль в эксплуатации аэродрома. Зоны действия автотранспорта и воздушных судов по мере возможности изолируются. Однако во многих случаях автотранспорту необходимо передвигаться по площади маневрирования для целей технического обслуживания или непосредственного обеспечения полетов воздушных судов.

5.1.2 На различных аэродромах действуют разные правила, регламентирующие передвижение автотранспорта, однако некоторые факторы, которые должны учитываться при передвижении по аэродрому, являются общими для всех:

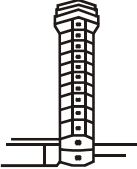

- a) воздушные суда не обладают такой маневренностью, как наземный транспорт;
- b) видимость из кабины экипажа воздушного судна при движении по земле зачастую является более ограниченной по сравнению с видимостью из наземного транспортного средства.

Следовательно, когда автотранспорт работает в непосредственной близости от воздушных судов, водители должны проявлять максимальную бдительность и полностью соблюдать местные правила и указания органов диспетчерского обслуживания.

5.1.3 Точные правила ведения радиотелефонной связи должны соблюдаться всеми потребителями. Важно, чтобы весь автотранспорт на рабочей площади осуществлял непрерывное прослушивание эфира не только на случай получения дополнительных указаний диспетчерского пункта, но также и для того, чтобы водители могли знать о всех осуществляемых и планируемых передвижениях других средств, тем самым снижая риск столкновения.

5.2 УКАЗАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

5.2.1 Водители при первом вызове должны назвать себя, используя позывной автотранспорта, указать свое местонахождение и место назначения (и, по мере возможности, необходимый маршрут).

		ЗЕМЛЯ, УОРКЕР 21, ВЫХОД 27, РАЗРЕШИТЕ ПРОСЛЕДОВАТЬ К МЕСТУ РАБОТЫ НА РД ХОТЭЛ (GROUND WORKER 21 GATE 27 REQUEST PROCEED TO WORK IN PROGRESS TAXIWAY HOTEL)
---	---	--

УОРКЕР 21, СЛЕДУЙТЕ К РД
ХОТЭЛ ПО КИЛО И АЛЬФА

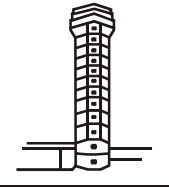

(WORKER 21 PROCEED TO
TAXIWAY HOTEL VIA KILO
AND ALPHA)

СЛЕДОВАТЬ К РД ХОТЭЛ ПО КИЛО И АЛЬФА,
УОРКЕР 21

(PROCEED TO TAXIWAY HOTEL VIA KILO
AND ALPHA, WORKER 21)

5.2.2 Если диспетчер слишком занят, чтобы дать указания, он ответит "ждите". Это означает, что водитель должен ждать вызова диспетчера. Водитель не начинает движение, пока не получит разрешение.

5.2.3 В случае встречного движения диспетчер может ответить "ЖДИТЕ НА МЕСТЕ". Это означает, что водитель не продолжает движение, пока диспетчер не вызовет его и не даст разрешение. Во всех других ответах должно быть точно указано определенное место, к которому водитель может проследовать, причем таким местом может быть намеченный пункт назначения или иное место. Если это место не является намеченным пунктом назначения, водители должны остановиться в этом месте и, прежде чем проследовать дальше, запросить разрешение.

	<p>ТРАКЕР 5, СЛЕДУЙТЕ ПО КИЛО, АЛЬФА И ФОКСТРОТ, ПЕРЕСЕКИТЕ ВПП 09. ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП 14</p>		<p>ЗЕМЛЯ, ТРАКЕР 5, ВЫВОДНАЯ РД КИЛО, РАЗРЕШИТЕ ПРОСЛЕДОВАТЬ К АНГАРУ 3</p>
<p>(TRUCKER 5 PROCEED VIA KILO, ALPHA AND FOXTROT, CROSS RUNWAY 09. HOLD SHORT OF RUNWAY 14)</p>		<p>(GROUND TRUCKER 5 EXIT KILO REQUEST PROCEED TO HANGAR 3)</p>	
<p>ТРАКЕР 5, ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП 14, СЛЕДУЙТЕ К АНГАРУ 3</p>		<p>ПО КИЛО, АЛЬФА И ФОКСТРОТ ПЕРЕСЕЧЬ ВПП 09, ОЖИДАТЬ ПЕРЕД ВПП 14, ТРАКЕР 5</p>	
<p>(TRUCKER 5 CROSS RUNWAY 14 CONTINUE TO HANGAR 3)</p>		<p>(VIA KILO ALPHA FOXTROT CROSS RUNWAY 09 HOLD SHORT OF RUNWAY 14 TRUCKER 5)</p>	

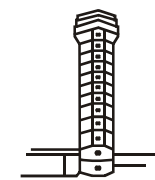

	ТРАКЕР 5, ПЕРЕСЕКАЮ (TRUCKER 5 CROSSING)
	ТРАКЕР 5, ВПП 14 ОСВОБОДИЛ (TRUCKER 5 RUNWAY 14 VACATED)
ТРАКЕР 5, ВАС ПОНЯЛ (TRUCKER 5 ROGER)	

5.2.4 Разрешение на передвижение по перрону может включать все необходимые для обеспечения безопасности полетов указания относительно других транспортных средств.

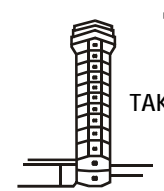

		ПЕРРОН, ТРАКЕР 5, ВЫХОД 21, РАЗРЕШИТЕ ПРОСЛЕДОВАТЬ К ВЫХОДУ 26 (APRON TRUCKER 5 GATE 21 REQUEST PROCEED TO GATE 26)
ТРАКЕР 5, ПРОПУСТИТЕ ФАСТЭР В-737, НАХОДЯЩИЙСЯ ОТ ВАС СПРАВА, ЗАТЕМ СЛЕДУЙТЕ К ВЫХОДУ 26, ОСТОРОЖНО, РЕАКТИВНАЯ СТРУЯ (TRUCKER 5 GIVE WAY TO FASTAIR B737 ON YOUR RIGHT THEN PROCEED TO GATE 26, CAUTION JET BLAST)	ПРОПУСКАЮ В-737, ВАС ПОНЯЛ, ТРАКЕР 5 (GIVING WAY TO B737, ROGER TRUCKER 5)	

5.3 ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ВПП

5.3.1 Водители должны хорошо запомнить место, в которое они могут проследовать, особенно там, где намеченный маршрут пересекает ВПП. На некоторых аэродромах могут действовать правила, в соответствии с которыми транспорту разрешается проследовать до места ожидания, после чего запрашиваются указания относительно пересечения ВПП. Ни при каких обстоятельствах водитель не пересекает ВПП, пока не получит и не подтвердит положительное разрешение. Донесение об освобождении ВПП не передается до тех пор, пока транспортное средство (и буксир) не освободит зону определенной ВПП и не окажется за пределами места ожидания.

		<p>ЗЕМЛЯ, УОРКЕР 21, НАХОЖУСЬ У ДИСПЕТЧЕРСКОГО ПУНКТА, РАЗРЕШИТЕ ПРОСЛЕДОВАТЬ НА БАЗУ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ!</p>
<p>УОРКЕР 21, СЛЕДУЙТЕ ПО ИНДИЯ И БРАВО. ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП 27</p>		<p>(GROUND WORKER 21 BY THE CONTROL TOWER REQUEST PROCEED TO MAINTENANCE BASE)</p>
<p>(WORKER 21 PROCEED VIA INDIA AND BRAVO. HOLD SHORT OF RUNWAY 27)</p>		
	<p>ПО ИНДИЯ И БРАВО, ОЖИДАТЬ ПЕРЕД ВПП 27, УОРКЕР 21 (VIA INDIA AND BRAVO HOLD SHORT OF RUNWAY 27 WORKER 21)</p>	
	<p>УОРКЕР 21, ОЖИДАЮ ПЕРЕД ВПП 27 (WORKER 21 HOLDING SHORT RUNWAY 27)</p>	
<p>УОРКЕР 21, ЖДИТЕ (WORKER 21 STAND BY)</p>		
<p>УОРКЕР 21, ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП 27 К РД МАЙК, ДОЛОЖИТЕ ОБ ОСВОБОЖДЕНИИ ВПП (WORKER 21 CROSS RUNWAY 27 TO TAXIWAY MIKE REPORT RUNWAY VACATED)</p>		
	<p>УОРКЕР 21, ПЕРЕСЕКАЮ ВПП 27 (WORKER 21 CROSSING RUNWAY 27)</p>	
	<p>УОРКЕР 21, ВПП ОСВОБОДИЛ (WORKER 21 RUNWAY VACATED)</p>	
<p>УОРКЕР 21, СЛЕДУЙТЕ ПО МАЙК ДО БАЗЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ (WORKER 21 CONTINUE ON MIKE TO MAINTENANCE)</p>		

5.3.2 Если транспортное средство находится на ВПП, то в случае, когда ожидается посадка или взлет воздушного судна, этому транспортному средству будет дано указание освободить ВПП.

	<p>УОРКЕР 21, ОСВОБОДИТЕ ВПП 27, ИСПОЛЬЗУЙТЕ СЛЕДУЮЩУЮ РД СПРАВА, ДОЛОЖИТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ ВПП</p> <p>(WORKER 21 VACATE RUNWAY 27 TAKE NEXT RIGHT, REPORT VACATED)</p>	
		<p>ОСВОБОЖДАЮ ВПП 27 ПО СЛЕДУЮЩЕЙ РД ВПРАВО, УОРКЕР 21</p>
		<p>(VACATE RUNWAY 27 VIA NEXT RIGHT, WORKER 21)</p>
		<p>УОРКЕР 21, ВПП 27 ОСВОБОДИЛ</p>
		<p>(WORKER 21 RUNWAY VACATED)</p>
	<p>УОРКЕР 21, ВАС ПОНЯЛ</p>	
	<p>(WORKER 21 ROGER)</p>	

5.3.3 Когда транспортное средство движется по рабочей площади, может возникнуть необходимость информировать его о потенциально опасной ситуации и дать ему указание остановиться.

	<p>УОРКЕР 21, НЕМЕДЛЕННО ОСТАНОВИТЕСЬ</p> <p>(WORKER 21 STOP IMMEDIATELY)</p>	
		<p>ОСТАНАВЛИВАЮСЬ, УОРКЕР 21</p>
		<p>(STOPPING WORKER 21)</p>

5.4 ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, БУКСИРУЮЩИЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА

Водители транспортных средств, намеревающиеся буксировать воздушные суда, не должны думать, что принимающей станции известно о буксировке воздушного судна. Эксплуатационные характеристики и маневренность наземного транспорта, очевидно, значительно ухудшаются при буксировке воздушных судов, и это учитывается при выдаче указаний таким транспортным средствам. Следовательно, чтобы избежать какой-либо путаницы, а также в целях опознавания, водители должны указывать тип, а где это необходимо, эксплуатанта воздушного судна, подлежащего буксировке.



**ПЕРРОН, БУКСИРОВЩИК 9, РАЗРЕШИТЕ
БУКСИРОВКУ ФАСТЭР В-737 ОТ
ВЫХОДА 20 К ВЫХОДУ 25**

(APRON TUG 9 REQUEST TOW
FASTAIR B737 FROM GATE 20
TO GATE 25)

БУКСИРОВЩИК 9, РАЗРЕШАЮ БУКСИРОВКУ ОТ
ВЫХОДА 20 К ВЫХОДУ 25 ПО РД ЗАПАД

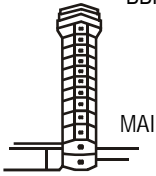


(TUG 9, TOW APPROVED
FROM GATE 20 TO GATE 25
VIA TAXIWAY WEST)

**ЗЕМЛЯ, БУКСИРОВЩИК 9, РАЗРЕШИТЕ БУКСИРОВКУ
ФАСТЭР В-737 ОТ АНГАРА ТЕХНИЧЕСКОГО
ОБСЛУЖИВАНИЯ 3 ДО ВЫХОДА 25**

(GROUND TUG 9 REQUEST TOW FASTAIR B737
FROM MAINTENANCE HANGAR 3 TO GATE 25)

БУКСИРОВЩИК 9, РАЗРЕШАЮ БУКСИРОВКУ ОТ
АНГАРА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ 3 ДО
ВЫХОДА 2, СЛЕДУЙТЕ ПО ФОКСТРОТ,
ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП 32



(TUG 9 TOW APPROVED FROM
MAINTENANCE HANGAR 3 TO GATE 25,
PROCEED VIA FOXTROT,
HOLD SHORT OF RUNWAY 32)

БУКСИРОВКА РАЗРЕШЕНА ПО ФОКСТРОТ, ОЖИДАТЬ ПЕРЕД
ВПП 32, БУКСИРОВЩИК 9

(TOW APPROVED VIA FOXTROT HOLD SHORT OF RUNWAY 32
TUG 9)

Глава 6

ОБЩАЯ ФРАЗЕОЛОГИЯ СЛУЖБЫ НАБЛЮДЕНИЯ ОВД



6.1 ВВЕДЕНИЕ

6.1.1 В данной главе приводится общая фразеология службы наблюдения ОВД, являющаяся общепринятой при ведении связи между воздушными судами и радиолокационными органами всех типов. Фразеология, которая больше подходит для радиолокационного управления заходом на посадку или районного радиолокационного управления, содержится в главах 7 и 8 соответственно.

6.1.2 При передаче радиолокационной курсовой информации пилотами и указаний относительно курса диспетчерами указывается магнитный курс в градусах.

6.2 ОПОЗНАВАНИЕ И ВЕКТОРЕНИЕ

6.2.1 Для опознавания воздушного судна можно указывать векторы. К другим способам опознавания службы наблюдения ОВД относятся использование информации донесений о местоположении с указанием воздушному судну выполнять разворот, использование пеленга и информации об удалении от доминирующего объекта или радиосредства, передаче контроля и использовании ВОРЛ.

	G-AB, ДОЛОЖИТЕ КУРС И ЭШЕЛОН (G-AB REPORT HEADING AND LEVEL)		G-AB, КУРС 110 НА 2 500 ФУТОВ (G-AB HEADING 110 AT 2 500 FEET)
	G-AB, ДЛЯ ОПОЗНАВАНИЯ ВЫПОЛНИТЕ РАЗВОРОТ ВЛЕВО, КУРС 080 (G-AB FOR IDENTIFICATION TURN LEFT HEADING 080)		ЛЕВЫЙ, КУРС 080, G-AB (LEFT HEADING 080 G-AB)
	G-AB, ОПОЗНАНЫ, 20 МИЛЬ СЕВЕРО-ЗАПАДНЕЕ КЕННИНГТОНА, ПРОДОЛЖАЙТЕ ЭТИМ КУРСОМ (G-AB IDENTIFIED 20 MILES NORTH WEST OF KENNINGTON CONTINUE PRESENT HEADING)		

ВАС ПОНЯЛ, ПРОДОЛЖАЮ ЭТИМ КУРСОМ, G-AB

(ROGER, CONTINUE PRESENT HEADING, G-AB)

или

**G-AB, НЕ ОПОЗНАНЫ. ПОКА ЗА ПРЕДЕЛАМИ ЗОНЫ
ДЕЙСТВИЯ РЛС. ПРОДОЛЖАЙТЕ ПОЛЕТ
САМОСТОЯТЕЛЬНО НА МАРЛО**

(G-AB NOT IDENTIFIED. NOT YET WITHIN RADAR
COVER. RESUME OWN NAVIGATION TO MARLO)

ВАС ПОНЯЛ, ПРОДОЛЖАЮ ПОЛЕТ САМОСТОЯТЕЛЬНО
НА МАРЛО, G-AB

(ROGER, RESUME OWN NAVIGATION TO MARLO G-AB)

6.2.2 Если опознавание потеряно или скоро будет потеряно, пилоту должно быть об этом сообщено и отданы соответствующие указания.

**G-AB, ОПОЗНАВАНИЕ
ПОТЕРЯНО ВСЛЕДСТВИЕ ОТКАЗА РЛС.
РАБОТАЙТЕ С АЛЕКСАНДР КОНТРОЛЬ НА 128,75**



(G-AB IDENTIFICATION
LOST DUE RADAR FAILURE.
CONTACT ALEXANDER CONTROL
ON 128.750)



ВАС ПОНЯЛ, 128,750, G-AB

(ROGER, 128.750 G-AB)

**G-AB, СКОРО БУДЕТ ВРЕМЕННАЯ ПОТЕРЯ
ОПОЗНАВАНИЯ ВСЛЕДСТВИЕ ЗОНЫ ЗАТУХАНИЯ,
ОСТАВАЙТЕСЬ НА ДАННОЙ ЧАСТОТЕ**



(G-AB WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION
TEMPORARILY DUE FADE AREA.
REMAIN THIS FREQUENCY)

ВЫПОЛНЯЮ, G-AB

(WILCO G-AB)



6.3 ВЕКТОРЕНИЕ

6.3.1 Воздушным судам могут указываться конкретные векторы полета для обеспечения эшелонирования. Если только это не само собой очевидно, пилотам следует сообщать причины, вызвавшие необходимость использования векторов.

	ФАСТЭР 345, ВЫПОЛНЯЙТЕ РАЗВОРОТ ВЛЕВО НА КУРС 050 ДЛЯ ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ		
	(FASTAIR 345 TURN LEFT HEADING 050 FOR SEPARATION)		ВЛЕВО, КУРС 050, ФАСТЭР 345 (HEADING LEFT 050 FASTAIR 345)


	ФАСТЭР 345, СЛЕДУЙТЕ КУРСОМ 050		
	(FASTAIR 345 FLY HEADING 050)		
			КУРС 050, ФАСТЭР 345 (HEADING 050 FASTAIR 345)


6.3.2 Для целей диспетчерского обслуживания могут потребоваться данные о курсе воздушного судна, поскольку боковое эшелонирование зачастую может устанавливаться путем передачи на борт воздушного судна указания сохранять прежний курс. В этом случае боковое эшелонирование может устанавливаться для встречного движения.

	ФАСТЭР 345, ДОЛОЖИТЕ КУРС		
	(FASTAIR 345 REPORT HEADING)		ФАСТЭР 345, КУРС 050 (FASTAIR 345 HEADING 050)
	ФАСТЭР 345, ВАС ПОНЯЛ, ПРОДОЛЖАЙТЕ СЛЕДОВАТЬ КУРСОМ 050		
	(FASTAIR 345 ROGER CONTINUE HEADING 050)		
			ВЫПОЛНЯЮ, ФАСТЭР 345 (WILCO FASTAIR 345)

6.3.3 После наведения пилотам дается указание продолжать полет самостоятельно и информация о местоположении, а в случае необходимости и соответствующие указания.

**ФАСТЭР 345, МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ 5 МИЛЬ К СЕВЕРУ ОТ
ДЖОРДЖТАУНА, ПРОДОЛЖАЙТЕ ПОЛЕТ
САМОСТОЯТЕЛЬНО ПРЯМО НА VOR ВИКЕН**

 (FASTAIR 345 POSITION 5 MILES
NORTH OF GEORGETOWN, RESUME OWN
NAVIGATION DIRECT WICKEN VOR)

 ПРЯМО НА VOR ВИКЕН, ФАСТЭР 345
(DIRECT WICKEN VOR FASTAIR 345)

или

**ФАСТЭР 345, ПРОДОЛЖАЙТЕ ПОЛЕТ
САМОСТОЯТЕЛЬНО ПРЯМО НА VOR ВИКЕН,
ЛИНИЯ ПУТИ 070, РАССТОЯНИЕ 27 МИЛЬ**

(FASTAIR 345 RESUME OWN NAVIGATION DIRECT
WICKEN VOR TRACK 070 DISTANCE 27 MILES)

ЛИНИЯ ПУТИ 070, 27 МИЛЬ, ПРЯМО НА VOR ВИКЕН, ФАСТЭР
345

(TRACK 070 27 MILES DIRECT WICKEN VOR FASTAIR 345)

или



**G-CD, ПРОДОЛЖАЙТЕ ПОЛЕТ САМОСТОЯТЕЛЬНО,
МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ 15 МИЛЬ ЮГО-ВОСТОЧНЕЕ
КЕННИНГТОНА**


(G-CD RESUME OWN NAVIGATION POSITION 15
MILES SOUTH EAST KENNINGTON)

G-CD, ВЫПОЛНЯЮ

(G-CD WILCO)

6.3.4 Иногда воздушному судну может быть дано указание выполнить полный разворот (известный как круговой разворот или разворот на 360°) для задержки или обеспечения необходимого интервала между данными и находящимися перед ним воздушным судном.



