

Ұшуды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде фразеология және радиоалмасу қағидаларын бекіту туралы

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің м.а. 2010 жылғы 15 қазандағы № 454 Бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2010 жылы 15 қарашада N 6635 тіркелді.

Ескерту. Бұйрықтың тақырыбы жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 24.02.2023 № 118 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

"Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" Қазақстан Республикасы Заңының 30-бабының 5-тармағына сәйкес **БҰЙЫРАМЫН:**

Ескерту. Кіріспе жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 24.02.2023 № 118 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1. Қоса беріліп отырған Ұшуды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде фразеология және радиоалмасу қағидалары бекітілсін.

Ескерту. 1-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 24.02.2023 № 118 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

2. Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі Азаматтық авиация комитеті (Р.Ө. Әдимолда) белгіленген тәртіпте мемлекеттік тіркеу үшін осы бұйрықтың Қазақстан Республикасы Әділет министрлігіне ұсынылуын қамтамасыз етсін.

3. Осы бұйрықтың орындалуын бақылау Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникация вице-министрі Е.С. Дүйсенбаевқа жүктелсін.

4. Осы бұйрық алғаш рет мемлекеттік тіркелген күннен бастап қолданысқа енгізіледі.

Министрдің міндетін атқарушы

Е. Дүйсенбаев

Көлік және коммуникация
министрінің міндетін
атқарушының
2010 жылғы 15 қазандағы
№ 454 бұйрығын бекітілген

Ұшуды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде фразеология және радиоалмасу қағидалары

Ескерту. Тақырып жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 24.02.2023 № 118 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

Ескерту. Ереже жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрінің 18.09.2018 № 654 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1-тарау. Жалпы қағидалар

1. Осы Ұшуды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде фразеология және радиоалмасу қағидалары (бұдан әрі – Қағидалары) "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" Қазақстан Республикасы Заңының, Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2011 жылғы 16 мамырдағы № 279 бұйрығымен (Қазақстан Республикасының нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 7006 болып тіркелген) бекітілген Әуе қозғалысына қызмет көрсету және ұйымдастыру жөніндегі нұсқаулықтың (бұдан әрі – Нұсқаулық) талаптарына сәйкес әзірленді және Қазақстан Республикасының әуе кеңістігіндегі, сондай-ақ әуе қозғалысын ұйымдастыруды Қазақстан Республикасы жүзеге асыратын, одан тыс жерлердегі әуе кемелерінің (бұдан әрі – ӘК) экипаждары мен әуе қозғалысына қызмет көрсету органдарының диспетчерлері арасында радиоалмасу жүргізу тәртібін және үлгілік фразеологиясын айқындайды.

Ескерту. 1-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 24.02.2023 № 118 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

2. Осы Қағидалардың талаптарын ұшуларды орындауға және әуе қозғалысына қызмет көрсетуге қатысатын басқару, ұшу, диспетчерлік құрамдағы адамдар, сондай-ақ түрлі көлік және әуеайлақ құралдарында ұшу алаңында жұмыс істейтін жер үсті қызметтерінің қызметкерлері орындайды.

3. Осы Қағидаларда авиациялық электр байланысы радиожелілеріндегі, сондай-ақ ӘК экипаждары мен әуе қозғалысына қызмет көрсету органдары диспетчерлері, диспетчерлер мен ұшу алаңында түрлі көлік және әуеайлақ құралдарында жұмыс істейтін жер үсті қызметтерінің қызметкерлері арасындағы өзара іс-әрекет кезінде радиоалмасу ұзақтығын қысқарту, ретке келтіру, оған сенімділікті арттыру және сапасын көтеруге бағытталған.

4. Фразеология әуе қозғалысына қызмет көрсету (ұшуларды басқару) органдарының диспетчерлері мен ӘК экипаждары арасындағы радиоалмасу барысында туындайтын негізгі ықтимал жағдайлар үшін әзірленген.

Радиоалмасу жүргізу кезінде осы Қағидаларда көзделген үлгілік сөз тіркестері сақталған жағдайда, радиотелефон байланысын жүргізу біркелкі болып, орын алуы мүмкін кез келген қос мағыналық азаяды.

5. ӘҚК маршруттарында, әуеайлақ аудандарында әуе қозғалысына қызмет көрсету (бұдан әрі – ӘҚК) мақсаттары үшін міндетті хабарлау пункттері (бұдан әрі – МХП), бақылау нүктелері немесе ӘҚК тарату шептері белгіленді:

1) ӘҚК органдарының жауапкершілік аудандары (аймақтары) арасындағы шекараларда;

2) ӘК ұшу бағытын өзгерту, ӘҚК маршруттарының қиылысу, ӘҚК маршрутына кіру (шығу) нүктелерінде;

3) көзбен шолып немесе борттық радиолокаторлардың көмегімен танылатын сипаттамалық бағдарларда;

4) биіктікті алу немесе төмендеу (эшелондарды ауыстыру) басталатын нүктелерде, белгіленген ұшу режимдері бар аймақтарда (аудандарда);

5) биіктікті алу, төмендеу және қонуға кіру схемаларының, күту аймақтарының сипаттамалық нүктелерінде.