	<p>ФАСТЭР 345, ВЫПОЛНЯЙТЕ РАЗВОРОТ НА ТРИ ШЕШЬДЕСЯТ ВЛЕВО ДЛЯ СОБЛЮДЕНИЯ ОЧЕРЕДНОСТИ</p> <p>(FASTAIR 345 MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT FOR SEQUENCING)</p>		<p>РАЗВОРОТ НА ТРИ ШЕШЬДЕСЯТ ВЛЕВО, ФАСТЭР 345</p> <p>(THREE SIXTY TURN LEFT FASTAIR 345)</p>

<p>G-AB, ВЫПОЛНЯЙТЕ ЛЕВЫЙ КРУГ ДЛЯ ЗАДЕРЖКИ</p> <p>(G-AB ORBIT LEFT FOR DELAY)</p>		<p>ЛЕВЫЙ КРУГ, G-AB</p> <p>(ORBIT LEFT G-AB)</p>	

6.4 ИНФОРМАЦИЯ О ДВИЖЕНИИ И МАНЕВР УКЛОНЕНИЯ

6.4.1 По мере возможности информацию о встречном движении следует давать в следующем виде:

- a) относительный пеленг встречного движения по условному 12-часовому циферблату;
- b) расстояние до встречного движения;
- c) направление встречного движения;
- d) любую другую уместную информацию, например: неизвестное ВС, медленное движение, быстрое движение, сближение, противоположное направление (или в одном направлении), обгон, пересечение слева направо (или справа налево), и, если известно, тип воздушного судна и высота полета, выполняет ли оно набор высоты или снижение.

	<p>ФАСТЭР 345, НЕИЗВЕСТНЫЙ БОРТ В НАПРАВЛЕНИИ 1 ЧАС 3 МИЛИ, СЛЕДУЕТ В ПРОТИВО- ПОЛОЖНОМ НАПРАВЛЕНИИ С БОЛЬШОЙ СКОРОСТЬЮ</p> <p>(FASTAIR 345 UNKNOWN TRAFFIC 1 O'CLOCK 3 MILES OPPOSITE DIRECTION FAST MOVING)</p>		<p>СМОТРЮ, ФАСТЭР 345</p> <p>(LOOKING OUT FASTAIR 345)</p>
---	--	---	--

ФАСТЭР 345, БОРТ ВИЖУ

(FASTAIR 345 TRAFFIC IN SIGHT)

6.4.2 В зависимости от обстоятельств наведение может предлагаться диспетчером или запрашиваться пилотом. Диспетчер должен информировать пилота об устранении конфликтной ситуации.

**ФАСТЭР 345, НЕИЗВЕСТНЫЙ БОРТ В НАПРАВЛЕНИИ
10 ЧАСОВ 11 МИЛЬ, ПЕРЕСЕКАЕТ СЛЕВА НАПРАВО,
СЛЕДУЕТ С БОЛЬШОЙ СКОРОСТЬЮ**



(FASTAIR 345 UNKNOWN TRAFFIC
10 O'CLOCK 11 MILES CROSSING
LEFT TO RIGHT FAST MOVING)



**ФАСТЭР 345, НЕТ КОНТАКТА, ПРОШУ
ВЕКТОРЫ**

(FASTAIR 345 NEGATIVE
CONTACT, REQUEST VECTORS)

ФАСТЭР 345, РАЗВОРОТ ВЛЕВО, КУРС 050

(FASTAIR 345 TURN LEFT HEADING 050)

ВЛЕВО, КУРС 050, ФАСТЭР 345

(LEFT HEADING 050 FASTAIR 345)

**ФАСТЭР 345, С БОРТОМ РАЗОШЛИСЬ, ПРОДОЛЖАЙТЕ
ПОЛЕТ САМОСТОЯТЕЛЬНО ПРЯМО НА VOR ВИКЕН**

(FASTAIR 345 CLEAR OF TRAFFIC, RESUME OWN
NAVIGATION DIRECT WICKEN VOR)

ПРЯМО НА VOR ВИКЕН, ФАСТЭР 345

(DIRECT WICKEN VOR FASTAIR 345)

**G-CD, БОРТ В НАПРАВЛЕНИИ 2 ЧАСА 5 МИЛЬ, ЧЕРОКИ,
СЛЕДУЕТ НА СЕВЕР НА ВЫСОТЕ 2 000 ФУТОВ**

(G-CD TRAFFIC 2 O'CLOCK
5 MILES NORTH BOUND CHEROKEE AT 2 000 FEET)

СМОТРИЮ, G-CD

(LOOKING OUT G-CD)

G-CD, НУЖНЫ ЛИ ВАМ ВЕКТОРЫ	
(G-CD DO YOU WANT VECTORS)	G-CD, НЕТ, ВЕКТОРЫ НЕ ТРЕБУЮТСЯ, БОРТ НАБЛЮДАЮ
	(G-CD NEGATIVE VECTORS, TRAFFIC IN SIGHT)
G-CD	
(G-CD)	

6.5 ВТОРИЧНЫЙ ОБЗОРНЫЙ РАДИОЛОКАТОР (ВОРЛ)

6.5.1 Нижеприведенные фразы и их значения представляют собой указания, которые могут быть даны пилотам диспетчерами относительно работы приемопередатчиков ВОРЛ.

Фраза	Значение
ПРИЕМООТВЕТЧИК (код) SQUAWK (code)	Установите код согласно указанию
ПОДТВЕРДИТЕ ПРИЕМООТВЕТЧИК CONFIRM SQUAWK	Подтвердите установку кода приемопередатчика
УСТАНОВИТЕ ПОВТОРНО (режим) (код) RESET (mode) (code)	Установите повторно назначенный режим и код
ПРИЕМООТВЕТЧИК ОПОЗНАВАНИЕ SQUAWK IDENT	Включите специальный режим "ОПОЗНАВАНИЕ"
ПРИЕМООТВЕТЧИК МЭЙДЕЙ SQUAWK MAYDAY	Установите аварийный код
ПРИЕМООТВЕТЧИК НА ПРИЕМ SQUAWK STAND BY	Включите режим приема
ПРИЕМООТВЕТЧИК ЧАРЛИ SQUAWK CHARLIE	Включите режим передачи барометрической высоты
ПРОВЕРЬТЕ УСТАНОВКУ ВЫСОТОМЕРА И ПОДТВЕРДИТЕ эшелон CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM level	Проверьте установку давления и подтвердите эшелон полета
ПРИЕМООТВЕТЧИК ЧАРЛИ СТОП, НЕПРАВИЛЬНАЯ ИНДИКАЦИЯ STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION	Выключите режим передачи барометрической высоты из-за его неисправности
* ПРОВЕРЬТЕ ЭШЕЛОН * VERIFY LEVEL	Проверьте и подтвердите эшелон полета
ПЕРЕУСТАНОВИТЕ РЕЖИМ S ОПОЗНАВАНИЕ RESET MODE S IDENTIFICATION	Для воздушных судов, оборудованных аппаратурой режима S, – установите режим опознавания воздушного судна

* Используется для проверки точности информации о высоте, полученной в режиме С, на дисплее диспетчера.

6.5.2 Ответ пилота на указания в отношении ВОРЛ обычно представляет собой подтверждение или повторение.

ФАСТЭР 345, СООБЩИТЕ ТИП ПРИЕМООТВЕТЧИКА

(FASTAIR 345 ADVISE TYPE OF
TRANSPONDER CAPABILITY)



ФАСТЭР 345, ПРИЕМООТВЕТЧИК ЧАРЛИ
(FASTAIR 345 TRANSPONDER CHARLIE)

ФАСТЭР 345, ПРИЕМООТВЕТЧИК 6411

(FASTAIR 345 SQUAWK 6411)

6411, ФАСТЭР 345

(6411 FASTAIR 345)

ФАСТЭР 345, ПОДТВЕРДИТЕ ПРИЕМООТВЕТЧИК

(FASTAIR 345 CONFIRM SQUAWK)

ФАСТЭР 345, ПРИЕМООТВЕТЧИК 6411

(FASTAIR 345 SQUAWKING 6411)

ФАСТЭР 345, УСТАНОВИТЕ ПОВТОРНО 6411

(FASTAIR 345 RESET SQUAWK 6411)

УСТАНОВЛИВАЮ ПОВТОРНО 6411, ФАСТЭР 345

(RESETTING 6411 FASTAIR 345)

**ФАСТЭР 345, ПРОВЕРЬТЕ УСТАНОВКУ ВЫСОТОМЕРА И
ПОДТВЕРДИТЕ ЭШЕЛОН**

(FASTAIR 345 CHECK ALTIMETER SETTING
AND CONFIRM LEVEL)

ФАСТЭР 345, ВЫСОТОМЕР 1013, ЭШЕЛОН 80

(FASTAIR 345 ALTIMETER 1013 FLIGHT LEVEL 80)

**ФАСТЭР 345, ПОДТВЕРДИТЕ РАБОТУ
ПРИЕМООТВЕТЧИКА**

(FASTAIR 345 CONFIRM TRANSPONDER OPERATING)


ФАСТЭР 345, НЕТ, ПРИЕМООТВЕТЧИК НЕ РАБОТАЕТ

(FASTAIR 345 NEGATIVE, TRANSPONDER UNSERVICEABLE)

6.6 ОКАЗАНИЕ РАДИОЛОКАЦИОННОЙ ПОМОЩИ ВОЗДУШНЫМ СУДАМ ПРИ ОТКАЗЕ РАДИОСВЯЗИ

Если диспетчер предполагает, что воздушное судно в состоянии принимать, но не может передавать сообщения, можно использовать радиолокатор для подтверждения получения указаний пилотом.

G-DCAB, ОТВЕТ НЕ ПОЛУЧЕН, ЕСЛИ ВЫ ПРИНИМАЕТЕ
ПЕРЕДАЧУ АЛЕКСАНДР КОНТРОЛЬ,
ВЫПОЛНИТЕ РАЗВОРОТ ВЛЕВО, КУРС 040



(G-DCAB REPLY NOT RECEIVED IF
YOU READ ALEXANDER CONTROL
TURN LEFT HEADING 040)

G-DCAB, РАЗВОРОТ НАБЛЮДАЮ
МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ 5 МИЛЬ ЮЖНЕЕ
VOR ВИКЕН, БУДУ ПРОДОЛЖАТЬ
РАДИОЛОКАЦИОННЫЙ КОНТРОЛЬ

(G-DCAB TURN OBSERVED POSITION 5 MILES
SOUTH OF WICKEN VOR WILL CONTINUE
RADAR CONTROL)

ФАСТЭР 345, ОТВЕТ НЕ ПОЛУЧЕН, ЕСЛИ ПРИНИМАЕТЕ
ПЕРЕДАЧУ АЛЕКСАНДР КОНТРОЛЬ, ПРИЕМООТВЕТЧИК
НА ОПОЗНАВАНИЕ

(FASTAIR 345 REPLY NOT RECEIVED IF YOU READ
ALEXANDER CONTROL SQUAWK IDENT)

ФАСТЭР 345, СИГНАЛ ОПОЗНАВАНИЯ НАБЛЮДАЮ,
5 МИЛЬ К ЮГУ ОТ VOR ВИКЕН, БУДУ ПРОДОЛЖАТЬ
РАДИОЛОКАЦИОННЫЙ КОНТРОЛЬ

(FASTAIR 345 SQUAWK OBSERVED 5 MILES SOUTH OF
WICKEN VOR WILL CONTINUE RADAR CONTROL)

Примечание. Предполагается, что воздушное судно, у которого вышло из строя оборудование радиосвязи, выберет код ВОРЛ 7600.

6.7 ФРАЗЕОЛОГИЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ОБ ОПАСНОСТИ

6.7.1 В случае передачи предупреждения о минимальной безопасной высоте (MSAW) в отношении контролируемого полета диспетчер УВД передает информацию воздушному судну и дает ему соответствующие указания.

**ФАСТЭР 345, ПРЕДУПРЕЖДАЮ О НИЗКОЙ ВЫСОТЕ
 НЕМЕДЛЕННО ПРОВЕРЬТЕ ВЫСОТУ, ЦНХ 1006,
 МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПОЛЕТА 1 450 ФУТОВ**



(FASTAIR 345 LOW ALTITUDE WARNING,
 CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY,
 QNH IS 1006, THE MINIMUM FLIGHT
 ALTITUDE IS 1 450 FEET)

**ФАСТЭР 345, ПРЕДУПРЕЖДАЮ О БЛИЗОСТИ ЗЕМЛИ,
 НАБИРАЙТЕ 2 000 ФУТОВ, ЦНХ 1006**

(FASTAIR 345 TERRAIN ALERT,
 CLIMB TO 2 000 FEET QNH 1006)

6.7.2 Указание о действиях, которые должен предпринять пилот, чтобы избежать столкновения, передается только тогда, когда диспетчер считает, что существует неизбежная опасность столкновения, если соответствующие действия не будут предприняты немедленно.

**ФАСТЭР 345, РАЗВОРОТ ВПРАВО НЕМЕДЛЕННО,
 КУРС 110, ЧТОБЫ ИЗБЕЖАТЬ СТОЛКНОВЕНИЯ
 С БОРТОМ В НАПРАВЛЕНИИ 12 ЧАСОВ, 4 МИЛИ**



(FASTAIR 345 TURN RIGHT IMMEDIATELY
 HEADING 110 TO AVOID TRAFFIC
 12 O'CLOCK 4 MILES)



ВПРАВО, КУРС 110, ФАСТЭР 345

(RIGHT HEADING 110
 FASTAIR 345)

**ФАСТЭР 345, ОПАСНОСТИ СТОЛКНОВЕНИЯ НЕТ,
 ПРОДОЛЖАЙТЕ ПОЛЕТ САМОСТОЯТЕЛЬНО
 ПРЯМО НА VOR ВИКЕН**

(FASTAIR 345 CLEAR OF TRAFFIC RESUME
 OWN NAVIGATION DIRECT WICKEN VOR)

ПРЯМО НА VOR ВИКЕН, ФАСТЭР 345

(DIRECT WICKEN VOR FASTAIR 345)



Глава 7

ДИСПЕТЧЕРСКИЙ ПУНКТ ПОДХОДА

7.1 ВЫЛЕТ ПО ППП

7.1.1 Во многих аэропортах как прилеты, так и вылеты контролируются единым диспетчерским пунктом подхода. В аэропортах с интенсивным движением управление прилетами и вылетами может осуществляться отдельными диспетчерскими пунктами подхода и вылета.

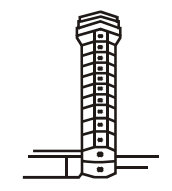

7.1.2 В дополнение к маршрутному разрешению диспетчерского обслуживания воздушным судам, осуществляющим вылет по ППП, могут даваться указания в отношении вылета для обеспечения безопасных интервалов между воздушными судами. Они могут даваться открытым текстом или в виде указания стандартного вылета по приборам (SID).

	<p>ФАСТЭР 345, РАЗВОРОТ ВПРАВО, КУРС 040 ДО ПРОХОЖДЕНИЯ ЭП 70, ЗАТЕМ ПРЯМО НА VOR ВИКЕН</p> <p>(FASTAIR 345 TURN RIGHT HEADING 040 UNTIL PASSING FL 70 THEN DIRECT WICKEN VOR)</p>		<p>ДЖОРДЖТАУН ВЫЛЕТ, ФАСТЭР 345 ТЯЖЕЛЫЙ</p> <p>(GEORGETOWN DEPARTURE FASTAIR 345 HEAVY)</p>
			<p>ВПРАВО, КУРС 040 ДО ПРОХОЖДЕНИЯ ЭП 70, ЗАТЕМ ПРЯМО НА VOR ВИКЕН, ФАСТЭР 345</p> <p>(RIGHT HEADING 040 UNTIL PASSING FL 70 THEN DIRECT WICKEN VOR FASTAIR 345)</p>
	<p>ФАСТЭР 345, ДОЛОЖИТЕ ПРОХОЖДЕНИЕ ЭП 70</p> <p>(FASTAIR 345 REPORT PASSING FL 70)</p>		
			<p>ФАСТЭР 345, ВЫПОЛНЯЮ</p> <p>(FASTAIR 345 WILCO)</p>
			<p>ФАСТЭР 345, ПРОХОЖУ ЭП 70, VOR ВИКЕН В 1537</p> <p>(FASTAIR 345 PASSING FL 70 WICKEN VOR AT 1537)</p>

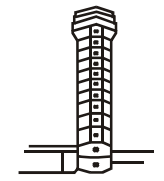
<p>ФАСТЭР 345, РАБОТАЙТЕ С АЛЕКСАНДР КОНТРОЛЬ НА 129,1</p> <p>(FASTAIR 345 CONTACT ALEXANDER CONTROL 129.1)</p>	<p>129,1 ФАСТЭР 345 (129.1 FASTAIR 345)</p>
---	---

7.2 ВЫЛЕТ ПО ПВП

7.2.1 Вылетающие по ПВП воздушные суда, управление которыми осуществляется диспетчерским пунктом подхода, могут получать информацию о соответствующих известных воздушных судах для оказания помощи пилотам в соблюдении необходимых интервалов. Пилоты должны сообщать о выходе из зоны юрисдикции данного диспетчерского пункта подхода.

		<p>ПОДХОД, G-CD, ПЕРЕСЕКАЮ ГРАНИЦУ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЗОНЫ</p> <p>(APPROACH G-CD PASSING THE CONTROL ZONE BOUNDARY)</p>
<p>G-CD, РАБОТАЙТЕ С АЛЕКСАНДР ИНФОРМАЦИЯ НА 125,750</p> <p>(G-CD CONTACT ALEXANDER INFORMATION 125.750)</p>		
<p>125,750, G-CD (125.750 G-CD)</p>		

7.2.2 Воздушным судам, осуществляющим полет по специальным ПВП, разрешается покинуть диспетчерскую зону в соответствии с установленными процедурами.

	<p>G-CD, ПОКИНЬТЕ ДИСПЕТЧЕРСКУЮ ЗОНУ ПО СПЕЦИАЛЬНЫМ ПВП ПО МАРШРУТУ ВИСКИ НА ВЫСОТЕ 3 000 ФУТОВ ИЛИ НИЖЕ, ДОЛОЖИТЕ ВИСКИ ОДИН</p> <p>(G-CD LEAVE CONTROL ZONE SPECIAL VFR VIA ROUTE WHISKEY, 3 000 FEET OR BELOW, REPORT WHISKEY ONE)</p>
---	--



РАЗРЕШЕНО ПОКИНУТЬ ДИСПЕТЧЕРСКОЮ ЗОНУ, СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПВП, ПО МАРШРУТУ ВИСКИ, 3 000 ФУТОВ ИЛИ НИЖЕ, ДОЛОЖУ ВИСКИ ОДИН, G-CD

(CLEARED TO LEAVE CONTROL ZONE SPECIAL VFR, VIA ROUTE WHISKEY 3 000 FEET OR BELOW, WILL REPORT WHISKEY ONE G-CD)

G-CD

(G-CD)

7.3 ПРИЛЕТ ПО ППП

7.3.1 При первичном установлении связи диспетчерский пункт подхода обычно сообщает, какой тип подхода следует ожидать. Если эшелон перехода опубликован, например в национальном АИП, то информацию об эшелоне перехода можно не передавать.



ДЖОРДЖТАУН ПОДХОД, ФАСТЭР 345 ТЯЖЕЛЫЙ, ЭП 80, РАСЧЕТНОЕ НОРТ-КРОСС 46, ИНФОРМАЦИЯ ДЕЛЬТА

(GEORGETOWN APPROACH FASTAIR 345 HEAVY FL 80 ESTIMATING NORTH CROSS 46 INFORMATION DELTA)



ФАСТЭР 345, СНИЖАЙТЕСЬ ДО 4 000 ФУТОВ, ЩНХ 1005, ЭШЕЛОН ПЕРЕХОДА 50, ОЖИДАЙТЕ ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО ILS НА ВПП 24, ЩНХ 1005

(FASTAIR 345 DESCEND TO 4 000 FEET QNH 1005 TRANSITION LEVEL 50 EXPECT ILS APPROACH RUNWAY 24)

СНИЖАЮСЬ ДО 4 000 ФУТОВ, ЩНХ 1005, ЭШЕЛОН ПЕРЕХОДА 50, ОЖИДАЮ ЗАХОД ПО ILS НА ВПП 24, ФАСТЭР 345

(DESCENDING TO 4 000 FEET QNH 1005 TRANSITION LEVEL 50 EXPECTING ILS APPROACH RUNWAY 24 FASTAIR 345)

**ФАСТЭР 345, ОЖИДАЙТЕ ЗАХОД ПО ILS НА ВПП 24,
ЩНХ 1014**

(FASTAIR 345 EXPECT ILS APPROACH RUNWAY 24
QNH 1014)

ВПП 24, ЩНХ 1014, ПРОШУ ЗАХОД НА ПОСАДКУ С ПРЯМОЙ
ПО ILS, ФАСТЭР 345

(RUNWAY 24 QNH 1014 REQUEST STRAIGHT-IN ILS
APPROACH FASTAIR 345)

**ФАСТЭР 345, РАЗРЕШАЮ ЗАХОД С ПРЯМОЙ ПО ILS,
ВПП 24, ДОЛОЖИТЕ О ВЫХОДЕ НА ГЛИССАДУ**

(FASTAIR 345 CLEARED STRAIGHT-IN ILS APPROACH
RUNWAY 24 REPORT ESTABLISHED)

РАЗРЕШЕН ЗАХОД С ПРЯМОЙ ПО ILS, ВПП 24, ВЫПОЛНЯЮ,
ФАСТЭР 345

(CLEARED STRAIGHT-IN ILS APPROACH RUNWAY 24,
WILCO FASTAIR 345)

ФАСТЭР 345, НА ГЛИССАДЕ, ВПП ВИЖУ

(FASTAIR 345 ESTABLISHED RUNWAY IN SIGHT)

ФАСТЭР 345, РАБОТАЙТЕ С ВЫШКОЙ НА 118,7

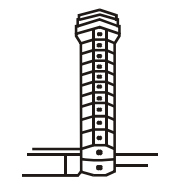
(FASTAIR 345 CONTACT TOWER 118.7)

118,7, ФАСТЭР 345

(118.7 FASTAIR 345)

СТЕФЕНВИЛЛ ВЫШКА, ФАСТЭР 345 ТЯЖЕЛЫЙ

(STEPHENVILLE TOWER FASTAIR 345 HEAVY)



**ФАСТЭР 345, ДОЛОЖИТЕ ПРОЛЕТ
ДАЛЬНОГО РАДИОМАРКЕРА**

(FASTAIR 345 REPORT OUTER MARKER)

ВЫПОЛНЯЮ, ФАСТЭР 345

(WILCO FASTAIR 345)

ФАСТЭР 345, ДАЛЬНИЙ РАДИОМАРКЕР

(FASTAIR 345 OUTER MARKER)

ФАСТЭР 345, ВПП 24, ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ,
ВЕТЕР 280 ГРАДУСОВ 8 УЗЛОВ

(FASTAIR 345 CLEARED TO LAND
WIND 280 DEGREES 8 KNOTS)

ВПП 24, ПОСАДКА РАЗРЕШЕНА, ФАСТЭР 345

(RUNWAY 24 CLEARED TO LAND FASTAIR 345)



G-DCAB, СТЕФЕНВИЛЛ ПОДХОД
(G-DCAB STEPHENVILLE APPROACH)



СТЕФЕНВИЛЛ ПОДХОД, G-DCAB
(STEPHENVILLE APPROACH G-DCAB)

G-DCAB РА 31 ИЗ КЕННИНГТОНА, ПО ППП НА ЭП 100,
СТЕФЕНВИЛЛ 47, ИНФОРМАЦИЯ ДЕЛЬТА

(G-DCAB RA 31 FROM KENNINGTON IFR FL 100
STEPHENVILLE 47 INFORMATION DELTA)

G-AB, РАЗРЕШАЮ ПРЯМО НА NDB СТЕФЕНВИЛЛ, ЭП 70.
ВОЙДИТЕ В КОНТРОЛИРУЕМОЕ ВОЗДУШНОЕ
ПРОСТРАНСТВО НА ЭП 100 ИЛИ НИЖЕ.
ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ В ЗОНЕ ОЖИДАНИЯ НАД NDB
СТЕФЕНВИЛЛ НА ЭП 70 ПО ПРАВСТОРОННЕЙ
СХЕМЕ, ОЖИДАЙТЕ ЗАХОД В 52

(G-AB CLEARED DIRECT STEPHENVILLE NDB, FL 70.
ENTER CONTROLLED AIRSPACE FL 100 OR BELOW.
HOLD STEPHENVILLE NDB FL 70, RIGHT HAND
PATTERN, EXPECTED APPROACH TIME 52)

РАЗРЕШЕНО ПРЯМО НА NDB СТЕФЕНВИЛЛ НА ЭП 70. ВОЙТИ
В КОНТРОЛИРУЕМОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО
НА ЭП 100 ИЛИ НИЖЕ. ПОЛЕТ В ЗОНЕ ОЖИДАНИЯ НАД NDB
СТЕФЕНВИЛЛ НА ЭП 70 ПО ПРАВСТОРОННЕЙ СХЕМЕ,
ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА 52, G-AB

(CLEARED DIRECT TO STEPHENVILLE NDB FL 70. ENTER
CONTROLLED AIRSPACE FL 100 OR BELOW. HOLD
STEPHENVILLE NDB FL 70 RIGHT HAND PATTERN EXPECTED
APPROACH TIME 52, G-AB)

G-AB, ОЖИДАЙТЕ ЗАХОД ПО ILS НА ВПП 24

(G-AB EXPECT ILS APPROACH RUNWAY 24)

ОЖИДАЮ ЗАХОД ПО ILS НА ВПП 24, G-AB

(EXPECTING ILS APPROACH RUNWAY 24 G-AB)

**G-AB, ПЕРЕСМОТРЕННОЕ ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ
ЗАХОДА 48**

(G-AB REVISED EXPECTED APPROACH TIME 48)

ПЕРЕСМОТРЕННОЕ ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА 48,
G-AB

(REVISED EXPECTED APPROACH TIME 48 G-AB)

**G-AB, СНИЖАЙТЕСЬ ДО 3 500 ФУТОВ, ЩНХ 1015,
ЭШЕЛОН ПЕРЕХОДА 50**

(G-AB DESCEND TO 3 500 FEET QNH 1015, TRANSITION
LEVEL 50)

УХОЖУ С ЭП 70, СНИЖАЮСЬ ДО 3 500 ФУТОВ, ЩНХ 1015,
ЭШЕЛОН ПЕРЕХОДА 50, G-AB

(LEAVING FL 70 DESCENDING TO 3 500 FEET QNH 1015
TRANSITION LEVEL 50 G-AB)

G-AB, ВАС ПОНЯЛ

(G-AB ROGER)

**G-AB, РАЗРЕШАЮ ЗАХОД НА ПОСАДКУ
ПО ILS НА ВПП 24, ДОЛОЖИТЕ ПРОЛЕТ NDB
СТЕФЕНВИЛЛ С ОБРАТНЫМ ПОСАДОЧНЫМ КУРСОМ**

(G-AB CLEARED ILS APPROACH RUNWAY 24
REPORT CROSSING STEPHENVILLE NDB OUTBOUND)

ILS, ВПП 24, G-AB

(ILS RUNWAY 24 G-AB)

G-AB, СТЕФЕНВИЛЛ, ОБРАТНЫЙ КУРС

(G-AB STEPHENVILLE OUTBOUND)

G-AB, ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ ЛУЧА КУРСОВОГО
РАДИОМАЯКА

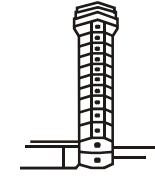
(G-AB REPORT ESTABLISHED ON THE LOCALIZER)

ВЫПОЛНЯЮ, G-AB



(WILCO G-AB)

G-AB, ЕСТЬ ЗАХВАТ ЛУЧА КУРСОВОГО РАДИОМАЯКА

(G-AB ESTABLISHED LOCALIZER)

<p>G-AB, ДОЛОЖИТЕ ПРОЛЕТ ДАЛЬНОГО МАРКЕРА (G-AB REPORT OUTER MARKER)</p>	<p>ВЫПОЛНЯЮ, G-AB (WILCO G-AB)</p>
	<p>G-AB, ДАЛЬНИЙ МАРКЕР (G-AB OUTER MARKER)</p>
<p>G-AB, РАБОТАЙТЕ С ВЫШКОЙ НА 118,7 (G-AB CONTACT TOWER 118.7)</p>	<p>118,7, G-AB (118.7 G-AB)</p>
	<p>СТЕФЕНВИЛЛ ВЫШКА, G-DCAB, ДАЛЬНИЙ МАРКЕР (STEPHENVILLE TOWER G-DCAB OUTER MARKER)</p>
<p>G-AB, ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ, ВПП 24 ВЕТЕР 260 ГРАДУСОВ 22 УЗЛА (G-AB CLEARED TO LAND RUNWAY 24 WIND 260 DEGREES 22 KNOTS)</p>	<p>ВПП 24, ПОСАДКА РАЗРЕШЕНА, G-AB (RUNWAY 24 CLEARED TO LAND G-AB)</p>

7.3.2 В некоторых случаях воздушные суда, осуществляющие полет по ППП, не заканчивают заход на посадку по приборам, а запрашивают разрешение на визуальный заход на посадку. Запрос на визуальный заход на посадку не означает, что воздушное судно осуществляет полет в ВМУ. В этом случае имеется в виду, что были удовлетворены конкретные требования к визуальному заходу на посадку и что пилот может осуществлять полет по наземным ориентирам. Кроме того, полет продолжает выполняться в соответствии с правилами полетов по приборам.

	<p>G-DCAB, СТЕФЕНВИЛЛ ПОДХОД (G-DCAB STEPHENVILLE APPROACH)</p>		<p>СТЕФЕНВИЛЛ ПОДХОД, G-DCAB (STEPHENVILLE APPROACH G-DCAB)</p>
	<p>G-DCAB, РАССЧИТЫВАЮ NDB СТЕФЕНВИЛЛ В 18, ЭП 70 (G-DCAB ESTIMATING STEPHENVILLE NDB AT 18 FL 70)</p>		

G-AB, РАЗРЕШАЮ ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО NDB НА
ВПП 24, СНИЖАЙТЕСЬ ДО 3 000 ФУТОВ, ЩНХ 1011,
ЭШЕЛОН ПЕРЕХОДА 50, ЗАДЕРЖКИ НЕ ПРЕДВИДИТСЯ

(G-AB CLEARED NDB APPROACH RUNWAY 24
DESCEND TO 3 000 FEET QNH 1011 TRANSITION LEVEL 50,
NO DELAY EXPECTED)

РАЗРЕШЕН ЗАХОД ПО NDB НА ВПП 24, ОСВОБОЖДАЮ ЭП 70,
СНИЖАЮСЬ ДО 3 000 ФУТОВ, ЩНХ 1011,
ЭШЕЛОН ПЕРЕХОДА 50, G-AB

(CLEARED NDB APPROACH RUNWAY 24 LEAVING FL 70
DESCENDING TO 3 000 FEET QNH 1011 TRANSITION LEVEL 50,
G-AB)

**G-AB, НАД NDB СТЕФЕНВИЛЛ, 3 000 ФУТОВ, АЭРОДРОМ
ВИЖУ, ПРОШУ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ**

(G-AB OVER STEPHENVILLE NDB 3 000 FEET FIELD
IN SIGHT, REQUEST VISUAL APPROACH)

G-AB, РАЗРЕШАЮ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД
НА ПОСАДКУ НА ВПП 24, НОМЕР 1,
РАБОТАЙТЕ С ВЫШКОЙ НА 118,7

(G-AB CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY 24 NUMBER 1
CONTACT TOWER 118.7)

РАЗРЕШЕН ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД, ВПП 24, 118,7, G-AB

(CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY 24, 118.7 G-AB)

7.3.3 Обычно схема полета в зоне ожидания должна публиковаться. Однако при запросе пилота о подробном описании схемы полета в зоне ожидания с указанием средства следует использовать следующую фразеологию:



**ФАСТЭР 345, ОЖИДАЙТЕ В
НОРТ-КРОСС, ЭП 100**

(FASTAIR 345 HOLD AT
NORTH CROSS FL 100)



**ФАСТЭР 345, ПРОШУ УКАЗАНИЙ ПО
ОЖИДАНИЮ**

(FASTAIR 345 REQUEST HOLDING
INSTRUCTIONS)

ФАСТЭР 345, ОЖИДАЙТЕ НАД NDB НОРТ-КРОСС,
ЭП 100, ЛИНИЯ ПУТИ ПРИБЛИЖЕНИЯ 250 ГРАДУСОВ,
ЛЕВОСТОРОННЯЯ СХЕМА, ВРЕМЯ ПО
ЛИНИИ ПУТИ УДАЛЕНИЯ 1 МИН

(FASTAIR 345 HOLD AT NORTH CROSS
NDB FL 100 INBOUND TRACK 250 DEGREES
LEFT HAND PATTERN OUTBOUND TIME 1 MINUTE)

ФАСТЭР 345, ПРОШУ УСЛОВИЯ ОЖИДАНИЯ

(FASTAIR 345 REQUEST HOLDING PROCEDURE)

ФАСТЭР 345, ОЖИДАЙТЕ НА РАДИАЛЕ 265 VOR МАРЛОУ
МЕЖДУ 25 И 30 МИЛЯМИ ОТ ДМЕ, ЭП 100, ЛИНИЯ ПУТИ
ПРИБЛИЖЕНИЯ 085, ПРАВСТОРОННЯЯ СХЕМА,
ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ 1032



(FASTAIR 345 HOLD ON THE 265 RADIAL OF
MARLOW VOR BETWEEN 25 MILES AND 30 MILES
DME FL 100 INBOUND TRACK 085 RIGHT HAND
PATTERN EXPECTED APPROACH TIME 1032)

Примечание. Диспетчерам желательно соблюдать следующий порядок передачи вышеуказанной информации:

- 1) *контрольная точка,*
- 2) *эшелон,*
- 3) *линия пути приближения,*
- 4) *правые и левые развороты,*
- 5) *время полета между разворотами (при необходимости).*

7.4 ПРИЛЕТ ПО ПВП



В зависимости от используемой процедуры от пилота прибывающего по ПВП воздушного судна требуется установление связи с диспетчерским пунктом подхода, а пилот может запросить указания перед входом в зону юрисдикции этого пункта. При наличии в аэропорту службы автоматической передачи информации в районе аэродрома пилоту следует подтвердить получение такой информации. При отсутствии данной службы диспетчер подхода передает данные по аэродрому.

		СТЕФЕНВИЛЛ ПОДХОД, G-ABCD (STEPHENVILLE APPROACH G-ABCD)
G-ABCD, СТЕФЕНВИЛЛ ПОДХОД (G-ABCD STEPHENVILLE APPROACH)		G-ABCD С 172, ПВП ИЗ УОЛДЕНА В СТЕФЕНВИЛЛ, ВЫСОТА 2 500 ФУТОВ. ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ГРАНИЦЫ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЗОНЫ В 52, ПРИБЫТИЕ В СТЕФЕНВИЛЛ В 02, ИНФОРМАЦИЯ ГОЛЬФ
		(G-ABCD C172 VFR FROM WALDEN TO STEPHENVILLE 2 500 FEET CONTROL ZONE BOUNDARY 52 STEPHENVILLE 02 INFORMATION GOLF)
G-CD, РАЗРЕШАЮ НА СТЕФЕНВИЛЛ ПО ПВП, ЦНХ 1012. В ЮЖНОМ НАПРАВЛЕНИИ ПО ПВП БОРТ ЧЕРОКИ НА ВЫСОТЕ 2 000 ФУТОВ, ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦЫ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЗОНЫ - 53		
		(G-CD CLEARED TO STEPHENVILLE VFR QNH 1012 TRAFFIC SOUTHBOUND CHEROKEE 2 000 FEET VFR ESTIMATING CONTROL ZONE BOUNDARY 53)
		РАЗРЕШЕНО НА СТЕФЕНВИЛЛ ПО ПВП, ЦНХ 1012, БОРТ ВИЖУ, G-CD
		(CLEARED TO STEPHENVILLE VFR QNH 1012 TRAFFIC IN SIGHT G-CD)
G-CD, ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ АЭРОДРОМ (G-CD REPORT AERODROME IN SIGHT)		
		ВЫПОЛНЯЮ, G-CD
		(WILCO G-CD)
		G-CD, АЭРОДРОМ ВИЖУ
		(G-CD AERODROME IN SIGHT)
G-CD, РАБОТАЙТЕ С ВЫШКОЙ НА 118,7 (G-CD CONTACT TOWER 118.7)		
		118,7, G-CD
		(118.7 G-CD)

Примечание. В главе 4 содержится фразеология, касающаяся входа в аэродромный круг движения.

7.5 ВЕКТОРЫ НА КОНЕЧНОМ ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

7.5.1 Векторы указываются прилетающим воздушным судам в целях направления их на средство обеспечения захода на посадку на конечном этапе, которое интерпретируется пилотом, или на точку, от которой может осуществляться заход на посадку с помощью РЛС, или на точку, от которой может осуществляться визуальный заход на посадку. В приводимом ниже примере указываются векторы на ILS опознанному воздушному судну, осуществляющему полет в Джорджтаун.