Ескерту. 5-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

6. Ұшуларды орындау және ӘҚК-ны жүзеге асыру кезінде ӘК экипаждарының рұқсаттар мен хабарларға сұранымдарын, ӘҚК органдары диспетчерлерінің нұсқаулары мен ақпараттарын қамтитын міндетті хабарлар белгіленеді:

1) тіркеп сүйреу, қозғалтқыштарды іске қосу, алдын ала стартқа және атқару стартына рульдеу, ұшып шығуға (қонуға) дайындық және оларды орындау, қондыру жүйелерін, қонуға кіру схемаларын қолдану туралы, қонғаннан кейін ұшу-қону жолағын (бұдан әрі – ҰҚЖ) босату және тұраққа рульдеу туралы;

2) ӘҚК аудандарына (аймақтарына) кіру, олардан шығу, міндетті жеткізулер межелерін ұшып өтудің нақты және есептік уақыты, схемаларда белгіленген бақылау нүктелерін ұшып өту, берілген эшелонды (биіктікті) алу немесе төмендеу, қайта берілген эшелонға (биіктікке) тұру туралы;

3) ұшудың метеожағдайлары (қауіпті метеорологиялық құбылыстар), сондай-ақ құстардың (олар болған жағдайда) көбеюі мен ұшып келуі туралы;

4) нақты ӘК қатысты әуеайлақ, әуе трассалары бойынша, ұшу маршруттарында және авиациялық жұмыстар аудандарында бар шектеулер туралы;

Ескерту. 6-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

7. Осы бұйрықтың 1-қосымшасында көрсетілген радиоалмасу кезінде авиациялық терминологияның бір бөлігі болып табылатын кейбір шектеулерді қолдануға жол

беріледі, олар әріптерді хабарлауға арналған алфавитті қолданбай, яғни сөздерді тікелей оқу арқылы айтылады.

Ескерту. 1-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 21.02.2023 № 106 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

8. ӘҚҚ органдарының диспетчерлері ӘК экипаждарымен радиоалмасу кезінде, ӘҚҚ органының диспетчері белгілі бір диспетчерлік пунктте ӘҚҚ-ны жүзеге асыруы үшін әзірленетін жұмыс технологиясын және осы Қағидаларды басшылыққа алады.

9. Әуеайлақ аудандарында ұшып келетін және ұшып шығатын ӘК үшін метеорологиялық және ұшу ақпаратын радиохабар арқылы автоматты түрде тарату (АТІS) немесе ауа-райын өте жоғары жиілікті (ӨЖЖ) ауқымдағы радиобайланыс арнасы (МВ-арна) арқылы автоматты түрде тарату жүйелері жұмыс істейтін әуежайларда ӘК экипажы, тиісінше, ұшып шыққан кезде рульдеу диспетчерлік пунктiнiң (РДП) диспетчерлерiне, қонған кезде жақындау диспетчерлік пунктiнiң (ЖДП) диспетчерлерiне АТІS ақпаратын тыңдағаны немесе МВ-арна арқылы ауа-райын алғаны туралы хабарлайды. Егер әуе кемесiнiң экипажы АТІS ақпаратын тыңдағаны немесе МВ-арна арқылы ауа-райын алғаны туралы хабарламаса, онда диспетчер оны баяндауды талап етеді.

10. Әуе қозғалысына ӘҚҚ-ның байқау жүйелері (әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесі (бұдан әрі – ӘҚБ АЖ) немесе қайталама шолу радиолокаторы (бұдан әрі – ҚШРЛ)) арқылы қызмет көрсеткен жағдайда, қолданылуының технологиялық ерекшеліктерін ескере отырып, радиоалмасу фразеологиясы қолданылады.

11. Қазақстан Республикасы аумағында радиотелефон байланысы қазақ, орыс немесе ағылшын тілдерінде жүзеге асырылады. Ағылшын тілі кез келген борттық станцияның сұранысы бойынша және бекітілген әуежайларға (әуеайлақтарға) және халықаралық ұшуларды қамтамасыз ету үшін қолданылатын бағыттарға қызмет көрсететін барлық жер үсті станцияларында қолданылады.

12. Осы Қағидаларда белгіленген радиоалмасу фразеологиясы, осы Қағидаларда көзделген барлық жағдайларда қолданылады. Осы Қағидада көзделмеген жағдайлар орын алған жағдайда, радиобайланыс жүргізу кезінде қарапайым ауызекі тіл қолданылады.

13. Осы Қағидаларда Қазақстан аумағындағы ӘҚҚ-ның халықаралық практикадан айырмашылығы (өлшем бірліктері, әуе кеңістігі құрылымы мен орындалатын процедура ерекшеліктері, биіктік өлшеу қондырмалары), сондай-ақ орыс және ағылшын тілдеріндегі лексикалық өзгешеліктер ескеріледі.

14. Осы Қағидаларда белгіленген талаптардан ауытқу фразеологияны бұзумен тең.

15. Осы Қағидаларда мынадай анықтамалар қолданылады:

- 1) абсолюттік биіктік (altitude) – теңіздің орташа деңгейінен вертикаль бойынша нүктенің немесе нүкте ретінде қабылданған объектінің деңгейіне дейінгі қашықтық;
- 2) ӘК радиолокациялық векторлау (radar vectoring) – радиолокатордың деректерін пайдалану негізінде белгілі бір бағыттарды көрсету арқылы ӘК навигациялық дәлденуін қамтамасыз ету;
- 3) әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету (aerodrome control service) – әуеайлақтық қозғалыстарға диспетчерлік қызмет көрсету;
- 4) әуеайлақтық қозғалыс (aerodrome traffic) – әуеайлақтың маневр жасау алаңындағы ӘК және көлік құралдарының қозғалысы, сондай-ақ әуеайлақ ауданында барлық ӘК ұшулары;
- 5) әуеайлақтық ұшу-ақпараттық қызмет көрсету органы (AFIS) – әуеайлақтық ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуге және авариялық хабар беруге арналған орган;
- 6) әуе қозғалысы (air traffic) – ұшуда және әуеайлақтың маневр жасау алаңындағы әуе кемесінің қозғалысы;
- 7) әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету органы – тиісті жағдайларда аудандық диспетчерлік пункт орталығын, қону жақындағанда диспетчерлік органды немесе әуеайлақтық диспетчерлік пунктті білдіретін ортақ термин;
- 8) әуе қозғалысына қызмет көрсету (air traffic service) – тиісті жағдайларда ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуді, авариялық құлақтандыруды, әуе қозғалысына консультациялық қызмет көрсетуді, әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетуді (аудандық диспетчерлік қызмет көрсету, жақын келгенде диспетчерлік қызмет көрсету немесе әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету) білдіретін жалпы термин;
- 9) әуе қозғалысына қызмет көрсетуді бақылау жүйесі – ADS-B, ПОРЛ, ҚШРЛ жүйелері немесе әуе кемесін тануға мүмкіндік беретін кез келген басқа салыстырмалы жер үсті жүйесі деп түсінілетін жалпы термин;
- 10) әуе трассасы – ӘК ұшуына арналған және аэронавигациялық құрылғыларымен жабдықталған дәліз түріндегі әуе кеңістігі;
- 11) бақыланатын әуе кеңістігі (controlled airspace) – әуе кеңістігінің сыныпталуына сәйкес оның шегінде әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету қамтамасыз етілетін белгілі бір көлемдегі әуе кеңістігі;
- 12) "блиндпен" хабарлау (blind transmission) – екі жақты байланыс орнату мүмкін болмаған, бірақ шақырылып жатқан станция хабарларды қабылдай алады деген болжам болған жағдайда бір станциядан екінші станцияға хабар беру;
- 13) диспетчерлік аймақ (control zone) – жер бетінен бастап белгіленген жоғары шекараға дейінгі созылатын бақыланатын ӘК;
- 14) диспетчерлік рұқсат (air traffic control clearance) – ӘКҚ органы әуе кемесінің экипажына ұшуды орындауға байланысты беретін және тиісті шарттармен және ұшу қағидаларында белгіленген негізделген рұқсат;

- 15) екі жақты "жер – әуе" байланысы (air-ground communication) – әуе кемелері мен ӘҚҚ органдары арасындағы екі жақты байланыс;
- 16) жақындау диспетчерлік қызмет көрсету (approach control service) – ӘК әуеайлақтардан (тікұшақ айлақтарынан) ұшып келуі мен ұшып кетуіне байланысты ұшуларға диспетчерлік қызмет көрсету;
- 17) жол сызығы (track) – оның кез келген нүктесіндегі, бағыты әдетте меридиандардың солтүстік (ақиқат, магниттік немесе шарттық) бағытынан бастап есептелетін бұрыштық градуспен көрсетілетін ӘК жер үстінде ұшу траекториясының проекциясы;
- 18) көзбен шолып қарағандағы метеорологиялық жағдай (visual meteorological conditions) – бұлтқа дейінгі арақашықтық ұзақтығының және белгіленген минимумға сәйкес келетін немесе одан асып түсетін бұлттардың төменгі шекарасының биіктігінің шамаларын білдіретін метеорологиялық жағдай;
- 19) күту рәсімі (holding procedure) – ӘК кезекті рұқсатты күту кезінде белгілі бір әуе кеңістігінде тұруына мүмкіндік беретін маневрлар;
- 20) қонуға көзбен шолып кіру (visual approach) – ұшу кезінде аспаптар бойынша қонуға кіру (бұдан әрі АҰЕ) схемасы ішінара немесе толықтай сақталмаған кезде және қонуға кіру жердегі көзге көрінетін бағдарлар бойынша орындалған жағдайда қонуға кіру;
- 21) маневр жасау алаңы (manoeuvring area) – перронды қоспағанда, ӘК ұшуына, қонуына және рульдеуіне арналған әуеайлақтың бөлігі;
- 22) перрон (apron) – ӘК жолаушыларды отырғызу (түсіру), почтаны және жүктерді тиеу немесе түсіру, май құю, тұраққа қою немесе техникалық қызмет көрсету мақсатында әуе кемесінің орналастыруға арналған әуеайлақтың құрлықтағы белгіленген алаңы;
- 23) радиохабар тарату (broadcast) – нақты бір станцияға (немесе станцияларға) арналмаған, аэронавигацияға қатысты ақпарат беру;
- 24) рұқсаттың қолданылу шекарасы (clearance limit) – ӘК берілетін диспетчерлік рұқсаттың оған дейін жарамды пункті;
- 25) тану (identification) - ӘК орналасқан жерінің белгісі әуе жағдайының индикаторында көрінетін және танылатын жағдайлар;
- 26) ҰҚЖ-дағы көру мүмкіндігінің қашықтығы (runway visual range) – ҰҚЖ осьтік жол сызығында тұрған әуе кемесінің кабинасынан ұшқыш ҰҚЖ бетінде таңбаланған белгілерді немесе ҰҚЖ шектейтін не осьтік жол сызығын белгілейтін оттарды көруі мүмкін шектегі ең жоғары арақашықтық;
- 27) ұшу ақпаратының орталығы (ҰАО) – ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуді қамтамасыз етуге және авариялық хабар беруге арналған орган;

28) ұшу жоспары (flight plan) – ӘҚҚ органдарына ұсынылатын әуе кемесінің көзделіп отырған ұшуы немесе ұшудың бір бөлігі туралы белгілі бір мәліметтерді қамтитын белгіленген нысандағы құжат;

29) ұшулардың әуеайлақтық шеңбері (aerodrome traffic circuit) – ол бойынша (немесе бөлігі бойынша) ұшып көтерілгеннен кейін биіктік алу, қонуға бет алу үшін құлдилау, қонуды күту, әуеайлақ үстінде ұшуды орындай алатын әуеайлақ ауданында белгіленген бағыт;

30) ұшу эшелоны (flight level) – 760 миллиметр сынап бағанасының (1013,2 гектопаскаль) белгіленген қысым шамасына жатқызылған және қысымның белгіленген аралықтары шамасында осындай басқа да беттерден биік тұратын тұрақты атмосфералық қысым беті;

31) хабар жеткізу пункті (reporting point) – ӘК ұшып бара жатқан жерін хабарлауға болатын белгілі бір географиялық бағдар.

Ескерту. 15-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

16. Осы Қағидаларда қолданылатын, авиациялық ағылшын тілінде қабылданған қысқартулар осы Қағидалардың 1-қосымшасында келтірілген.