		<p>ДЖОРДЖТАУН ПРИЛЕТ, ФАСТЭР 345 ТЯЖЕЛЫЙ, ЭП 60, ПОДХОЖУ К НОРТ-КРОСС, ИНФОРМАЦИЯ ГОЛЬФ</p>
		<p>(GEORGETOWN ARRIVAL FASTAIR 345 HEAVY FL 60 APPROACHING NORTH CROSS INFORMATION GOLF)</p>
		<p>ФАСТЭР 345, РАДИОЛОКАЦИОННЫЙ КОНТАКТ, ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО ILS НА ВПП 27, ЦНХ 1008</p>
		<p>(FASTAIR 345 RADAR CONTACT VECTORIZING FOR ILS APPROACH RUNWAY 27 QNH 1008)</p>
		<p>ЗАХОД ПО ILS НА ВПП 27, ЦНХ 1008, ФАСТЭР 345</p>
		<p>(ILS APPROACH RUNWAY 27 QNH 1008 FASTAIR 345)</p>
		<p>ФАСТЭР 345, ПРОЙДИТЕ NDB НОРТ-КРОСС С КУРСОМ 110</p>
		<p>(FASTAIR 345 LEAVE NORTH CROSS NDB HEADING 110)</p>
		<p>ПРОЙТИ NDB НОРТ-КРОСС С КУРСОМ 110, ФАСТЭР 345</p>
		<p>(LEAVE NORTH CROSS NDB HEADING 110 FASTAIR 345)</p>
		<p>ФАСТЭР 345, ДОЛОЖИТЕ СКОРОСТЬ</p>
		<p>(FASTAIR 345 REPORT SPEED)</p>
		<p>ФАСТЭР 345, СКОРОСТЬ 250 УЗЛОВ</p>
		<p>(FASTAIR 345 SPEED 250 KNOTS)</p>
		<p>ФАСТЭР 345, УМЕНЬШИТЕ ДО МИНИМАЛЬНОЙ ЧИСТОЙ СКОРОСТИ</p>
		<p>(FASTAIR 345 REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED)</p>
		<p>УМЕНЬШАЮ ДО 210 УЗЛОВ, ФАСТЭР 345</p>
		<p>(REDUCING TO 210 KNOTS FASTAIR 345)</p>

**ФАСТЭР 345, СНИЖАЙТЕСЬ ДО 2 500 ФУТОВ, ЩНХ 1008,
ЭШЕЛОН ПЕРЕХОДА 50, ВЫ ЧЕТВЕРТЫЙ НА ПОСАДКУ**

(FASTAIR 345 DESCEND TO 2 500 FEET QNH 1008,
TRANSITION LEVEL 50 NUMBER 4 IN TRAFFIC)

УХОЖУ С ЭП 60, СНИЖАЮСЬ ДО 2 500 ФУТОВ, ЩНХ 1008,
ЭШЕЛОН ПЕРЕХОДА 50, ФАСТЭР 345

(LEAVING FL 60 DESCENDING 2 500 FEET QNH 1008,
TRANSITION LEVEL 50 FASTAIR 345)

**ФАСТЭР 345, НАХОДИТЕСЬ В 10 МИЛЯХ
СЕВЕРО-ВОСТОЧНЕЕ ДЖОРДЖТАУНА**

(FASTAIR 345 POSITION 10 MILES NORTH EAST OF
GEORGETOWN)

ВАС ПОНЯЛ, ФАСТЭР 345

(ROGER FASTAIR 345)

**ФАСТЭР 345, ВЫПОЛНИТЕ РАЗВОРОТ ВПРАВО НА
КУРС 180 ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ТРЕТЬЕГО РАЗВОРОТА**

(FASTAIR 345 TURN RIGHT HEADING 180
FOR BASE LEG)

КУРС ВПРАВО 180, ФАСТЭР 345

(RIGHT HEADING 180 FASTAIR 345)

ФАСТЭР 345, В 12 МИЛЯХ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ,
СНИЗИТЬ ДО МИНИМАЛЬНОЙ СКОРОСТЬ ЗАХОДА,
ВЫПОЛНИТЬ РАЗВОРОТ ВПРАВО НА КУРС 230,
РАЗРЕШАЮ ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО ILS НА ВПП 27,
ДОЛОЖИТЕ ВЫХОД НА ГЛИССАДУ

(FASTAIR 345 12 MILES FROM TOUCHDOWN REDUCE
TO MINIMUM APPROACH SPEED, TURN RIGHT
HEADING 230 CLEARED FOR ILS APPROACH
RUNWAY 27 REPORT ESTABLISHED)

СНИЗИТЬ ДО МИНИМАЛЬНОЙ СКОРОСТЬ ЗАХОДА, КУРС
ВПРАВО 230, РАЗРЕШЕН ЗАХОД ПО ILS, ВПП 27, ВЫПОЛНЯЮ,
ФАСТЭР 345

(REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED RIGHT HEADING 230
CLEARED FOR ILS APPROACH RUNWAY 27 WILCO
FASTAIR 345)

ФАСТЭР 345, НА ГЛИССАДЕ

(FASTAIR 345 ESTABLISHED)

ФАСТЭР 345, ДИСПЕТЧЕРСКИХ ОГРАНИЧЕНИЙ ПО
СКОРОСТИ НЕТ, РАБОТАЙТЕ С ВЫШКОЙ НА 118,9

(FASTAIR 345 NO ATC SPEED RESTRICTIONS,
CONTACT TOWER 118.9)

118,9, ФАСТЭР 345

(118.9 FASTAIR 345)

Примечание. Диспетчеру РЛС следует сообщать воздушному судну его местоположение по крайней мере один раз перед разворотом на конечный этап захода на посадку.

7.5.2 В приведенном выше примере скорость воздушного судна при подходе была уменьшена для обеспечения необходимого эшелонирования со следующим впереди воздушным судном. Изменение скорости может часто приводить к уменьшению необходимости в радиолокационной векторении при введении очередности захода на посадку. Там, где изменение скоростей будет недостаточным для обеспечения соответствующего эшелонирования, необходимо ввести дополнительное радиолокационное наведение.



**ФАСТЭР 345, ВЫПОЛНИТЕ
РАЗВОРОТ НА ТРИСТА
ШЕСТЬДЕСЯТ ГРАДУСОВ
ВЛЕВО ДЛЯ ЗАДЕРЖКИ**

(FASTAIR 345 MAKE A THREE
SIXTY TURN LEFT FOR DELAY)



РАЗВОРОТ НА ТРИСТА ШЕСТЬДЕСЯТ
ГРАДУСОВ ВЛЕВО, ФАСТЭР 345

(THREE SIXTY TURN LEFT
FASTAIR 345)

или

**ФАСТЭР 345, ПРОДОЛЖАЙТЕ ПОЛЕТ С ДАННЫМ КУРСОМ
НА КУРСОВОЙ РАДИОМАЯК ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
ИНТЕРВАЛОВ**

(FASTAIR 345 CONTINUE PRESENT HEADING
TAKING YOU THROUGH THE LOCALIZER FOR SPACING)

ПРОДОЛЖАТЬ С ДАННЫМ КУРСОМ, ФАСТЭР 345

(CONTINUE PRESENT HEADING FASTAIR 345)

7.6 ЗАХОД НА ПОСАДКУ С ПОМОЩЬЮ ОБЗОРНОЙ РЛС

При использовании обзорной РЛС пилоту сообщаются расстояния от точки приземления, рекомендуемая абсолютная или относительная высота и указания по азимуту, с тем чтобы он мог успешно осуществить заход на посадку. В нижеследующем примере предполагается, что воздушное судно было наведено на траекторию конечного этапа захода на посадку на расстоянии 8 м. миль от точки приземления на абсолютной высоте 2200 фут, а превышение точки приземления 300 фут. Рекомендуемые высоты соотносятся с глиссадой в 3°.



**ЗАХОД ВИКЕН, ФАСТЭР 345
ТЯЖЕЛЫЙ**

(WICKEN APPROACH
FASTAIR 345 HEAVY)

ФАСТЭР 345, ЗАХОД ВИКЕН, БУДЕТЕ ВЫПОЛНЯТЬ
ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО ОБЗОРНОМУ РАДИОЛОКАТОРУ
НА ВПП 27, ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОТОРОГО БУДЕТ
ПРЕКРАЩЕНО НА РАССТОЯНИИ 1 МИЛИ ОТ ТОЧКИ
ПРИЗЕМЛЕНИЯ; АБСОЛЮТНАЯ ВЫСОТА ПРОЛЕТА
ПРЕПЯТСТВИЙ 600 ФУТОВ, ВЫДЕРЖИВАЙТЕ 2 200 ФУТОВ,
ПРОВЕРЬТЕ СВОИ МИНИМУМЫ



(FASTAIR 345 WICKEN APPROACH
THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR
APPROACH RUNWAY 27 TERMINATING AT
1 MILE FROM TOUCHDOWN OBSTACLE
CLEARANCE ALTITUDE 600 FEET
MAINTAIN 2 200 FEET CHECK YOUR MINIMA)

ВЫДЕРЖИВАТЬ 2 200 ФУТОВ, ВПП 27, ФАСТЭР 345

(MAINTAIN 2 200 FEET RUNWAY 27 FASTAIR 345)

**ФАСТЭР 345, ВЫПОЛНИТЕ РАЗВОРОТ ВПРАВО,
КУРС 275, НА ПОСАДОЧНУЮ ПРЯМУЮ,
ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ВПП (см. Примечание 3)**

(FASTAIR 345 TURN RIGHT HEADING 275 FOR FINAL
REPORT RUNWAY IN SIGHT (see Note 3))

ВПРАВО, КУРС 275, ФАСТЭР 345

(RIGHT HEADING 275 FASTAIR 345)

**ФАСТЭР 345, 6 МИЛЬ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ,
СЕЙЧАС НАЧИНАЙТЕ СНИЖЕНИЕ И ВЫДЕРЖИВАЙТЕ
ГЛИССАДУ 3 ГРАДУСА**

(FASTAIR 345 6 MILES FROM
TOUCHDOWN COMMENCE DESCENT NOW TO
MAINTAIN A 3 DEGREE GLIDE PATH)

	ФАСТЭР 345, СНИЖАЮСЬ (FASTAIR 345 DESCENDING)
ФАСТЭР 345, ПРОВЕРЬТЕ ВЫПУСК ШАССИ И УСТАНОВКУ НА ЗАМКИ (FASTAIR 345 CHECK GEAR DOWN AND LOCKED)	
	ФАСТЭР 345 (FASTAIR 345)
ФАСТЭР 345, 5,5 МИЛИ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ, АБСОЛЮТНАЯ ВЫСОТА ДОЛЖНА БЫТЬ 2 000 ФУТОВ (FASTAIR 345 5½ MILES FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE 2 000 FEET)	
	ФАСТЭР 345 (FASTAIR 345)
ФАСТЭР 345, ОТКЛОНЯЕТЕСЬ ВПРАВО ОТ ЛИНИИ ПУТИ, ВЫПОЛНИТЕ ДОВОРТ ВЛЕВО 5 ГРАДУСОВ, КУРС 270 (FASTAIR 345 GOING RIGHT OF TRACK TURN LEFT FIVE DEGREES HEADING 270)	
	КУРС 270, ФАСТЭР 345 (HEADING 270 FASTAIR 345)
ФАСТЭР 345, 5 МИЛЬ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ, АБСОЛЮТНАЯ ВЫСОТА ДОЛЖНА БЫТЬ 1 900 ФУТОВ (FASTAIR 345 5 MILES FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE 1 900 FEET)	
	ФАСТЭР 345 (FASTAIR 345)
ФАСТЭР 345, ПРИБЛИЖАЕТЕСЬ МЕДЛЕННО СПРАВА, 4,5 МИЛИ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ, АБСОЛЮТНАЯ ВЫСОТА ДОЛЖНА БЫТЬ 1 700 ФУТОВ (FASTAIR 345 CLOSING SLOWLY FROM THE RIGHT 4½ MILES FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE 1 700 FEET)	

	ФАСТЭР 345
	(FASTAIR 345)
ФАСТЭР 345, ВПП 27, ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ, ВЕТЕР ШТИЛЬ	
(FASTAIR 345 RUNWAY 27 CLEARED TO LAND WIND CALM)	
	ВПП 27, ПОСАДКА РАЗРЕШЕНА, ФАСТЭР 345
	(RUNWAY 27 CLEARED TO LAND FASTAIR 345)
ФАСТЭР 345, 4 МИЛИ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ, АБСОЛЮТНАЯ ВЫСОТА ДОЛЖНА БЫТЬ 1 600 ФУТОВ, ПРИЕМ ДАЛЬНЕЙШИХ ПЕРЕДАЧ НЕ ПОДТВЕРЖДАЙТЕ	
(FASTAIR 345 4 MILES FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE 1 600 FEET DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS)	
ФАСТЭР 345, 3,5 МИЛИ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ, АБСОЛЮТНАЯ ВЫСОТА ДОЛЖНА БЫТЬ 1 400 ФУТОВ	
(FASTAIR 345 3½ MILES FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE 1 400 FEET)	
ФАСТЭР 345, НА ЛИНИИ ПУТИ, ВЫПОЛНИТЕ ДОВОРТ ВПРАВО 3 ГРАДУСА, КУРС 272, 3 МИЛИ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ, АБСОЛЮТНАЯ ВЫСОТА ДОЛЖНА БЫТЬ 1 300 ФУТОВ	
(FASTAIR 345 ON TRACK TURN RIGHT THREE DEGREES HEADING 272 3 MILES FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE 1 300 FEET)	
ФАСТЭР 345, 2,5 МИЛИ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ, АБСОЛЮТНАЯ ВЫСОТА ДОЛЖНА БЫТЬ 1 100 ФУТОВ	
(FASTAIR 345 2½ MILES FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE 1 100 FEET)	
ФАСТЭР 345, 2 МИЛИ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ, АБСОЛЮТНАЯ ВЫСОТА ДОЛЖНА БЫТЬ 900 ФУТОВ	
(FASTAIR 345 2 MILES FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE 900 FEET)	
ФАСТЭР 345, НА ЛИНИИ ПУТИ, КУРС ПРАВИЛЬНЫЙ, 1,5 МИЛИ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ, АБСОЛЮТНАЯ ВЫСОТА ДОЛЖНА БЫТЬ 800 ФУТОВ	
(FASTAIR 345 ON TRACK HEADING IS GOOD 1½ MILES FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE 800 FEET)	

ФАСТЭР 345, НА ЛИНИИ ПУТИ, 1 МИЛЯ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ, ЗАХОД НА ПОСАДКУ ЗАВЕРШЕН, ПОСЛЕ ПОСАДКИ СВЯЖИТЕСЬ С ВЫШКОЙ НА 118,7 (FASTAIR 345 ON TRACK 1 MILE FROM TOUCHDOWN, APPROACH COMPLETED AFTER LANDING CONTACT TOWER ON 118.7)	ВПП ВИЖУ, ФАСТЭР 345 (FASTAIR 345 RUNWAY IN SIGHT)
--	--

Примечание 1. Когда процедуры захода на посадку по обзорному радиолокатору прекращаются на расстоянии 2 миль от точки приземления, передача удаления от точки приземления и проверки рекомендуемой высоты осуществляется через каждую милю. Когда заход на посадку по обзорному радиолокатору прекращается на расстоянии менее 2 миль от точки приземления, такие проверки даются через каждые полмили.

Примечание 2. Ожидается, что воздушное судно отвечает на все передачи. Однако, когда заход на посадку по обзорному радиолокатору прекращается на расстоянии менее 2 миль от точки приземления, передачи диспетчера не должны прерываться интервалами более 5 с, и после этого никаких ответов от воздушного судна по достижении им расстояния в 4 мили от точки приземления не ожидается.

Примечание 3. Когда при заходе на посадку по обзорному радиолокатору пилот сообщает, что он видит ВПП, и есть твердая уверенность, что посадка будет успешно завершена, заход по обзорному радиолокатору может быть прекращен.

Примечание 4. На рис. 2 приведен пример заранее рассчитанных уровней для глиссады в 3°, когда превышение точки приземления составляет 300 футов над средним уровнем моря (AMSL).

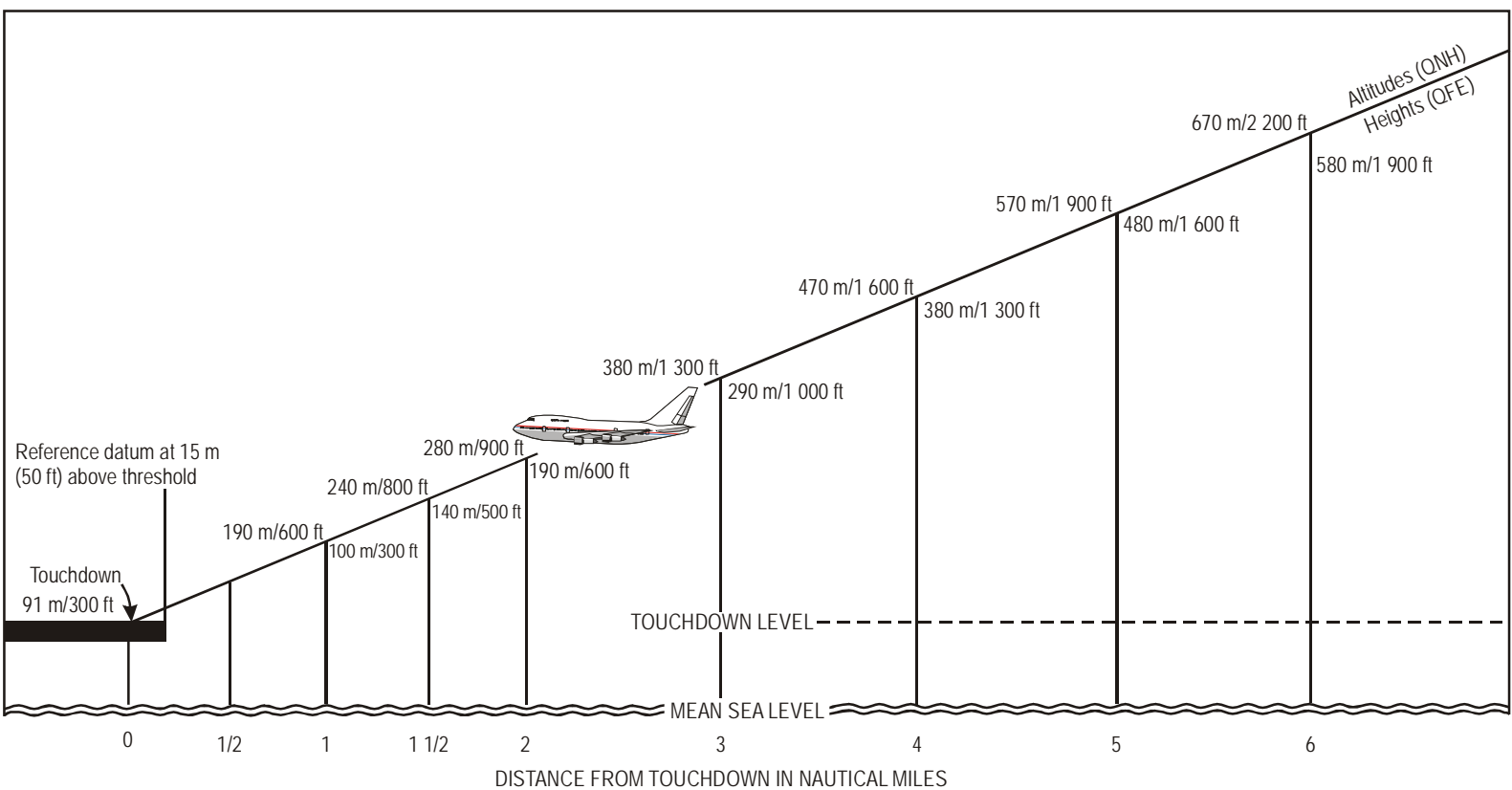




Рис. 2. Заход на посадку с помощью обзорной РЛС:
 пример заранее рассчитанных уровней для глиссады в 3°, когда превышение точки приземления составляет 300 футов над средним уровнем моря (AMSL).