2-тарау. Радиоалмасудың жалпы тәртібі

1-параграф. Радиоалмасу жүргізу

17. ӘҚҚ диспетчерлік пункттерінің диспетчерлерімен радиоалмасу кезінде авиациялық электр байланысын ӘК командирі немесе оның тапсырмасы бойынша ӘК экипажы мүшелерінің бірі, ал байланыстың жер үсті арналары бойынша – ӘҚҚ диспетчерлері мен әуежайдың (әуеайлақтың) немесе әуе кемесін пайдаланушының (бұдан әрі – пайдаланушы) жер үсті қызметтеріндегі қызметкерлер жүзеге асырады.

18. Байланыстың жер үсті арналары бойынша ұшуларды орындауға, оларды қамтамасыз етуге және әуе қозғалысына қызмет көрсетуге тікелей қатысы жоқ радиоалмасу жүргізуге немесе ақпаратпен алмасуға тыйым салынады. Радиоалмасуды осы Қағидаларда белгіленген талаптардан ауытқып жүргізуге ӘК ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету қажеттілігіне байланысты, жекелеген жағдайларда ғана рұқсат етіледі.

19. Радио арқылы сөйлесу паразит-сөздерсіз және мүдіріп қалу дыбыстарынсыз, жеке сөздерді оқу қағидасы сақталып, анық оқылып, қысқа болуы тиіс. ӘК ұшуды орындауына, ӘҚҚ-ға және ӘК ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету қажеттілігіне байланысты мәліметтер таратылуы тиіс.

20. Қазақстан Республикасының аумағында (аумағы үстінде) ӘК экипаждары радиоалмасуды қазақ тілінде немесе орыс не ағылшын тілінде жүргізеді. Экипаждың байланысқа алғаш шыққан сәтінде таңдаған тілі осы диспетчерлік пункттің бүкіл

жауапкершілік аймағында ұшу кезінде сақталады. Ұшу қауіпсіздігі мақсатында, радиоалмасу жүргізу тілін тараптардың кез келгенінің бастамасы бойынша өзгертуге болады.

21. Қабылданатын ақпаратты қабылдау сапасын арттыру және бұрмалануын немесе қате тұжырымдалуын болдырмау мақсатында:

1) хабар беруді бастамас бұрын қолдануға белгіленген жиілікте радиоалмасу бар екенін, жүріп жатқан хабар беруге кедергі келтірмес үшін, байланыстың жер үсті арнасының бос еместігін білдіретін сигналдың жоқтығын тыңдап алу қажет;

2) анық және таза сөйлеу қажет: сөйлеу жылдамдығы минутына 100 сөзден аспауы тиіс;

3) ақпаратты беру дыбысын тұрақты деңгейде ұстау қажет;

4) хабар беруді бастамас бұрын беру ауыстырып-қосқышын (тангентаны) басып, хабар аяқталғанша ұстап тұру, оның "жабысып қалуын" уақтылы ескерту қажет.

22. ӘК экипаждарымен және жердегі абоненттермен радиоалмасу жүргізу ерекшелігін диспетчер белгілейді.

2-параграф. Әріптер мен сандарды хабарлау

23. Байланысты жылдамдату үшін, сөздерді фонетикалық алфавитті қолдану арқылы әріптеп айтпай, толық айтқан дұрыс, тек хабар дұрыс қабылданып, дұрыс түсінілсе болғаны.

24. Радиотелефон индексі мен әуе кемесінің түрін қоспағанда, ӘК шақыру белгісіндегі әрбір әріп фонетикалық алфавитті қолданып, жеке-жеке айтылуы тиіс.

25. Егер радиоалмасу жүргізу барысында жалқы есімдердің, қызметтік қысқартулардың және жеке сөздердің айтылуы түсініксіз болса, олар әріптеп айтылады. Мұндай жеткізу кезінде мәтіндегі әрбір әріп оған берілген атау бойынша айтылады.

26. Фонетикалық алфавитті қолдану кезінде осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 1-кестеде келтірілген сөздерді қолданған дұрыс.

27. Радиотелефон арқылы хабарланатын сандар осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 2-кестеге сәйкес айтылады.

28. Бүтін жүздіктерден, бүтін мыңдықтардан және бүтін мыңдықтар мен бүтін жүздіктер қатарынан басқа сандарды ағылшын тілінде айтқан кезде, әрбір сан жеке айтылады. Бүтін жүздіктер мен бүтін мыңдықтарды айтқан кезде жүздіктер немесе мыңдықтар санын білдіретін әрбір цифр жеке айтылғаннан кейін, тиісінше "жүз" немесе "мың" сөзі айтылады. Мыңдықтар мен бүтін жүздіктерді айтқан кезде әрбір цифр мыңдықтар санын білдіретін санда айтылып, одан кейін "мың" сөзі, әрі қарай жүздіктер саны мен "жүз" сөзі айтылуы тиіс. Сандарды айту үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 3-кестеде ағылшын және орыс тілдерінде келтірілген.

29. Радиобайланыс тұрақсыз болған жағдайда бағыттарды, пеленгілерді, атмосфералық қысымды, эшелондарды, уақытты және ұшуларды орындауға қатысты

басқа да деректерді хабарлау кезінде сандағы әрбір цифрды жеке айтқан дұрыс. Мұның үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 4-кестеде келтірілген.

30. Ондық үлестер ағылшын тіліндегі "decimal (дэ-си-мал)" сөзімен және тиісті жерде айтылатын орыс тіліндегі "ЗАПЯТАЯ" сөзімен беріледі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 5-кестеде келтірілген.

3-параграф. Уақытты хабарлау

31. Уақыт туралы хабар берген кезде сол кездегі уақыттың минуттары ғана көрсетіледі. Уақыт мәнін дұрыс түсінбей қалу жағдайы орын алмас үшін, қажет болған жағдайда, сағат та минуттар да көрсетіледі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 6-кестеде келтірілген.

32. Уақыт туралы хабар беру кезінде дүниежүзілік координацияланған уақыт қолданылады (орыс тіліндегі аббревиатурасы – УТЦ, ағылшын тіліндегі аббревиатурасы – UTC).

33. Борттағы сағаттардың көрсеткіштерін ұшу кезінде тексеру ӘҚҚ-ның тиісті органынан ағымдағы уақытты сұрау арқылы жүргізіледі. Тексеру кезінде уақыт минуттың ширегіне дейін айтылып, дәл көрсетіледі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 7-кестеде келтірілген.

34. МЖП-ны кезекті ұшып өтудің есептік уақыты ӘК ұшып бара жатқан жері туралы хабармен бірге немесе ӘҚҚ диспетчерінің сұрауы бойынша айтылады.

35. Егер ұшу жағдайлары бойынша МЖП-ны кезекті ұшып өтудің бұрын хабарланған есептік уақытының 2 және одан көп минут айырмашылығы болса, ӘК экипажы ӘҚҚ диспетчеріне МЖП-ны ұшып өтудің жаңа нақтыланған есептік уақытын хабарлайды.

36. ӘК экипажы МЖП-ға шығудың нақты уақытын ӘҚҚ диспетчеріне МЖП-ны ұшып өту сәтінде хабарлайды. ӘК экипажы МЖП-ны нақты ұшып өткені туралы, ұшып өткеннен кейін мүмкіндігінше ертерек баяндауы тиіс.

4-параграф. Үлгілік сөздер мен сөз тіркестері

37. Радиоалмасу барысында осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 8-кестеге сәйкес мәндегі үлгілік сөздер мен сөз тіркестерін қолданған дұрыс.

38. Ағылшын тіліндегі авиациялық фразеологияда "тыйым саламын" деген ұғым жоқ. Ағылшын тілінде мына сөздердің орнына:

1) "іске қосуға тыйым саламын" дегеннің орнына "negative start up" деп айтылып, себебі түсіндіріледі, мысалы: "Negative start up, snow removal in progress, expect one hour delay" - "Іске қоспай тұра тұрыңыз, қар күреліп жатыр, бір сағатқа кідіре тұрыңыз";

2) "рульдеуге тыйым саламын" дегеннің орнына "hold position" деп айтылып, себебі түсіндіріледі;

3) "екінші айналымға кетіңіз" дегеннің орнына "go around" деп айтылып, себебі түсіндіріледі, мысалы "Go around runway is occupied";

4) "ұшуға тыйым саламын" дегеннің орнына "hold position" деп айтылады, егер әуе кемесінің экипажына ұшуға рұқсат етіліп, ол екпін алуды әлі бастамаса;

5) "ұшуға тыйым саламын" дегеннің орнына "stop immediately" деп айтылады, егер әуе кемесі екпін ала бастаса.

Басқа жағдайларда "unable to approve" – "рұқсат ете алмаймын" деген сөз тіркестері қолданылады.

39. Авиациялық ағылшын тілі фразеологиясында "жүріңіз" сөзі мынадай жағдайларда қолданылады:

1) эшелондау бойынша көрсету арқылы – ...(эшелон, биіктік) UC арқылы жүріңіз – "cross UC at...(level)";

2) рұқсат етілген бағытқа параллель жол сызығымен (аралас) ұшуға байланысты көрсету арқылы – (бағыттан, жол сызығынан) оңға/солға ...(қашықтықта) жүріңіз – "proceed offset ... (distance) right/left of (route, track)";

3) күту аймағына бағыттауға байланысты көрсету арқылы (ПОД, бақылау нүктесіне) – "proceed to AI...";

4) ӘК немесе көлік құралының артынан жүріңіз – "follow...".

5-параграф. ӘҚК органдарының (диспетчерлік пункттердің) және ұшуды орындауды қамтамасыз ететін абоненттердің шақыру белгілері

40. ӘК экипаждарымен радиотелефон байланысын жүргізу үшін диспетчерлік пункттерге осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 9-кестеге сәйкес радиотелефондық шақыру белгілері белгіленген.

Радиолокациялық бақылау (бұдан әрі – РЛК) болған жағдайда "Шеңбер" диспетчерлік пунктіне "RADAR" деген шақыру белгісі беріледі. "Шеңбер" диспетчерлік пункті "Жақындау" диспетчерлік пунктінің функцияларын орындаған жағдайда, оған "APPROACH" деген шақыру белгісі берілуі мүмкін.

41. Тиісті диспетчерлік пункттің (ӘҚК органының) диспетчерін шақыру үшін ӘК экипажы оның географиялық орналасқан жерін (шартты атауын) және берілген радиотелефондық шақыру белгісін атайды.

ӘҚК бірнеше бағыттары (секторлары) болған кезде диспетчерлік пункттің шақыру белгісіне оларға берілген белгі қосылады.

Қолданылатын үлгі: "Алматы-Бақылау"; "Нұр-Сұлтан-Жақындау"

Ескерту. 41-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

42. Диспетчерлік пунктпен радиоалмасу мазмұнының бұрмалануын болдырмайтын сенімді байланыс орнағаннан кейін, диспетчерлік пункттің географиялық орналасқан

жерінің атауын (шартты атауын) және радиотелефондық шақыру белгісін атамауға да болады.

6-параграф. ӘК шақыру белгілері және рейстердің белгілері

43. ӘК экипаждары диспетчерлік пункттермен радиобайланыс жүргізу үшін мынадай шақыру түрлерін:

радиотелефон байланысы кезінде:

1) Халықаралық азаматтық авиация ұйымы (ИКАО) белгілеген немесе пайдаланушыны тіркеу кезінде алынған авиакомпанияның ресми атауын (радиотелефондық шақыру белгісін) және рейс нөмірін;

2) ӘК тіркеу нөміріне берілгенге сәйкес келетін белгілерді;

3) ӘК тіркеу белгісі алдында ӘК дайындаушы фирманың немесе моделдің атауын;

4) авиакомпанияның радиотелефондық шақыру белгісін және ӘК соңғы төрт тіркеу белгісін;

телеграф байланысы кезінде – борттық радиостанцияны пайдалануға берілген рұқсатта көрсетілген бес әріптен тұратын шақыру белгісін қолданады.