7.7 ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО РАДИОЛОКАТОРУ ТОЧНОГО ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

7.7.1 При заходе на посадку с помощью радиолокатора точного захода на посадку диспетчер, в дополнение к даче указаний по курсу во время непрерывного радиообмена, предоставляет информацию об относительных высотах, соотнесенных с глissадой, а также указания по коррективным действиям в том случае, если воздушное судно летит ниже или выше глissады. На следующем примере, где используется 3-градусная глissада у ВПП 27 в Джорджтауне, допускается, что воздушное судно было наведено с помощью радиолокатора в зону действия радиолокатора точного захода на посадку и было опознано диспетчером этого радиолокатора при передаче радиолокационного диспетчерского управления.

	<p>ФАСТЭР 345, ДЖОРДЖТАУН ТОЧНЫЙ ЗАХОД, ДОЛОЖИТЕ КУРС И АБСОЛЮТНУЮ ВЫСОТУ</p>		<p>КУРС 240, НА 3 000 ФУТОВ, ФАСТЭР 345</p>
	<p>(FASTAIR 345 GEORGETOWN PRECISION REPORT HEADING AND ALTITUDE)</p>		<p>(HEADING 240 AT 3 000 FEET FASTAIR 345)</p>
	<p>ФАСТЭР 345, ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗАХОД ПО РАДИОЛОКАТОРУ ТОЧНОГО ЗАХОДА НА ПОСАДКУ, ВПП 27, МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПРОЛЕТА ПРЕПЯТСТВИЙ 400 ФУТОВ, В 6 МИЛЯХ ВОСТОЧНЕЕ ДЖОРДЖТАУНА, ВЫПОЛНИТЕ РАЗВОРОТ ВПРАВО, КУРС 260, СНИЖАЙТЕСЬ ДО 2 500 ФУТОВ, ЩНХ 1014</p>		<p>ТОЧНЫЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ, ВПП 27, КУРС 260, СНИЖАЮСЬ ДО 2 500 ФУТОВ, ЩНХ 1014, ФАСТЭР 345</p>
	<p>(FASTAIR 345 THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH RUNWAY 27, OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE 400 FEET POSITION 6 MILES EAST OF GEORGETOWN TURN RIGHT HEADING 260 DESCEND TO 2 500 FEET QNH 1014)</p>		<p>(PRECISION APPROACH RUNWAY 27, HEADING 260 DESCENDING TO 2 500 FEET QNH 1014 FASTAIR 345)</p>
	<p>ФАСТЭР 345, ПРИБЛИЖАЕТЕСЬ СПРАВА, ВЫПОЛНИТЕ РАЗВОРОТ ВПРАВО, КУРС 270</p>		<p>ВПРАВО, КУРС 270, ФАСТЭР 345</p>
	<p>(FASTAIR 345 CLOSING FROM THE RIGHT TURN RIGHT HEADING 270)</p>		<p>(RIGHT HEADING 270 FASTAIR 345)</p>

**ФАСТЭР 345, НА ЛИНИИ ПУТИ, ПОДХОДИТЕ К ГЛИССАДЕ,
КУРС ПРАВИЛЬНЫЙ**

(FASTAIR 345 ON TRACK APPROACHING GLIDE PATH
HEADING IS GOOD)

ФАСТЭР 345

(FASTAIR 345)

ФАСТЭР 345, ДОЛОЖИТЕ ВПП В ПОЛЕ ЗРЕНИЯ

(FASTAIR 345 REPORT RUNWAY IN SIGHT)

ФАСТЭР 345

(FASTAIR 345)

**ФАСТЭР 345, НЕ ПОДТВЕРЖДАЙТЕ ДАЛЬНЕЙШИХ
ПЕРЕДАЧ, НА ЛИНИИ ПУТИ, ПОДХОДИТЕ К ГЛИССАДЕ ...
ПРОВЕРЬТЕ СВОИ МИНИМУМЫ ...
НАЧИНАЙТЕ СНИЖЕНИЕ СО СКОРОСТЬЮ 500 ФУТОВ В
МИНУТУ ... ПОВТОРЯЮ, 500 ФУТОВ В МИНУТУ ...
ПРОВЕРЬТЕ ВЫПУСК ШАССИ И УСТАНОВКУ НА
ЗАМКИ НА ГЛИССАДЕ В 5 МИЛЯХ ОТ ТОЧКИ
ПРИЗЕМЛЕНИЯ... НЕМНОГО ЛЕВее ОТ ЛИНИИ ПУТИ,
ВЫПОЛНИТЕ ДОВОРот ВПРАВО НА 5 ГРАДУСОВ,
НОВЫЙ КУРС 275, ПОВТОРЯЮ, 275 ... 4 МИЛИ ОТ ТОЧКИ
ПРИЗЕМЛЕНИЯ, НЕМНОГО НИЖЕ ГЛИССАДЫ ...
100 ФУТОВ НИЖЕ ГЛИССАДЫ, СКОРРЕКТИРУЙТЕ
СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ ... ВСЕ ЕЩЕ 50 ФУТОВ НИЖЕ
ГЛИССАДЫ, ВЫПОЛНИТЕ ДОВОРот ВЛЕВО НА 3 ГРА-
ДУСА, КУРС 272, НА ЛИНИИ ПУТИ 3 МИЛИ ОТ ТОЧКИ
ПРИЗЕМЛЕНИЯ ... ВОЗВРАЩАЕТЕСЬ НА ГЛИССАДУ ...
НА ГЛИССАДЕ, 2,5 МИЛИ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ ...
ВОЗОБНОВИТЕ НОРМАЛЬНУЮ СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ...
ФАСТЭР 345, ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ ... НА ГЛИССАДЕ ...
КУРС 272 ПРАВИЛЬНЫЙ, НЕМНОГО ВЫШЕ ГЛИССАДЫ ...
2 МИЛИ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ ... ВОЗВРАЩАЕТЕСЬ
НА ГЛИССАДУ ... НА ГЛИССАДЕ, 1,75 МИЛИ ОТ ТОЧКИ
ПРИЗЕМЛЕНИЯ ... ВЫПОЛНИТЕ ДОВОРот ВЛЕВО НА
2 ГРАДУСА, НОВЫЙ КУРС 270 ... 1,5 МИЛИ ОТ ТОЧКИ
ПРИЗЕМЛЕНИЯ ... НА ГЛИССАДЕ, 1,25 МИЛИ ОТ ТОЧКИ
ПРИЗЕМЛЕНИЯ, СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ ПРАВИЛЬНАЯ,
НА ГЛИССАДЕ, 1 МИЛЯ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ
... 0,75 МИЛИ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ, НА ГЛИС-
САДЕ ... 0,5 МИЛИ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ, НА
ГЛИССАДЕ ... 0,25 МИЛИ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ,
ЗАХОД НА ПОСАДКУ ЗАКОНЧЕН
ПОСЛЕ ПОСАДКИ СВЯЖИТЕСЬ С ВЫШКОЙ НА 118,7**

(FASTAIR 345 DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER
TRANSMISSIONS, ON TRACK APPROACHING GLIDE
PATH ... CHECK YOUR MINIMA ... COMMENCE DESCENT
NOW AT 500 FEET PER MINUTE ...

SAY AGAIN 500 FEET PER MINUTE . . . CHECK
 GEAR DOWN AND LOCKED . . . ON GLIDE PATH
 5 MILES FROM TOUCHDOWN . . . SLIGHTLY LEFT OF
 TRACK, TURN RIGHT 5 DEGREES NEW
 HEADING 275
 I SAY AGAIN 275 . . .
 4 MILES FROM TOUCHDOWN SLIGHTLY BELOW
 GLIDE PATH . . . 100 FEET
 TOO LOW ADJUST RATE OF DESCENT . . . STILL 50 FEET
 TOO LOW, TURN LEFT 3 DEGREES HEADING 272 ON
 TRACK 3 MILES FROM TOUCHDOWN . . . COMING
 BACK TO THE GLIDE PATH . . . ON GLIDE PATH 2½ MILES
 FROM TOUCHDOWN RESUME NORMAL RATE OF
 DESCENT . . . FASTAIR 345 CLEARED TO LAND . . . ON
 GLIDE PATH . . . HEADING 272 IS GOOD SLIGHTLY ABOVE
 GLIDE PATH . . . 2 MILES FROM TOUCHDOWN . . . COMING
 BACK TO THE GLIDE PATH . . . ON GLIDE PATH 1¾ MILES
 FROM TOUCHDOWN . . . TURN LEFT 2 DEGREES NEW
 HEADING 270 . . . 1½ MILES FROM TOUCHDOWN
 . . . ON GLIDE PATH 1¼ MILES FROM TOUCHDOWN RATE
 OF DESCENT IS GOOD ON GLIDE PATH 1 MILE FROM
 TOUCHDOWN
 . . . ¾ OF A MILE FROM TOUCHDOWN ON GLIDE
 PATH . . . ½ MILE FROM TOUCHDOWN ON GLIDE PATH . . .
 ¼ MILE FROM TOUCHDOWN APPROACH COMPLETED
 AFTER LANDING CONTACT TOWER ON 118.7)

ФАСТЭР 345, ВПП ВИЖУ

(FASTAIR 345 RUNWAY IN SIGHT)

7.7.2 Когда на экране блока превышения радиолокатора точного захода на посадку радиолокационные отметки показывают, что пилот совершает неудачный заход на посадку, диспетчер радиолокатора, если имеется достаточно времени на получение ответа от пилота, сообщает на воздушное судно его относительную высоту над глиссадой и запрашивает пилота о том, намерен ли он совершить уход на второй круг.

... НЕМНОГО ВЫШЕ ГЛИССАДЫ,
 3 МИЛИ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ ...
 ВСЕ ЕЩЕ ВЫШЕ ГЛИССАДЫ,
 2,5 МИЛИ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ – УХОДИТЕ ВСЕ ВЫШЕ ОТ
 ГЛИССАДЫ, 2 МИЛИ ОТ ТОЧКИ
 ПРИЗЕМЛЕНИЯ, ВЫ УХОДИТЕ НА
 ВТОРОЙ КРУГ?

(. . . SLIGHTLY ABOVE GLIDE
 PATH 3 MILES FROM
 TOUCHDOWN . . . STILL ABOVE
 GLIDE PATH 2½ MILES FROM
 TOUCHDOWN — GOING FURTHER
 ABOVE GLIDE PATH 2 MILES
 FROM TOUCHDOWN ARE YOU
 GOING AROUND)

7.7.3 В подобных обстоятельствах, но при отсутствии времени на получение ответа от пилота, диспетчеру следует продолжать давать указания по точному заходу на посадку, информируя об отклонении воздушного судна. Если становится ясно, что пилот намерен уйти на второй круг перед обычной точкой прекращения передачи или после нее, диспетчер радиолокатора передает указания об уходе на второй круг.

Глава 8



РАЙОННОЕ ДИСПЕТЧЕРСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ

8.1 РАЙОННЫЕ ДИСПЕТЧЕРСКИЕ ОРГАНЫ

8.1.1 Районные диспетчерские органы неодинаковы по размерам: от процедурных пунктов с одним диспетчером до крупных сложных центров, в которых могут находиться секторы вылета, прилета и управления в зоне аэродрома, оборудованные РЛС. Приводимая ниже фразеология при радиотелефонной связи может быть пригодна для любого упомянутого выше вида обслуживания воздушного движения.

8.1.2 Большая часть используемой при районном диспетчерском управлении фразеологии носит обычный характер и подробно излагается в главе 3. Однако многие используемые при районном диспетчерском управлении указания (в частности, где отсутствует РЛС) связаны с особыми условиями и предназначены для соблюдения эшелонирования воздушных судов.

8.1.3 В следующих примерах приводится перекрестная фразеология, используемая при районном диспетчерском управлении. Эти примеры могут изменяться или добавляться путем объединения своих частей в зависимости от требований преобладающих условий воздушного движения.

		ФАСТЭР 345, РАЗРЕШИТЕ СНИЖЕНИЕ (FASTAIR 345 REQUEST DESCENT)
		ФАСТЭР 345, ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ЭП 350, ОЖИДАЙТЕ СНИЖЕНИЕ ПОСЛЕ КЕЙТВЕЯ (FASTAIR 345 MAINTAIN FL 350 EXPECT DESCENT AFTER KATEWAY)
		ВЫДЕРЖИВАЮ ЭП 350, ФАСТЭР 345 (MAINTAINING FL 350 FASTAIR 345)

		ФАСТЭР 345, ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ЭП 350 ДО ДАЛЬНЕЙШИХ УКАЗАНИЙ (FASTAIR 345 MAINTAIN FL 350 UNTIL ADVISED)

ВЫДЕРЖИВАЮ ЭП 350, ФАСТЭР 345

(MAINTAINING FL 350 FASTAIR 345)

**ФАСТЭР 345, СНИЖАЙТЕСЬ ДО ЭП 130, ПРОЙДИТЕ
VOR ВИКЕН НА ЭП 170 ИЛИ ВЫШЕ**

(FASTAIR 345 DESCEND TO FL 130 CROSS
WICKEN VOR FL 170 OR ABOVE)

УХОЖУ С ЭП 350, СНИЖАЮСЬ ДО ЭП 130, ПРОЙТИ VOR ВИКЕН
НА ЭП 170 ИЛИ ВЫШЕ, ФАСТЭР 345

(LEAVING FL 350 DESCENDING TO FL 130 CROSS WICKEN
FL 170 OR ABOVE FASTAIR 345)

**ФАСТЭР 345, СООБЩИТЕ СМОЖЕТЕ ЛИ ПРОЙТИ
VOR ВИКЕН В 52**

(FASTAIR 345 ADVISE IF ABLE TO CROSS
WICKEN VOR AT 52)

ФАСТЭР 345, ДА

(FASTAIR 345 AFFIRM)

ФАСТЭР 345, ПРОЙДИТЕ VOR ВИКЕН В 52 ИЛИ ПОЗДНЕЕ

(FASTAIR 345 CROSS WICKEN VOR AT 52 OR LATER)

ПРОЙТИ VOR ВИКЕН В 52 ИЛИ ПОЗДНЕЕ, ФАСТЭР 345

(CROSS WICKEN VOR AT 52 OR LATER FASTAIR 345)

**ФАСТЭР 345, ПОСАДКА В ДЖОРДЖТАУНЕ
ЗАДЕРЖИВАЕТСЯ, СООБЩИТЕ СМОЖЕТЕ ЛИ ВЫ
ЗАДЕРЖАТЬСЯ НА МАРШРУТЕ?**

(FASTAIR 345 LANDING DELAYS AT GEORGETOWN
ADVISE IF ABLE TO LOSE TIME EN ROUTE)

ФАСТЭР 345, ДА

(FASTAIR 345 AFFIRM)

**ФАСТЭР 345, СООБЩИТЕ СМОЖЕТЕ ЛИ СЛЕДОВАТЬ С
ПАРАЛЛЕЛЬНЫМ СМЕЩЕНИЕМ**

(FASTAIR 345 ADVISE IF ABLE TO PROCEED
PARALLEL OFFSET)

ФАСТЭР 345, ДА

(FASTAIR 345 AFFIRM)

**ФАСТЭР 345, СЛЕДУЙТЕ СО СМЕЩЕНИЕМ 5 МИЛЬ
ВПРАВО ОТ АЛЬФА 1 ДО ТРАВЕРЗА VOR ВИКЕН**

(FASTAIR 345 PROCEED OFFSET 5 MILES
RIGHT OF ALPHA 1 UNTIL ABEAM WICKEN VOR)

СЛЕДУЮ СО СМЕЩЕНИЕМ 5 МИЛЬ ВПРАВО ОТ АЛЬФА 1 ДО
ТРАВЕРЗА VOR ВИКЕН, ФАСТЭР 345

(PROCEEDING OFFSET 5 MILES RIGHT OF ALPHA 1 UNTIL
ABEAM WICKEN VOR FASTAIR 345)

**ФАСТЭР 345, ДОЛОЖИТЕ ИЗМЕНЕННОЕ РАСЧЕТНОЕ
ВРЕМЯ НАД NDB НОРТ-КРОСС**

(FASTAIR 345 REPORT REVISED ESTIMATE FOR
NORTH CROSS NDB)

ФАСТЭР 345, РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ НАД NDB НОРТ-КРОСС 1246

(FASTAIR 345 ESTIMATE NORTH CROSS NDB 1246)

8.2 ИНФОРМАЦИЯ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ

Для оказания помощи в обеспечении эшелонирования пилотам могут даваться указания о даче, наряду с обычными сообщениями, дополнительной информации о местоположении.



ФАСТЭР 345, ДОЛОЖИТЕ VOR ВИКЕН

(FASTAIR 345 REPORT WICKEN VOR)



ВЫПОЛНЯЮ, ФАСТЭР 345

(WILCO FASTAIR 345)

ФАСТЭР 345, VOR ВИКЕН В 47, ЭП 350, VOR МАРЛОУ В 55

(FASTAIR 345 WICKEN VOR 47 FL 350 MARLOW VOR 55)

ФАСТЭР 345, ВАС ПОНЯЛ

(FASTAIR 345 ROGER)

ФАСТЭР 345, ДОЛОЖИТЕ 25 МИЛЬ ОТ ДМЕ ВИКЕН

(FASTAIR 345 REPORT 25 MILES FROM WICKEN DME)

ВЫПОЛНЯЮ, ФАСТЭР 345

(FASTAIR 345 WILCO)

**ФАСТЭР 345, ДОЛОЖИТЕ РАССТОЯНИЕ ОТ
СТЕФЕНВИЛЛА**

(FASTAIR 345 REPORT DISTANCE FROM
STEPHENVILLE)

ФАСТЭР 345, 37 МИЛЬ

(FASTAIR 345 37 MILES)

**ФАСТЭР 345, СООБЩИТЕ ПРОЛЕТ
РАДИАЛА 270 VOR ВИКЕН**

(FASTAIR 345 REPORT PASSING 270 RADIAL
WICKEN VOR)

ФАСТЭР 345, ВЫПОЛНЯЮ

(FASTAIR 345 WILCO)

**ФАСТЭР 345, ДОЛОЖИТЕ 25 МИЛЬ ПО ДМЕ НА
РАДИАЛЕ 270 VOR ВИКЕН**

(FASTAIR 345 REPORT 25 MILES DME RADIAL 270
WICKEN VOR)

ФАСТЭР 345, ВЫПОЛНЯЮ

(FASTAIR 345 WILCO)

8.3 ИНФОРМАЦИЯ ОБ ЭШЕЛОНЕ ПОЛЕТА

8.3.1 Информация об эшелоне полета состоит из разрешений на набор высоты и снижение или указаний и донесений об освобождении, прохождении, достижении эшелонов согласно п. 3.3. Если не получено иных рекомендаций, ожидается, что воздушное судно освободит данный эшелон как можно скорее.

ФАСТЭР 345, ПО ГОТОВНОСТИ СНИЖАЙТЕСЬ ДО ЭП 180



(FASTAIR 345 WHEN READY
DESCEND TO FL 180)



СНИЖАТЬСЯ ДО ЭП 180, ДОЛОЖУ ОБ
ОСВОБОЖДЕНИИ ЭП 350, ФАСТЭР 345

(DESCEND TO FL 180 WILL REPORT
LEAVING FL 350 FASTAIR 345)

**ФАСТЭР 345, НАБИРАЙТЕ ЭП 220, ДОЛОЖИТЕ
ПРОХОЖДЕНИЕ ЭП 100**

(FASTAIR 345 CLIMB TO FL 220 REPORT PASSING FL 100)

НАБИРАЮ ЭП 220, ДОЛОЖУ ПРОХОЖДЕНИЕ ЭП 100,
ФАСТЭР 345

(CLIMBING TO FL 220 WILL REPORT PASSING FL 100
FASTAIR 345)

**ФАСТЭР 345, НЕМЕДЛЕННО СНИЖАЙТЕСЬ ДО ЭП 200
ВВИДУ ДВИЖЕНИЯ**

(FASTAIR 345 DESCEND IMMEDIATELY TO FL 200
DUE TRAFFIC)

ОСВОБОЖДАЮ ЭП 220 И ЗАНИМАЮ ЭП 200, ФАСТЭР 345

(LEAVING FL 220 FOR FL 200 FASTAIR 345)

8.3.2 Воздушное судно может запросить разрешение покинуть контролируемое воздушное пространство путем снижения.



ФАСТЭР 345, СНИЖЕНИЕ РАЗРЕШАЮ,
ДОЛОЖИТЕ ПРОЛЕТ 5 500 ФУТОВ, ЩНХ 1014

(FASTAIR 345 CLEARED FOR DESCENT REPORT PASSING
5 500 FEET QNH 1014)



**ФАСТЭР 345, РАЗРЕШИТЕ ПОКИНУТЬ
КОНТРОЛИРУЕМОЕ ВОЗДУШНОЕ
ПРОСТРАНСТВО ПУТЕМ СНИЖЕНИЯ**



(FASTAIR 345 REQUEST TO LEAVE
CONTROLLED AIRSPACE BY DESCENT)

ОСВОБОЖДАЮ 7 000 ФУТОВ, ДОЛОЖУ ПРОЛЕТ 5 500 ФУТОВ,
ЩНХ 1014, ФАСТЭР 345

(LEAVING 7 000 FEET WILL REPORT PASSING 5 500 FEET
QNH 1014 FASTAIR 345)

Примечание. В приведенном выше примере нижняя граница воздушной трассы равна 5500 фут.

8.3.3 Воздушное судно может запросить разрешение на набор высоты или снижение при обеспечении самостоятельного эшелонирования и выполнении полета в ВМУ в дневное время ниже 10 000 фут в воздушном пространстве классов D и E. Разрешение включает информацию о соответствующем движении.

		<p>ФАСТЭР 345, ПРОШУ СНИЖЕНИЕ В ВМУ ДО ЭП 60</p>
<p>ФАСТЭР 345, СНИЖАЙТЕСЬ ДО ЭП 60, ОБЕСПЕЧИВАЙТЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ И ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ В ВМУ С ЭП 90 ДО ЭП 70, БОРТ ФРЕНДШИП В ЗАПАДНОМ НАПРАВЛЕНИИ НА ЭП 80, РАССЧИТЫВАЕТ VOR ВИКЕН В 07</p>		<p>(FASTAIR 345 REQUEST VMC DESCENT TO FL 60)</p>
<p>(FASTAIR 345 DESCEND TO FL 60, MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC FROM FL 90 TO FL 70, TRAFFIC WESTBOUND FRIENDSHIP FL 80 ESTIMATING WICKEN VOR AT 07)</p>		<p>ОСВОБОЖДАЮ ЭП 100, СНИЖАЮСЬ ДО ЭП 60, ВЫПОЛНЯЮ ПОЛЕТ В ВМУ МЕЖДУ ЭП 90 И ЭП 70, БОРТ НА ЭП 80, ФАСТЭР 345</p>
		<p>(LEAVING FL 100 DESCENDING TO FL 60 MAINTAIN VMC FL 90 TO FL 70 TRAFFIC AT FL 80 FASTAIR 345)</p>



8.4 ВЫХОД ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ВОЗДУШНЫЕ ТРАССЫ

8.4.1 Воздушное судно, запрашивающее разрешение выйти на воздушную трассу, должно направить свой запрос в соответствующий орган ОВД. При отсутствии представленного плана полета в просьбу должно включаться представление плана полета, поданного с борта воздушного судна (см. п. 3.5). При наличии представленного плана полета может использоваться сокращенный вызов.



		<p>АЛЕКСАНДР КОНТРОЛЬ, ФАСТЭР 345 (ALEXANDER CONTROL FASTAIR 345)</p>
<p>ФАСТЭР 345, АЛЕКСАНДР КОНТРОЛЬ (FASTAIR 345 ALEXANDER CONTROL)</p>		

	ФАСТЭР 345, РАЗРЕШИТЕ ВХОД В А1 В МАРЛОУ (FASTAIR 345 REQUEST CLEARANCE TO JOIN A1 AT MARLOW)
ФАСТЭР 345, РАЗРЕШАЮ НА ДЖОРДЖТАУН ПО ЗАПЛАНИРОВАННОМУ МАРШРУТУ, ЭП 240. ВОЙДИТЕ В А1 В МАРЛОУ НА ЭП 240 (FASTAIR 345 CLEARED TO GEORGETOWN FLIGHT PLANNED ROUTE FL 240. JOIN A1 AT MARLOW AT FL 240)	
	РАЗРЕШАЕТСЯ НА ДЖОРДЖТАУН ЧЕРЕЗ МАРЛОУ ПО ЗАПЛАНИРОВАННОМУ МАРШРУТУ НА ЭП 240. ВОЙТИ В КОНТРОЛИРУЕМОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО НА ЭП 240, ФАСТЭР 345 (CLEARED TO GEORGETOWN VIA MARLOW FLIGHT PLANNED ROUTE FL 240. TO ENTER CONTROLLED AIRSPACE FL 240 FASTAIR 345)
ФАСТЭР 345, ПРАВИЛЬНО (FASTAIR 345 CORRECT)	

8.4.2 Однако ввиду превалирующих условий движения, разрешение может быть не выдано немедленно.



	ФАСТЭР 345, ОСТАВАЙТЕСЬ ЗА ПРЕДЕЛАМИ КОНТРОЛИРУЕМОГО ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА, ОЖИДАЙТЕ В 55 (FASTAIR 345 REMAIN OUTSIDE CONTROLLED AIRSPACE EXPECT CLEARANCE AT 55)	
		ОСТАЮСЬ ЗА ПРЕДЕЛАМИ, ФАСТЭР 345 (REMAINING OUTSIDE FASTAIR 345)

8.4.3 Если запрашиваемой эшелон полета уже занят, диспетчер должен предложить другой приемлемый эшелон.

	<p>ФАСТЭР 345, ЭП 240 ИСПОЛЬЗОВАТЬ НЕВОЗМОЖНО ВСЛЕДСТВИЕ ДВИЖЕНИЯ. ВОЗМОЖНЫЕ ВАРИАНТЫ ЭП 220 ИЛИ ЭП 260. ВЫБРАННЫЙ СООБЩИТЕ</p>		<p>ФАСТЭР 345, ПРОШУ ЭП 240 (FASTAIR 345 REQUEST FL 240)</p>
<p>(FASTAIR 345 FL 240 NOT AVAILABLE DUE TRAFFIC. ALTERNATIVES ARE FL 220 OR FL 260. ADVISE.)</p>		<p>ФАСТЭР 345, СОГЛАСЕН НА ЭП 220</p>	
		<p>(FASTAIR 345 ACCEPT FL 220)</p>	



8.5 УХОД ВОЗДУШНЫХ СУДОВ С ВОЗДУШНЫХ ТРАСС

Воздушным судам, оставляющим контролируемое воздушное пространство, обычно указывается конкретная точка выхода, а также даются любые другие указания, необходимые для обеспечения эшелонирования.

<p>ФАСТЭР 345, РАЗРЕШАЮ ВЫЙТИ ИЗ А1 ЧЕРЕЗ VOR МАРЛОУ. ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ЭП 230 В ПРЕДЕЛАХ КОНТРОЛИРУЕМОГО ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА</p>	
	<p>(FASTAIR 345 CLEARED TO LEAVE A1 VIA MARLOW VOR. MAINTAIN FL 230 WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE)</p>
	<p>РАЗРЕШЕНО ВЫЙТИ ИЗ А1 ЧЕРЕЗ VOR МАРЛОУ, ВЫДЕРЖИВАТЬ ЭП 230 В ПРЕДЕЛАХ КОНТРОЛИРУЕМОГО ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА, ФАСТЭР 345</p>
<p>(CLEARED TO LEAVE A1 VIA MARLOW VOR. MAINTAIN FL 230 WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE FASTAIR 345)</p>	

8.6 ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ ТРАСС ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ


Воздушное судно, осуществляющее полет по ППП, при необходимости пересечения воздушной трассы должно обратиться за разрешением в соответствующий орган ОВД.


	G-DCAB, АЛЕКСАНДР КОНТРОЛЬ (G-DCAB ALEXANDER CONTROL)		АЛЕКСАНДР КОНТРОЛЬ, G-DCAB (ALEXANDER CONTROL G-DCAB)
			G-DCAB PA31, НАХОЖУСЬ В 20 МИЛЯХ СЕВЕРНЕЕ VOR ВИКЕН, ЭП 80, VOR ВИКЕН В 33, ПРОШУ РАЗРЕШЕНИЯ ПЕРЕСЕЧЬ ВОЗДУШНУЮ ТРАССУ А1 НАД VOR ВИКЕН (G-DCAB PA31 20 MILES NORTH OF WICKEN VOR FL 80 WICKEN VOR AT 33 REQUEST CLEARANCE TO CROSS AIRWAY A1 AT WICKEN VOR)
	G-AB, РАЗРЕШАЮ ПЕРЕСЕЧЬ А1 НАД VOR ВИКЕН НА ЭП 80 (G-AB IS CLEARED TO CROSS A1 AT WICKEN VOR FL 80)		РАЗРЕШЕНО ПЕРЕСЕЧЬ А1 НАД VOR ВИКЕН НА ЭП 80, G-AB (CLEARED TO CROSS A1 AT WICKEN VOR FL 80 G-AB)
	G-AB, ДОЛОЖИТЕ VOR ВИКЕН (G-AB REPORT WICKEN VOR)		
		G-AB (G-AB)	

8.7 ПОЛЕТЫ С ОЖИДАНИЕМ НА МАРШРУТЕ

8.7.1 Когда от воздушного судна требуется обеспечить ожидание на маршруте, диспетчер дает указание о задержке и сообщает время, когда можно ожидать разрешение на продолжение следования. В случае неясности следует также указывать причины задержки.

**ФАСТЭР 345, ОЖИДАЙТЕ НАД VOR ВИКЕН НА ЭП 220,
ЖДИТЕ ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ В 02, ЗАДЕРЖКА
ПОСАДКИ В ДЖОРДЖТАУНЕ НА 20 МИН**

 (FASTAIR 345 HOLD AT WICKEN VOR
FL 220, EXPECT FURTHER CLEARANCE
AT 02, LANDING DELAYS AT
GEORGETOWN 20 MINUTES)

 ОЖИДАТЬ НАД VOR ВИКЕН НА ЭП 220,
ФАСТЭР 345

(HOLD AT WICKEN VOR FL 220 FASTAIR 345)

ФАСТЭР 345, ОЖИДАЙТЕ НАД NDB НОРТ-КРОСС НА ЭП 100

(FASTAIR 345 HOLD AT NORTH CROSS NDB FL 100)

ОЖИДАТЬ НАД NDB НОРТ-КРОСС НА ЭП 100. КАКОВА
ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ЗАДЕРЖКИ, ФАСТЭР 345

(HOLD AT NORTH CROSS NDB FL 100. WHAT IS THE
DELAY, FASTAIR 345)



ФАСТЭР 345, ОЖИДАЕМАЯ ЗАДЕРЖКА 10 МИН

(FASTAIR 345 EXPECTED DELAY 10 MINUTES)

ФАСТЭР 345, ВАС ПОНЯЛ

(FASTAIR 345 ROGER)

8.7.2 В случае ожидания на маршруте воздушное судно обычно осуществляет полет по левой или правой схеме ожидания, основанной на линии пути маршрута ОБД. Для продолжительной задержки пилот может запросить или получить разрешение на полет по удлинненной схеме ожидания.

  **ФАСТЭР 345, ПРОШУ
ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОЕ ОЖИДАНИЕ**

(FASTAIR 345 REQUEST
EXTENDED HOLDING)

ФАСТЭР 345, ОЖИДАЙТЕ МЕЖДУ
КЕННИНГТОНОМ И VOR МАРЛОУ НА ЭП 100,
РАЗВОРОТЫ ВПРАВО, ЖДИТЕ ДАЛЬНЕЙШЕЕ
РАЗРЕШЕНИЕ В 1105

(FASTAIR 345 HOLD BETWEEN KENNINGTON
AND MARLOW VOR FL 100 TURNS RIGHT
EXPECT FURTHER CLEARANCE AT 1105)



ОЖИДАТЬ МЕЖДУ КЕННИНГТОНОМ И VOR МАРЛОУ НА
ЭП 100, ПРАВЫЕ РАЗВОРОТЫ, ФАСТЭР 345

(HOLD BETWEEN KENNINGTON AND MARLOW VOR
FL 100 RIGHT TURNS FASTAIR 345)

8.8 НАБЛЮДЕНИЕ ПРИ ОВД

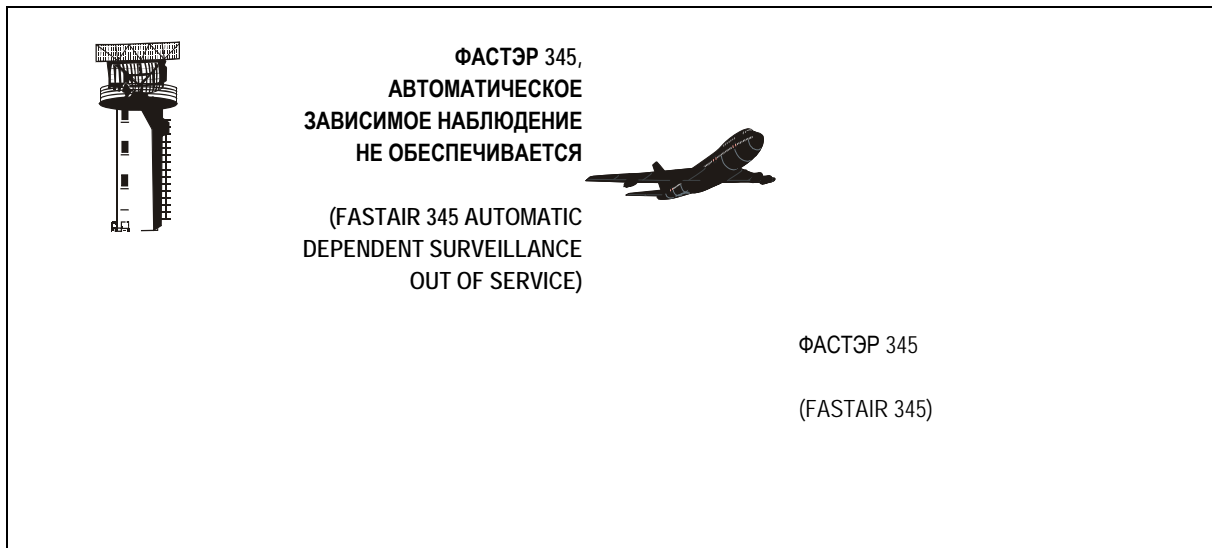
8.8.1 Фразеология, используемая при наблюдении в рамках ОВД в районе, обычно является сочетанием фразеологии, подробно изложенной в предшествующих пунктах данной главы, и основной фразеологии главы 6, применяемой при наблюдении в рамках ОВД.

8.8.2 В случае неясности диспетчер обычно сообщает пилоту, что воздушное судно находится под радиолокационным контролем.

	<p>ФАСТЭР 345, ПОД РАДИОЛОКАЦИОННЫМ КОНТРОЛЕМ</p> <p>(FASTAIR 345 UNDER RADAR CONTROL)</p>	
		<p>ВАС ПОНЯЛ, ФАСТЭР 345</p> <p>(ROGER FASTAIR 345)</p>
	<p>ФАСТЭР 345, РАДИОЛОКАЦИОННЫЙ КОНТРОЛЬ ПРЕКРАЩЕН</p> <p>(FASTAIR 345 RADAR CONTROL TERMINATED)</p>	
		<p>ВАС ПОНЯЛ, ФАСТЭР 345</p> <p>(ROGER FASTAIR 345)</p>

8.9 АВТОМАТИЧЕСКОЕ ЗАВИСИМОЕ НАБЛЮДЕНИЕ (ADS)

В тех случаях, когда обслуживание ADS ухудшается, пилоту может передаваться речевое сообщение об этом.



8.10 УПРАВЛЕНИЕ ПОЛЕТАМИ НАД ОКЕАНОМ

8.10.1 Хотя радиотелефонная фразеология, используемая для целей управления полетами над океаном, в основном та же, что и в данном руководстве, тем не менее для получения более точных инструкций рекомендуется обращаться к соответствующим региональным правилам.

8.10.2 Управление полетами над океаном обычно осуществляется в ВЧ-диапазоне. Таким образом, прямая связь "пилот – диспетчер", которая происходит на ОВЧ-каналах "воздух – земля", часто заменяется связью через радиста или оператора связи "воздух – земля". Соответственно, сообщения от воздушных судов, находящихся над океаном, должны передаваться оператором связи "воздух – земля" диспетчеру, а ответы направляются таким же образом. При использовании воздушного пространства над океаном пилоты и диспетчеры при обмене информацией и указаниями об управлении должны учитывать фактор задержки, который имеет место при осуществлении связи через третье лицо.

Глава 9

ПРАВИЛА АВАРИЙНОЙ И СРОЧНОЙ СВЯЗИ И ПРАВИЛА НА СЛУЧАЙ ОТКАЗА СВЯЗИ

9.1 ВВЕДЕНИЕ

9.1.1 В томе II Приложения 10 подробно излагаются правила аварийной и срочной связи.

9.1.2 Состояние бедствия и состояние срочности определяются:

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

9.1.3 Используемое в начале сообщения слово "МЭЙДЕЙ" указывает на сообщение о бедствии, а используемые в начале сообщения слова "ПАН ПАН" указывают на срочное сообщение. Соответственно обстановке слова "МЭЙДЕЙ" или "ПАН ПАН" желательно произносить трижды в начале первичного вызова, обусловленного состоянием бедствия или срочности.

9.1.4 Сообщение о бедствии превагирует над всеми другими передачами, а срочные сообщения преобладают над всеми сообщениями, кроме сообщений о бедствии.

9.1.5 Пилоты, использующие сигнал бедствия или срочности, должны стараться говорить медленно и отчетливо, чтобы избежать ненужного повторения.

9.1.6 Пилотам следует соответствующим образом применять правила фразеологии данной главы к своим конкретным потребностям и к имеющемуся в их распоряжении времени.

9.1.7 Пилотам следует запрашивать помощь всякий раз, когда возникают сомнения относительно безопасности полета. В этом случае можно избежать риска возникновения более серьезной ситуации.

9.1.8 Сигнал бедствия или срочности должен обычно передаваться на используемой в данный момент частоте. Аварийная связь должна осуществляться на этой частоте до тех пор, пока нельзя будет оказать более существенную помощь путем переключения на другую частоту. Частота 121,5 МГц была выделена в качестве международной авиационной аварийной частоты, хотя не все авиационные станции ведут постоянное прослушивание этой частоты. Данное положение не исключает использование других частот связи, если это необходимо или желательно, включая частоты радиотелефонного вызова морской подвижной службы.

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

9.1.10 Станция, отвечающая (или составляющая ответ) воздушному судну, находящемуся в состоянии бедствия или срочности, должна давать такую информацию, совет или указания, которые могут помочь пилоту. Избыточные передачи могут отвлечь внимание пилота, когда у него нет ни одной свободной минуты.

9.1.11 Аварийные станции воздерживаются от дальнейшего использования частоты, на которой прослушивается передача аварийного или срочного трафика, если они не вовлечены непосредственно в оказание помощи или если не закончилась передача аварийного трафика.