Ескерту. 43-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 24.02.2023 № 118 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

44. ӘК экипажы сенімді радиобайланысты орнатқаннан кейін және радиоалмасуды жүргізу процесінде шақыру белгілерінің цифрлық және әріптік мәндері:

1) ӘК бес таңбалы цифрлық шақыру белгісін соңғы үш цифрға дейін (85130-130);

2) ӘК шақыру белгісі ӘК-нің бес тіркеу белгісінен тұрған кезде бірінші белгіге және соңғы екі белгіге дейін (PNFEM-PEM);

3) ӘК шақыру белгісі ӘК-нің бес тіркеу белгісінен көп белгіден тұрған кезінде бірінші белгіге және соңғы үш белгіге (цифрға) дейін (N57826 – N826);

4) радиотелефондық авиакомпанияның шақыру белгісі және ӘК-нің соңғы төрт тіркеу белгісі радиотелефондық авиакомпанияның шақыру белгісіне және соңғы екі шақыру белгісіне дейін (FUSTAIR DCAB-FUSTAIR AB);

5) ӘК-нің тіркеу белгілерінің алдында дайындаушы фирманың атауы немесе ӘК моделі дайындаушы фирманың атауына немесе ӘК моделіне және соңғы екі тіркеу белгісіне дейін (SECSHA GABCD – SECSHA CD) қысқартылуы мүмкін.

Ескерту. 44-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 24.02.2023 № 118 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

45. ӘК өзінің қысқартылған шақыру белгісін ӘҚҚ органы қолданғаннан кейін ғана қолданады.

46. Байланыста шақыру белгілері соңғы үш цифры немесе соңғы екі әрпі бірдей немесе үндес (дыбысталуы ұқсас) екі немесе одан көп ӘК анықталған жағдайда, оның

шақыру белгісін қысқартуға рұқсат етілмейді. Белгілері үндес ӘК бар аймақта (ауданда) толық шақыру белгілерін қолдану туралы нұсқауды ӘҚҚ диспетчерлік пунктiнiң диспетчерi бередi.

47. ӘК авиакомпания атауынан (радиотелефондық шақыру белгiсiнен) және рейс нөмiрiнен тұратын шақыру белгiсiн қолданған жағдайда, ӘК шақыру белгiсiн қысқартуға болмайды.

48. Жүрiп өткен жолының турбуленттiлiгi жағынан ауыр немесе аса ауыр санатына жататын ӘК экипажы әрбiр диспетчерлiк пунктпен бастапқы байланыс кезiнде өзiнiң шақыру белгiсiнен кейiн тиiсiнше "ауыр" - "heavy" немесе "аса ауыр" – "super" деген сөздердi енгiзуге тиiс.

Ескерту. 48-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрiнiң 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнiнен кейiн күнтiзбелiк он күн өткен соң қолданысқа енгiзiледi) бұйрығымен.

7-параграф. Хабарланатын сандық мәндердiң көлемi

49. Сандық мәндердi хабарлаған кезде оның көлемi осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 10-кестеге сәйкес өлшем бiрлiктермен анықталады.

50. ӘК экипажы мен диспетчер арасында хабар мазмұнын дұрыс түсiнбей қалуды болдырмайтын, орыс тiлiндегi сенiмдi екi жақты радиотелефон байланысы орнағаннан кейiн, өлшем бiрлiктерi мәнiн олардың атауынсыз хабарлауға болады.

8-параграф. Радиотелефон байланысын орнату және жүргiзу

51. Радиотелефон байланысын орнату кезiнде ӘК экипажы өзiнiң әуе кемесi мен ӘҚҚ органының толық шақыру белгiсiн қолданады.

52. ӘК мен ӘҚҚ органының шақыру белгiлерiн қою тәртiбi радиоалмасу кезiнде мынадай болуы тиiс:

"жер – әуе" радиоалмасу кезiнде – ӘК шақыру белгiсi, әрi қарай хабар немесе жауап ;

"әуе – жер" радиоалмасу кезiнде:

- 1) жаңа ақпарат беру немесе сұрау кезiнде – ӘК шақыру белгiсi, әрi қарай хабар;
- 2) ӘҚҚ органының хабарына жауап беру кезiнде – қабылданған ақпаратты қайталау немесе алғанын растау, әрi қарай ӘК шақыру белгiсi. Үлгiсi осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 12-кестеде келтiрiлген.

53. Байланыс орнату кезiнде шақырудың қабылданатынына сенiмдi болған жағдайда, шақыруға жауапты күтпей, хабар жiберуге болады. Үлгiсi осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 13-кестеде келтiрiлген.

54. Диспетчерге хабарды диспетчерлік пункт аймағындағы (ауданындағы) барлық ӘК тарату талап етілген жағдайда, хабар барлық борттарға жіберіледі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 14-кестеде келтірілген.

Жалпы шақырулар растауды талап етпейді. Жеке ӘК экипаждарының хабарды алғандығына сенімсіздік туындаған жағдайда, оларды диспетчер хабарды алғандықтарын толық немесе жартылай растау үшін шақырады.

55. Қабылданған хабардың дұрыстығына күмән болған жағдайда, оны түгелдей немесе жартылай қайталау талап етіледі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 15-кестеде келтірілген.

56. Егер диспетчер кедергілерді немесе қандай да бір себептердің салдарынан ӘК нөміріне (шақыру белгісіне) сенімсіз болса, диспетчер шақырып отырған экипаждың нақты белгісін анықтау үшін оның шақыру белгісін сұрайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 16-кестеде келтірілген.

57. Диспетчер кімге екені белгісіз нұсқаулар (рұқсаттар) бермейді, ал ӘК экипажы оларды орындамайды.

58. Егер хабарлау кезінде қате жіберілсе, түзету енгізу үшін "Түзету беремін" деген сөз тіркесі айтылып, содан кейін соңғы дұрыс сөздер тобы немесе сөз тіркесі қайта айтылып, хабардың дұрыс нұсқасы беріледі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 17-кестеде келтірілген.

59. Егер түзетуді бүкіл хабарды қайталау арқылы енгізу ыңғайлырақ болса, онда диспетчер немесе ӘК экипажы "correction, i say again" немесе "түзету беремін, қайталаймын" деген сөйлемді екінші рет қолданады.