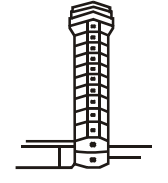

9.1.12 Если было перехвачено сообщение о бедствии, получение которого, очевидно, не было подтверждено, воздушное судно, перехватившее такое сообщение о бедствии, должно, если время и обстоятельства позволяют, подтвердить его и затем передать его по радио.

9.2 СООБЩЕНИЕ О БЕДСТВИИ

9.2.1 Воздушное судно, терпящее бедствие

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

- a) название станции, которой адресуется сообщение;
- b) опознавательный индекс воздушного судна;
- c) характеристика состояния бедствия;
- d) намерение лица, командующего воздушным судном;
- e) местоположение, эшелон полета и курс воздушного судна; и
- f) любая другая полезная информация.

		<p>МЭЙДЕЙ, МЭЙДЕЙ, МЭЙДЕЙ, УОЛДЕН ВЫШКА, G-ABCD, ГОРИТ ДВИГАТЕЛЬ, ДЕЛАЮ ВЫНУЖДЕННУЮ ПОСАДКУ В 20 МИЛЯХ К ЮГУ ОТ УОЛДЕНА. ПРОХОЖУ 3 000 ФУТОВ, КУРС 360</p> <p>(MAYDAY MAYDAY MAYDAY WALDEN TOWER G-ABCD ENGINE ON FIRE MAKING FORCED LANDING 20 MILES SOUTH OF WALDEN. PASSING 3 000 FEET HEADING 360)</p>
<p>G-ABCD, УОЛДЕН ВЫШКА, ВАС ПОНЯЛ, МЭЙДЕЙ, ВЕТЕР В УОЛДЕНЕ 350 ГРАДУСОВ, 10 УЗЛОВ, ЦНХ 1008</p> <p>(G-ABCD WALDEN TOWER ROGER MAYDAY WIND AT WALDEN 350 DEGREES 10 KNOTS, QNH 1008)</p> <p style="text-align: center;">-----</p>		

	<p>МЭЙДЕЙ, МЭЙДЕЙ, МЭЙДЕЙ, УОЛДЕН ВЫШКА, G-ABCD, ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ. ПОПЫТАЮСЬ СОВЕРШИТЬ ПОСАДКУ НА ВАШЕМ АЭРОДРОМЕ, НАХОЖУСЬ В 5 МИЛЯХ ЮЖНЕЕ, ВЫСОТА 4 000 ФУТОВ, КУРС 360</p> <p>(MAYDAY MAYDAY MAYDAY WALDEN TOWER G-ABCD ENGINE FAILED. WILL ATTEMPT TO LAND YOUR FIELD, 5 MILES SOUTH, 4 000 FEET HEADING 360)</p>
<p>G-ABCD, УОЛДЕН ВЫШКА, ВАС ПОНЯЛ, МЭЙДЕЙ, РАЗРЕШАЕТСЯ ЗАХОД НА ПОСАДКУ С ПРЯМОЙ НА ВПП 35, ВЕТЕР 360 ГРАДУСОВ 10 УЗЛОВ, ЦНХ 1008, ВЫ - ПЕРВЫЙ НА ПОСАДКУ</p>	
<p>(G-ABCD WALDEN TOWER ROGER MAYDAY CLEARED STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY 35 WIND 360 DEGREES 10 KNOTS QNH 1008, YOU ARE NUMBER ONE)</p>	
	<p>РАЗРЕШЕН ЗАХОД НА ПОСАДКУ С ПРЯМОЙ НА ВПП 35, ЦНХ 1008, G-ABCD</p> <p>(CLEARED STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY 35 QNH 1008 G-ABCD)</p>

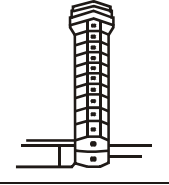
9.2.1.2 Данные положения не имеют целью помешать воздушному судну использовать любые имеющиеся в его распоряжении средства, чтобы привлечь внимание и сообщить о своем состоянии (включая использование соответствующего режима ВОРЛ и кода A 7700), или какой-либо станции, использующей имеющиеся в ее распоряжении средства, оказать помощь воздушному судну, терпящему бедствие. Разрешается использовать иной порядок элементов, указанных в п. 9.2.1.1, если передающая станция сама не терпит бедствие, при условии, что такие обстоятельства четко указаны.

9.2.1.3 Станция, которой адресуется сообщение, обычно является той станцией, которая поддерживает связь с воздушным судном или станцией, которая несет ответственность за район, где выполняет полет данное воздушное судно.

9.2.2 Введение периода молчания

Воздушное судно, терпящее бедствие, или станция, управляющая аварийным трафиком, может ввести период молчания либо для всех воздушных судов, работающих на данной частоте, либо для конкретного воздушного судна, которое вмешивается в аварийный трафик. Запрошенные таким образом воздушные суда сохраняют радиомолчание до сообщения о том, что аварийный трафик прекращен.

**ВСЕМ СТАНЦИЯМ, УОЛДЕН ВЫШКА, ПРЕКРАТИТЕ
ПЕРЕДАЧИ, МЭЙДЕЙ**



(ALL STATIONS WALDEN TOWER
STOP TRANSMITTING. MAYDAY)

или

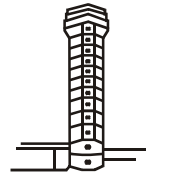

**ФАСТЭР 345, ПРЕКРАТИТЕ
ПЕРЕДАЧУ, МЭЙДЕЙ**

(FASTAIR 345 STOP
TRANSMITTING, MAYDAY)

9.2.3 Окончание состояния бедствия и периода молчания

9.2.3.1 В том случае, когда воздушное судно больше не находится в состоянии бедствия, оно передает сообщение, аннулирующее состояние бедствия.

9.2.3.2 В том случае, когда станции, управляющей аварийным трафиком, становится известно, что воздушное судно больше не находится в состоянии бедствия, она прекращает ведение аварийной связи и отменяет период молчания.

**УОЛДЕН ВЫШКА, G-CD, ОТМЕНИТЕ
БЕДСТВИЕ. ДВИГАТЕЛЬ РАБОТАЕТ, ВПП
ВИЖУ. ПРОШУ ПОСАДКУ**

(WALDEN TOWER G-CD CANCEL
DISTRESS. ENGINE SERVICEABLE,
RUNWAY IN SIGHT. REQUEST LANDING)

G-CD, ВЕТЕР 350 ГРАДУСОВ 8 УЗЛОВ, ВПП 35, ПОСАДКУ
РАЗРЕШАЮ

(G-CD WIND 350 DEGREES 8 KNOTS,
RUNWAY 35 CLEARED TO LAND)

ВПП 35, ПОСАДКА РАЗРЕШЕНА, G-CD

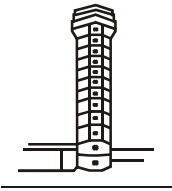

(RUNWAY 35 CLEARED TO LAND G-CD)

**ВСЕМ СТАНЦИЯМ, УОЛДЕН
ВЫШКА, ОТМЕНА АВАРИЙНОГО
ТРАФИКА**

(ALL STATIONS WALDEN TOWER
DISTRESS TRAFFIC ENDED)


9.3 СРОЧНЫЕ СООБЩЕНИЯ

9.3.1 Передаваемое воздушным судном срочное сообщение должно содержать как можно больше элементов, указанных в п. 9.2.1.1, как этого требуют обстоятельства. Сигнал должен передаваться на используемой в данный момент частоте. Станция, которой адресуется сообщение, обычно является той станцией, которая поддерживает связь с воздушным судном или станцией, которая несет ответственность за район, где выполняет полет данное воздушное судно. Все другие станции должны, по мере возможности, не мешать передаче срочного трафика.

	<p>G-ABCD, УОЛДЕН ВЫШКА, ВОЗЬМИТЕ КУРС 160</p> <p>(G-ABCD WALDEN TOWER FLY HEADING 160)</p>		<p>ПАН ПАН, ПАН ПАН, ПАН ПАН, УОЛДЕН ВЫШКА, G-ABCD C172, 2 000 ФУТОВ, КУРС 190 НАД ОБЛАКАМИ, НЕ УВЕРЕН В МЕСТОПО- ЛОЖЕНИИ, ПРОШУ КУРС НА УОЛДЕН</p> <p>(PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN WALDEN TOWER G-ABCD C172 2 000 FEET HEADING 190 ABOVE CLOUD UNSURE OF MY POSITION REQUEST HEADING TO WALDEN)</p>
		<p>КУРС 160, G-ABCD</p> <p>(HEADING 160 G-ABCD)</p>	
		<p>ПАН ПАН, ПАН ПАН, ПАН ПАН, УОЛДЕН ВЫШКА, G-ABCD, НАХОЖУСЬ В 10 МИЛЯХ СЕВЕРНЕЕ НА ВЫСОТЕ 2 000 ФУТОВ. ПАССАЖИР С ПОДОЗРЕВАЕМЫМ СЕРДЕЧНЫМ ПРИСТУПОМ, ПРОШУ ВНЕОЧЕРЕДНУЮ ПОСАДКУ</p> <p>(PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN WALDEN TOWER G-ABCD 10 MILES NORTH AT 2 000 FEET. PASSENGER WITH SUSPECTED HEART ATTACK REQUEST PRIORITY LANDING)</p>	
<p>G-CD, УОЛДЕН ВЫШКА, ВЫ – ПЕРВЫЙ, РАЗРЕШАЮ ЗАХОД НА ПОСАДКУ С ПРЯМОЙ, ВПП 17, ВЕТЕР 180 ГРАДУСОВ 10 УЗЛОВ, ЩНХ 1008, "СКОРАЯ ПОМОЩЬ" ПРЕДУПРЕЖДЕНА</p> <p>(G-CD WALDEN TOWER NUMBER 1 CLEARED STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY 17 WIND 180 DEGREES 10 KNOTS QNH 1008 AMBULANCE ALERTED)</p>			

РАЗРЕШЕН ЗАХОД НА ПОСАДКУ С ПРЯМОЙ НА ВПП 17,
ЩНХ 1008, G-CD

(CLEARED STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY 17 QNH 1008 G-CD)



**ПАН ПАН, ПАН ПАН, ПАН ПАН, УОЛДЕН
ВЫШКА, G-BBCC, ПЕРЕХВАТИЛ
СРОЧНЫЙ ВЫЗОВ ОТ G-ABCD,
ПАССАЖИР С ПОДОЗРЕВАЕМЫМ
СЕРДЕЧНЫМ ПРИСТУПОМ, ПРОСИТ
ВНЕОЧЕРЕДНУЮ ПОСАДКУ В
УОЛДЕНЕ. ОН НАХОДИТСЯ В 10 МИЛЯХ
СЕВЕРНЕЕ НА ВЫСОТЕ 2 000 ФУТОВ**

(PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN
WALDEN TOWER G-BBCC
INTERCEPTED URGENCY CALL
FROM G-ABCD PASSENGER WITH
SUSPECTED HEART ATTACK
REQUESTING PRIORITY LANDING
WALDEN. HIS POSITION 10 MILES
NORTH AT 2 000 FEET)

G-BBCC, ВАС ПОНЯЛ

(G-BBCC ROGER)

G-ABCD, УОЛДЕН ВЫШКА, ВПП 35, ВЕТЕР 340 ГРАДУСОВ
10 УЗЛОВ, ЩНХ 1008, ЗОНА СВОБОДНА

(G-ABCD WALDEN TOWER RUNWAY 35 WIND
340 DEGREES 10 KNOTS QNH 1008 NO TRAFFIC)

(Если G-ABCD не подтверждает получение этого сообщения,
G-BBCC ретранслирует его)



(if G-ABCD does not acknowledge this message
G-BBCC will relay)

9.3.2 В первом примере, приведенном выше, пилоту могут быть заданы дополнительные вопросы, чтобы помочь в определении местоположения воздушного судна.

9.4 АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ

9.4.1 В том случае, когда воздушное судно объявляет об аварийном снижении, диспетчер предпринимает все возможные действия, чтобы обезопасить другие воздушные суда.

9.4.2 При необходимости после передачи общего предупреждения воздушным судам об аварийном снижении следует давать конкретные указания.

		ФАСТЭР 345, МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ NDB НОРТ-КРОСС, АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ ДО ЭП 100 ПО ПРИЧИНЕ РАЗГЕРМЕТИЗАЦИИ
ВНИМАНИЕ ВСЕМ ВОЗДУШНЫМ СУДАМ В РАЙОНЕ NDB НОРТ-КРОСС, ВЫПОЛНЯЕТСЯ АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ С ЭП 350 ДО ЭП 100, ПОКИНУТЬ А1 НА СЕВЕР НЕМЕДЛЕННО		
(ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF NORTH CROSS NDB, EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM FL 350 TO FL 100, LEAVE A1 TO THE NORTH IMMEDIATELY)		

9.5 ОТКАЗ СВЯЗИ НА ВОЗДУШНОМ СУДНЕ

Примечание. Общие правила, которые применимы в случае отказа связи, содержатся в томе II Приложения 10.

9.5.1 Когда бортовая станция не может установить контакт с авиационной станцией на выделенной частоте, она предпринимает попытку установить контакт на другой частоте, соответствующей данному маршруту. Если и эта попытка безуспешна, воздушное судно пытается установить связь с другими воздушными судами или другими авиационными станциями на частотах, соответствующих данному маршруту.

9.5.2 Если попытки, указанные в п. 9.5.1, оказываются неудачными, воздушное судно передает свое сообщение дважды на выделенной частоте (частотах), перед которым следует фраза "ПЕРЕДАЮ БЛИНДОМ" (TRANSMITTING BLIND), и, если необходимо, включает адресат (адресаты), для которого предназначается данное сообщение.

9.5.3 Когда воздушное судно не может установить связь вследствие отказа приемника, оно передает донесения в установленное по графику время или донесения о местоположении на установленной для использования частоте, перед которыми следует фраза "ПЕРЕДАЮ БЛИНДОМ ВСЛЕДСТВИЕ ОТКАЗА ПРИЕМНИКА" (TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE). Воздушное судно передает желаемое сообщение, затем полностью повторяет его. Во время этой процедуры воздушное судно также сообщает время, когда оно намерено провести следующую передачу.

9.5.4 Воздушное судно, которое обеспечивается диспетчерским управлением или консультативным обслуживанием, в дополнение к соблюдению положений п. 9.5.3, передает информацию, касающуюся намерений командира воздушного судна в отношении продолжения полета.

9.5.5 Когда воздушное судно не может установить связь вследствие отказа бортового оборудования, оно, если имеется специальное оборудование, выбирает соответствующий код ВОРЛ для указания отказа связи (7600).

9.5.6 Когда авиационная станция не может установить контакт с воздушным судном после вызовов на частотах, которые, как предполагается, прослушиваются воздушным судном, она:

- a) просит другие авиационные станции оказать помощь путем вызова данного воздушного судна и, если необходимо, ретрансляции трафика; и/или
- b) просит воздушные суда, находящиеся на этом маршруте, попытаться установить связь с данным воздушным судном и, если необходимо, ретранслировать сообщения.

9.5.7 Если попытки, указанные в п. 9.5.6, оказываются неудачными, авиационная станция должна передавать "блиндром" сообщения, адресуемые воздушному судну, кроме сообщений, содержащих диспетчерские разрешения, на частоте (частотах), которая, как предполагается, прослушивается воздушным судном.

9.5.8 Передача "блиндром" диспетчерских разрешений воздушному судну не проводится, кроме как по специальной просьбе составителя сообщения.

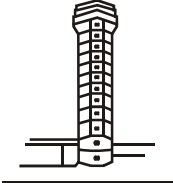

Примечание. Примеры отказов радиосвязи (передатчика) в условиях, когда используется радиолокатор, приведены в главе 6.

Глава 10

ПЕРЕДАЧА МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ И ДРУГОЙ ИНФОРМАЦИИ ПО АЭРОДРОМУ

10.1 ВВЕДЕНИЕ

Метеорологическая информация в форме сообщений, прогнозов или предупреждений предоставляется пилотам, использующим авиационную подвижную службу, или путем радиовещательных передач (например, VOLMET), или специальных передач от наземного персонала пилотам. При этом должны применяться специальные метеорологические сокращения и термины, а информация должна передаваться медленно и произноситься отчетливо, чтобы принимающий мог в случае необходимости записать эти данные.

	<p>G-CD, УОЛДЕН ВЫШКА, ТЕКУЩАЯ ПОГОДА: ВЕТЕР 360 ГРАДУСОВ 5 УЗЛОВ, ВИДИМОСТЬ 20 КИЛОМЕТРОВ, НЕБОЛЬШАЯ ОБЛАЧНОСТЬ НА 2 500 ФУТОВ, ЩНХ 1008</p>	
	<p>(G-CD WALDEN TOWER PRESENT WEATHER WIND 360 DEGREES 5 KNOTS VISIBILITY 20 KILOMETRES FEW CLOUDS 2 500 FEET QNH 1008)</p>	<p>ЩНХ 1008, G-CD (QNH 1008 G-CD)</p>
<p>ФАСТЭР 345, СТЕФЕНВИЛЛ, ВЕТЕР 360 ГРАДУСОВ 25 УЗЛОВ, ВИДИМОСТЬ 1 000 МЕТРОВ, НЕПРЕРЫВНЫЙ УМЕРЕННЫЙ ДОЖДЬ, СПЛОШНАЯ ОБЛАЧНОСТЬ НА 600 ФУТАХ, ЩНХ 1001</p>		
<p>(FASTAIR 345 STEPHENVILLE WIND 360 DEGREES 25 KNOTS VISIBILITY 1 000 METRES CONTINUOUS MODERATE RAIN OVERCAST 600 FEET QNH 1001)</p>		
<p>ФАСТЭР 345, ЩНХ 1001, ПРОШУ ТЕМПЕРАТУРУ</p>		
<p>(FASTAIR 345 QNH 1001 REQUEST TEMPERATURE)</p>		

ФАСТЭР 345, ТЕМПЕРАТУРА 7

(FASTAIR 345 TEMPERATURE 7)

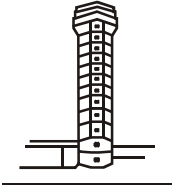
ФАСТЭР 345

(FASTAIR 345)

10.2 ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ НА ВПП (RVR)


10.2.1 При передаче сообщения о дальности видимости на взлетно-посадочной полосе следует использовать слова "ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ НА ВПП" (RUNWAY VISUAL RANGE) или сокращение RVR, за которыми следует номер ВПП с указанием, при необходимости, мест производства нескольких измерений и значение (значения) RVR.

10.2.2 При наличии нескольких данных о RVR передача их всегда начинается с данных для зоны приземления, за которыми следуют данные для средней части ВПП и, наконец, данные для зоны окончания пробега/останова воздушного судна. Когда передаются данные для всех трех зон, то их названия могут не указываться, если данные передаются в указанном выше порядке.

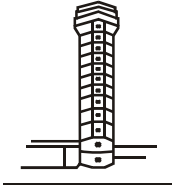


ФАСТЭР 345, RVR ВПП 27:
ЗОНА ПРИЗЕМЛЕНИЯ
650 МЕТРОВ, СЕРЕДИНА
700 МЕТРОВ, КОНЕЦ 600 МЕТРОВ

(FASTAIR 345 RVR RUNWAY 27
 TOUCHDOWN 650 METRES
 MIDPOINT 700 METRES
 STOP END 600 METRES)




ВАС ПОНЯЛ, ФАСТЭР 345
 (ROGER FASTAIR 345)



ФАСТЭР 345, RVR ВПП 27:
650 МЕТРОВ, 700 МЕТРОВ
И 600 МЕТРОВ

(FASTAIR 345 RVR RUNWAY 27
 650 METRES 700 METRES AND
 600 METRES)



ВАС ПОНЯЛ, ФАСТЭР 345
 (ROGER FASTAIR 345)

10.3 СОСТОЯНИЕ ПОВЕРХНОСТИ ВПП

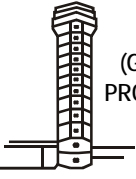

10.3.1 Методы измерения и сообщения данных о состоянии поверхности ВПП подробно описываются в Приложении 14.