60. Сөзбе сөз растау қажет болмаса (read back), диспетчер немесе экипаж станцияның шақыру белгісін немесе "roger" немесе "түсіндім" сөздерін қолданады.

61. Диспетчерлер ӘК бортына ұшып көтерілу, бастапқы биіктікті алу кезінде, қонуға кірудің соңғы кезеңінде немесе қону кезіндегі жүріс кезінде, ӘК ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету шарттары талап ететін жағдайларды қоспағанда, ешқандай хабарлама бермейді.

Ескерту. 61-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

62. Егер хабар қабылдау қиын болатын болса, онда оның маңызды элементтері екі қайтара хабарлануы тиіс.

63. Сөзді әріптеп қайталау үшін (мысалы, геонүктені), "Spell the word...." - "Әріптеп айтыңыз ..." сөз тіркесі қолданылады.

64. Егер ӘК экипажымен радиобайланыс орнату қиын болса немесе радиостанцияның техникалық ерекшеліктеріне қарай мүмкін болмаса, диспетчер өзінің хабарларын қайта тарату үшін басқа ӘК экипаждарын пайдалана алады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 18-кестеде келтірілген.

9-параграф. ӘҚҚ-ны тапсыру

65. ӘК экипажы өзі ұшып келе жатқан ӘҚҚ-дағы диспетчерлік пункттің диспетчерінің радиобайланыс арнасын (жиілігін) үзбей тыңдайды.

66. Басқа диспетчерлік пункттің диспетчерімен радиобайланыс орнатуға ауысу ӘК ӘҚҚ көрсетілген аймақтағы (аудандағы) диспетчерлік пункттің диспетчерінен рұқсат алғаннан кейін ғана жүзеге асырылады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 19-кестеде келтірілген.

67. Диспетчерден шектес диспетчерлік пункттің жұмыс жиілігіне ауысу туралы нұсқау болмаған жағдайда, ӘК экипажы ауысуды жүзеге асырмас бұрын өзі ұшып келе жатқан ӘҚҚ диспетчерінен рұқсат сұрайды.

68. Егер ӘК экипажына белгіленген жиілікте байланыс орнату мүмкін болмаса, ұшып өткен ӘҚҚ диспетчеріне баяндап, онымен радиоалмасуды соның жиілігінде жүзеге асырады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 20-кестеде келтірілген.

69. ӘҚҚ органы қосымша хабарлар береді деген болжам болса, ӘК экипажына көрсетілген жиілікте "standby" немесе "қабылдауға дайын болыңыз" деген және "monitor" немесе ақпарат берілетін жиілікті "тыңдаңыз, бақылаңыз" деген нұсқау беріледі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы келтірілген.

10-параграф. Рұқсаттар беру және оларды қайталауға қатысты талаптар

70. Диспетчерлер ӘК экипажы жазып алуы үшін, рұқсаттарды баяу ырғақта және анық айтуы тиіс.

Бағыт бойынша ұшуға берілетін диспетчерлік рұқсат ӘК бортына қозғалтқыштарды іске қоспас бұрын берілуі тиіс.

Диспетчер бағыт бойынша ұшуға диспетчерлік рұқсатты экипажға мына жағдайларда бермейді:

- 1) экипаж рульдеумен айналысып жатса;
- 2) ӘК атқару стартында болса немесе көтеріліп бара жатса.

71. Бағыт бойынша ұшуға берілетін диспетчерлік рұқсат, ұшуға немесе қолданыстағы ҰҚЖ-ға тұруға берілген нұсқау емес.

72. Бағыт бойынша ұшуға берілетін диспетчерлік рұқсатта мынадай ақпарат болады :

- 1) рұқсат шегі – оған дейін ұшуға рұқсат етілген пункт;
- 2) әуеайлақ ауданынан шығу бағыты, аспаптар бойынша шығудың (ағылшын тіліндегі аббревиатурасы SID) стандартты бағыттары болған жағдайда, стандартты бағыт атауы беріледі. Ол болмаған жағдайда – шығу бағытының сипаттамасы беріледі;
- 3) рұқсат етілген алынатын биіктік;
- 4) жауап берушінің коды;

5) радиобайланыс арнасының жиілігі және ұшып көтерілгеннен кейін жұмыс істеу қажет болатын ӘҚҚ органының атауы.

73. Дұрыс түсінбей қалу қаупін болдырмас үшін траекторияны сипаттау кезінде "take-off" сөз тіркесі қолданылмайды. Бұл сөз тіркесі ұшуға рұқсат ету немесе оны өзгерту үшін ғана қолданылады. Қалған жағдайларда "departure" және "airborne" сөздері қолданылады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 22-кестеде келтірілген.

74. Бастапқы берілген диспетчерлік рұқсаттағы деректер өзгерген жағдайда, диспетчер ӘК экипажына осы өзгерістерді хабарлайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 23-кестеде келтірілген.

75. Осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 24-кестеде келтірілген ӘҚҚ органдарының хабарларын (нұсқауларын, рұқсаттарын) экипаж толық қайталайды.

Экипаж аталған хабарларды қайталамаған жағдайда, диспетчер оларды қайталауды талап етеді. Өз кезегінде экипаж хабарларды толық түсінбеген жағдайда, оларды қайталауды сұрайды.

Басқа рұқсаттар мен нұсқаулар, олардың түсінікті және атқарылып жатқанына күмән болмас үшін қайталанып, расталады.

Хабар қабылданғаннан кейін, ӘК экипажы өзінің шақыру белгісін атайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 25-кестеде келтірілген.

76. Егер ұшқыш рұқсатты немесе нұсқауды дұрыс қайталамаса, диспетчер "negative" немесе "қате" сөзін айтып, олардың дұрыс нұсқасын хабарлайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 26-кестеде келтірілген.

77. Егер экипаж өзі орындай алмайтын рұқсат немесе нұсқау алса, "unable to comply" немесе "орындай алмаймын" деген сөз тіркестерін қолданып, бұл туралы диспетчерге баяндап, оның себебін түсіндіреді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 27-кестеде келтірілген.