10.3.2 Сообщения пилотов могут быть ретранслированы диспетчером, если считается, что данная информация может быть полезной для других воздушных судов:

“ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТОРМОЖЕНИЯ, СООБЩЕННАЯ (тип воздушного судна) В (время) (оценка эффективности торможения)”.

10.3.3 Когда диспетчер считает необходимым передать на борт воздушного судна информацию о наличии воды на ВПП, она передается с использованием терминов "ВЛАЖНАЯ" (DAMP), "МОКРАЯ" (WET), "ЛУЖИ" (WATER PATCHES) или "ЗАЛИТА ВОДОЙ" (FLOODED) в соответствии с количеством воды на ВПП.

10.3.4 Другие необходимые для пилота данные о состоянии поверхности ВПП передаются в соответствующее время.

<p>G-CD, УОЛДЕН ВЫШКА, ПРОИЗВОДИТСЯ ПОКОС ТРАВЫ В РАЙОНЕ ЦЕНТРА АЭРОДРОМА</p> <p>(G-CD WALDEN TOWER GRASS MOWING IN PROGRESS NEAR CENTRE OF AERODROME)</p> 		<p>G-CD, КОСИЛКИ ВИЖУ</p> <p>(G-CD MOWERS IN SIGHT)</p>

<p>ФАСТЭР 345, У ВПП 27 СМЕЩЕН ПОРОГ НА 500 ФУТОВ ВВИДУ РАЗБИТОЙ ПОВЕРХНОСТИ</p> <p>(FASTAIR 345 THRESHOLD RUNWAY 27 DISPLACED 500 FEET DUE BROKEN SURFACE)</p>		
<p>ВАС ПОНЯЛ, ФАСТЭР 345</p> <p>(ROGER FASTAIR 345)</p>		

<p>ФАСТЭР 345, РД ГОЛЬФ ЗАКРЫТА ВВИДУ РЕМОНТНЫХ РАБОТ, ИСПОЛЬЗУЙТЕ РД АЛЬФА ДЛЯ ОСВОБОЖДЕНИЯ ВПП</p> <p>(FASTAIR 345 TAXIWAY GOLF CLOSED DUE MAINTENANCE USE ALPHA TO VACATE)</p>		
<p>ОСВОБОЖДАЮ ПО АЛЬФА, ФАСТЭР 345</p> <p>(VACATE VIA ALPHA, FASTAIR 345)</p>		

Глава 11

РАЗЛИЧНЫЕ ВИДЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПОЛЕТОВ

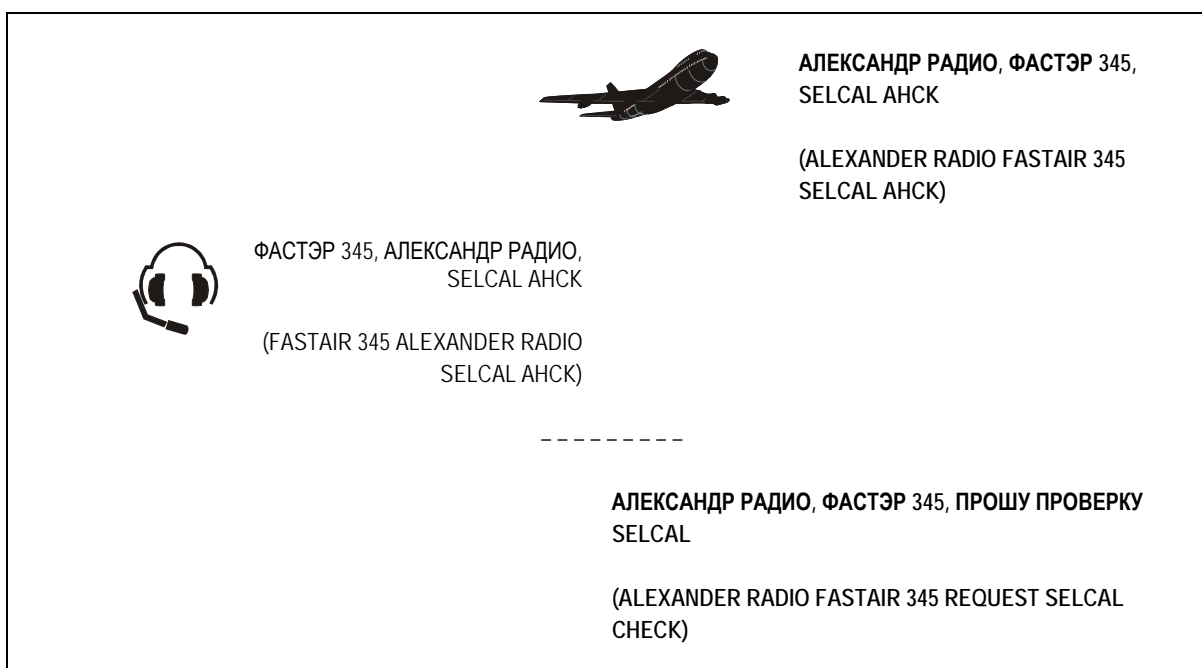
11.1 ИЗБИРАТЕЛЬНЫЙ ВЫЗОВ (SELCAL)

11.1.1 SELCAL является системой, в которой речевой вызов заменяется передачей кодированных тональных сигналов на используемой частоте. Прием присвоенного кода SELCAL приводит в действие систему вызова в кабине летного экипажа, и пилоту уже нет необходимости постоянно радиопрослушивать частоты. Подробное описание правил SELCAL дается в томе II Приложения 10.

11.1.2 Если предполагается применение кода SELCAL во время пролета, то такой код указывается в плане полета. Однако если имеется сомнение относительно наличия сведений у наземной станции, пилот включает код SELCAL воздушного судна в первоначальный вызов, используя фразу "SELCAL (номер кода)". Если оборудование SELCAL неисправно или оно выходит из строя, необходимо использовать фразу "SELCAL НЕ РАБОТАЕТ" (INOPERATIVE SELCAL).

11.1.3 Любая необходимая проверка SELCAL производится путем использования фразы "ПРОШУ ПРОВЕРКУ SELCAL" (REQUEST SELCAL CHECK). Прием соответствующего кода и тонового сигнала следует подтверждать фразой "SELCAL В ПОРЯДКЕ" (SELCAL OK).

11.1.4 Если кодированный сигнал слабый или не может привести в действие систему вызова в кабине экипажа, пилоту следует сообщить об этом диспетчеру, используя фразу "СИГНАЛ SELCAL НЕ ПРИНЯТ, ПОВТОРИТЕ ВЫЗОВ" (NEGATIVE SELCAL, TRY AGAIN).



ФАСТЭР 345, АЛЕКСАНДР РАДИО, ВЫПОЛНЯЮ
(передает соответствующий код SELCAL)

(FASTAIR 345 ALEXANDER RADIO WILCO
(transmits SELCAL code applicable))

ФАСТЭР 345, SELCAL В ПОРЯДКЕ

(FASTAIR 345 SELCAL OK)

или

ФАСТЭР 345, СИНГАЛ SELCAL НЕ ПРИНЯТ,
ПОВТОРИТЕ ВЫЗОВ

(FASTAIR 345 NEGATIVE SELCAL, TRY AGAIN)

11.2 АВАРИЙНЫЙ СЛИВ ТОПЛИВА

Если воздушное судно сообщило органу ОВД, что оно намерено выполнить аварийный слив топлива, этот орган ОВД координирует с летным экипажем маршрут и высоту полета, а также продолжительность аварийного слива топлива. Другие воздушные суда, о которых известно, эшелонируются по отношению к воздушному судну, сливающему топливо, с установленными минимумами эшелонирования. Неконтролируемым воздушным судам по радио передается предупреждение.

**ВСЕМ СТАНЦИЯМ, АЛЕКСАНДР КОНТРОЛЬ,
B-777 ПРОИЗВОДИТ АВАРИЙНЫЙ СЛИВ ТОПЛИВА
НА ЭП 90 НА УЧАСТКЕ 10 МИЛЬ ЮЖНЕЕ КЕННИНГТОНА
ПО ЛИНИИ ПУТИ 180 НА ПРОТЯЖЕНИИ 50 МИЛЬ.
НЕ ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ МЕЖДУ ЭП 60 И ЭП 100,
В ПРЕДЕЛАХ 50 МИЛЬ СЗАДИ, 10 МИЛЬ ВПЕРЕДИ
ЭТОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА И В ПРЕДЕЛАХ
10 МОРСКИХ МИЛЬ ПО СТОРОНАМ ЛИНИИ
АВАРИЙНОГО СЛИВА ТОПЛИВА**



(ALL STATIONS ALEXANDER
CONTROL B777 DUMPING FUEL FL 90
BEGINNING 10 MILES
SOUTH OF KENNINGTON ON
TRACK 180 FOR 50 MILES.
AVOID FLIGHT BETWEEN FL 60
AND FL 100 WITHIN 50 MILES BEHIND,
10 MILES AHEAD OF THE AIRCRAFT AND
WITHIN 10 NM TO THE SIDES OF
FUEL DUMPING TRACK)

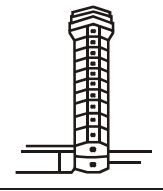
**ВСЕМ СТАНЦИЯМ, АЛЕКСАНДР КОНТРОЛЬ,
АВАРИЙНЫЙ СЛИВ ТОПЛИВА ЗАКОНЧЕН**

(ALL STATIONS ALEXANDER CONTROL
FUEL DUMPING COMPLETED)


11.3 ТУРБУЛЕНТНОСТЬ В СЛЕДЕ

Если известна или подозревается турбулентность в следе, УВД передает соответствующее предупреждение воздушным судам.

**G-CD, ЗАДЕРЖИТЕ ТРЕТИЙ РАЗВОРОТ ВВИДУ
ТУРБУЛЕНТНОСТИ СЛЕДА, ВПЕРЕДИ ПРОИЗВОДИТ
ПОСАДКУ B-757**



(G-CD EXTEND DOWNWIND DUE
WAKE TURBULENCE
B757 LANDING AHEAD)



ЗАДЕРЖИВАЮ ТРЕТИЙ РАЗВОРОТ, G-CD
(EXTENDING DOWNWIND, G-CD)

**G-CD, ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ ВВИДУ
ТУРБУЛЕНТНОСТИ СЛЕДА, ВПЕРЕДИ ПРОИЗВОДИТ
ВЫЛЕТ АЭРОБУС**

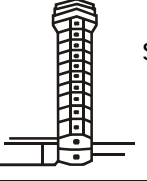
(G-CD HOLD POSITION DUE WAKE TURBULENCE
AIRBUS DEPARTING AHEAD)

ОСТАЮСЬ НА МЕСТЕ, G-CD
(HOLDING, G-CD)


11.4 СДВИГ ВЕТРА

Если ожидается сдвиг ветра или о нем сообщает воздушное судно, УВД предупреждает другие воздушные суда до тех пор, пока воздушные суда не сообщат об отсутствии данного явления.

**ФАСТЭР 345, ОСТОРОЖНО, СООБЩАЮТ О СДВИГЕ
ВЕТРА СРЕДНЕЙ СИЛЫ НА ВЫСОТЕ 800 ФУТОВ В
ПРЕДЕЛАХ 3 МИЛЬ НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ ВПП 27**



(FASTAIR 345 CAUTION MEDIUM WIND
SHEAR REPORTED AT 800 FEET 3 MILES
FINAL RUNWAY 27)

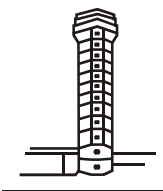



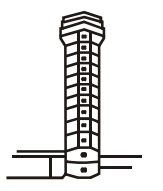

ВАС ПОНЯЛ, ФАСТЭР 345
(ROGER FASTAIR 345)

11.5 РАДИОПЕЛЕНГАЦИЯ

Пилот может запросить пеленг или курс, используя соответствующую фразу для указания необходимого вида обслуживания. Передача заканчивается позывным воздушного судна. Радиопеленгаторная станция отвечает, используя следующую формулу:

- 1) соответствующая фраза;
- 2) пеленг или курс в градусах по отношению к радиопеленгаторной станции.

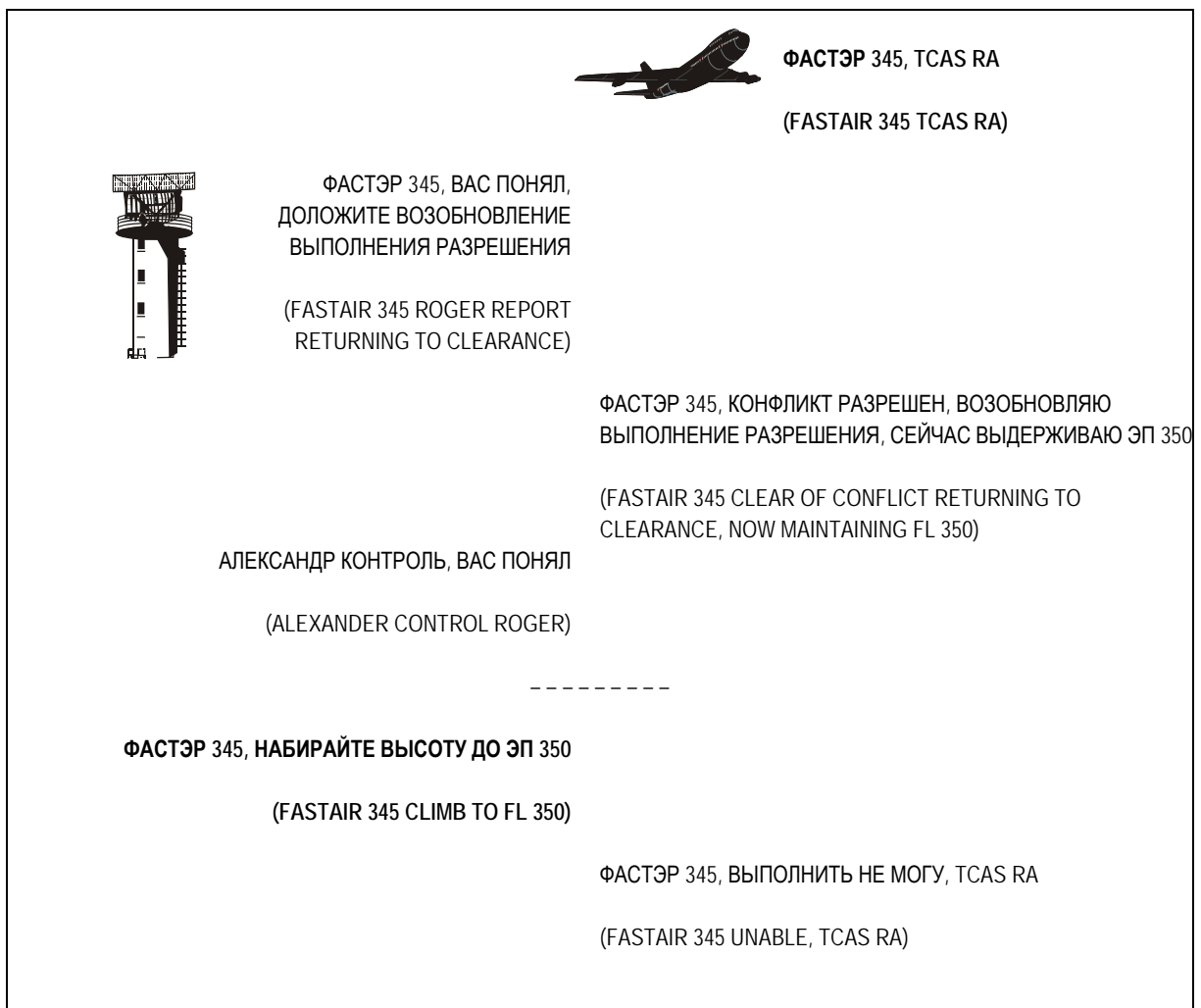
	<p>G-CD, СТЕФЕНВИЛЛ ВЫШКА, КУРС НА СТЕФЕНВИЛЛ 090 ГРАДУСОВ, КЛАСС А</p> <p>(G-CD STEPHENVILLE TOWER HEADING TO STEPHENVILLE 090 DEGREES CLASS A)</p>		<p>СТЕФЕНВИЛЛ ВЫШКА, G-ABCD, ПРОШУ КУРС НА СТЕФЕНВИЛЛ</p> <p>(STEPHENVILLE TOWER G-ABCD REQUEST HEADING TO STEPHENVILLE)</p>
<p>КЛАСС А, 090, G-CD</p> <p>(CLASS A 090 G-CD)</p>			

	<p>G-CD, СТЕФЕНВИЛЛ ВЫШКА, МАГНИТНЫЙ КУРС 090 ГРАДУСОВ, КЛАСС А</p> <p>(G-CD STEPHENVILLE TOWER QDM 090 DEGREES CLASS A)</p>		<p>СТЕФЕНВИЛЛ ВЫШКА, G-ABCD, ПРОШУ МАГНИТНЫЙ КУРС</p> <p>(STEPHENVILLE TOWER G-ABCD REQUEST QDM)</p>
<p>КЛАСС А, 090, G-CD</p> <p>(CLASS A 090 G-CD)</p>			

11.6 МАНЕВРЫ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ БСПС

11.6.1 Когда пилот сообщает о маневре, выполняемом согласно рекомендации БСПС о разрешении угрозы столкновения (RA), диспетчер не предпринимает попыток изменить траекторию полета воздушного судна до тех пор, пока пилот не доложит о возвращении к выполнению полета на условиях действующего разрешения или указания УВД, однако, по мере необходимости, предоставляет ему информацию о движении.

11.6.2 После того как в соответствии с RA воздушное судно перестает выполнять диспетчерское разрешение, диспетчер больше не несет ответственности за обеспечение эшелонирования между этим воздушным судном и любыми другими воздушными судами, на выполнение полета которых может непосредственно повлиять маневр, осуществляемый согласно RA. Диспетчер начинает нести ответственность за обеспечение эшелонирования для всех находящихся вблизи воздушных судов, после того как подтвердит получение донесения летного экипажа о том, что воздушное судно возобновило выполнение полета согласно действующему диспетчерскому разрешению, или после того, как диспетчер подтвердит получение донесения летного экипажа о том, что воздушное судно возобновляет выполнение действующего диспетчерского разрешения, и передаст альтернативное разрешение, получение которого подтвердит летный экипаж.



ФАСТЭР 345, АЛЕКСАНДР КОНТРОЛЬ, ВАС ПОНЯЛ,
ДОЛОЖИТЕ ВЫДЕРЖИВАНИЕ ЭП 310

(FASTAIR 345 ALEXANDER CONTROL ROGER REPORT
MAINTAINING FL 310)

ФАСТЭР 345, КОНФЛИКТ РАЗРЕШЕН, ВНОВЬ ЗАНЯЛ ЭП 310

(FASTAIR 345 CLEAR OF CONFLICT FL 310 RESUMED)

АЛЕКСАНДР КОНТРОЛЬ, ВАС ПОНЯЛ

(ALEXANDER CONTROL ROGER)

— КОНЕЦ —

ТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗДАНИЯ ИКАО

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

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

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

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

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

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

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

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

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

© ИКАО 2007
11/07, R/P1/110

Заказ № 9432
Отпечатано в ИКАО