11-параграф. Радиостанцияны тексеру және байланысты сынап көру

78. Радиостанцияны тексеру үшін қосу және авиациялық электр байланысы радиожелілеріндегі байланысты сынап көруді жүзеге асыру ӘҚҚ кезіндегі радиоалмасуға кедергі келтірмейтіндей орындалады.

79. Тексеріп көру сигналдарын жіберу қажет болған жағдайда (радиостанцияны теңеу үшін), олардың ұзақтығы 10 секундтан аспауы тиіс. Мұндай сигналдарды радиотелефон арқылы беру цифрлар қатарынан және сигнал беретін радиостанцияның шақыру белгісінен тұрады.

80. ӘК экипажының немесе инженерлік-авиациялық қызмет авиатехнигінің тиісті диспетчерлік пункт жиілігінде жасалатын сынап көру байланысы мынадай тәртіппен орындалады:

1) хабарлау:

шақырылатын диспетчерлік пункттің шақыру белгісі;

ӘК нөмірі (шақыру белгісі);

сөздер:

"radio check" - байланысты тексеру;

"maintenance check"- "байланысты техникалық тексеру" (жерде);

"preflight check"- "ұшу алдындағы тексеру" (ұшар алдында);

"signal check"- "байланысты тексеру" (ұшу кезінде, қажетінше);

2) жауап беру:

ӘҚҚ органының диспетчерлік пунктiнiң шақыру белгісі;

ӘК нөмірі (шақыру белгісі);

хабардың түсінікті екенін хабарлау;

"соңы" сөзі.

81. Хабар беру кезіндегі сөздер мағынасының түсінікті болу дәрежесіне қарай байланыс сапасын тексеру осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 28-кестеде келтірілген шкала бойынша анықталады. Байланыс сапасын тексеру кезіндегі сөз тіркестерінің үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 29-кестеде келтірілген.

12-параграф. ӘК ұшу биіктігіне қатысты нұсқаулар

82. ӘК ұшуының барометрлік биіктігін есептеу "Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2017 жылғы 28 шілдедегі № 509 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тізілімінде № 15852 болып тіркелген) бекітілген Нұсқаулыққа және Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларына сәйкес жүргізіледі.

Ескерту. 82-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

83. Биіктік туралы хабарларды ағылшын тілінде беру кезінде мынадай талаптар орындалады:

1) ұшу эшелондарына қатысты хабарларда (Flight levels) "to" сөзі қолданылмайды;

2) төмендеуге және биіктікті алуға қатысты барлық хабарламаларда (Altitude) ӘК экипажы бұл ақпаратты бұрын алған жағдайды қоспағанда, QNH мәнін көрсете отырып, "Altitude" сөзі міндетті түрде көрсетіледі;

3) "re-cleared" сөз тіркесі биіктік алуға және төмендеуге қатысты қолданылмайды. Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшадағы 30-кестеде келтірілген.

Ескерту. 83-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

84. Егер әуе қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету талаптары бойынша ӘК экипажы аралық биіктік алғандығын растауы қажет болса, диспетчер аралық баяндауды және биіктік алу (төмендеу) талаптарын белгілеп, биіктік алу туралы нұсқаулар берген кезде ӘК экипажына хабарлайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 31-кестеде келтірілген.

85. ӘК экипажына биіктікті өзгерту және қажет болса биіктік алуды жылдамдату туралы нұсқау берілгеннен кейін, биіктік алу (төмендеу) жылдамдығын арттыру туралы нұсқау беріледі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 32-кестеде келтірілген.

86. Экипаж дереу төмендеуді немесе биіктік алуды талап ететін іс-қимылдарды орындауы үшін, радиоалмасуда "immediately" немесе "дереу" деген сөздер қолданылады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 33-кестеде келтірілген.

87. ӘК экипажы ӘҚҚ диспетчерлері нұсқауының (рұқсаттарының) ала сала орындалуын қамтамасыз етеді.

88. ӘҚҚ диспетчері биіктікті төмендету немесе биіктік алуды ұшқыштың қарауына қалдырған жағдайда, "when ready" немесе "есеп бойынша төмендеу" сөз тіркестері қолданылады. Бұл жағдайда ұшқыш "leaving" немесе "төмендеп бастадым" деген сөзді қолданып, өз эшелонының босағаны туралы баяндайды. Ұшқыш ӘҚҚ органына эшелонның босағаны туралы борттағы биіктік өлшеуіш ӘК осы эшелонды нақты босатқанын және аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланған тәртіптемелерге сәйкес төмендеу мен биіктік алудың тік жылдамдығын ұстап келе жатқанын көрсеткен жағдайда ғана хабарлайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 34-кестеде келтірілген.

89. Ұшудың жалпы бағытының өзгеруіне байланысты маршруттың бұрылу пунктінде эшелонды ауыстыру үшін ӘК экипажы диспетчерге осы пункттен ұшып өтудің есептік уақытын хабарлайды және бұрылу пунктіне дейін 10 теңіз милі қалғанда эшелонды ауыстыру қажеттілігі туралы баяндайды.

Ескерту. 89-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

90. Ұшу кезінде метеожағдайлар өзгеріп, ұшуды орындау қағидаларын өзгерту қажеттігі туындаса, ӘК экипажы диспетчерден рұқсат сұрайды.

91. Ұшу биіктігін өзгерту шектеулері мынадай түрде берілуі мүмкін:

1) әуедегі жағдай туралы ақпарат (қолданылатын үлгі: "эшелон 130-бен жүріңіз, қарсы келе жатқаны 140 эшелонда");

2) әуе кеңістігін пайдалану бойынша тыйым салулар мен шектеулердің бары туралы мәліметтер (қолданылатын үлгі: "Ақши - Ұзынағаш учаскесінде 150-210 эшелондары жабық");

3) қауіпті метеожағдайлар немесе орнитологиялық жағдай туралы ақпарат (қолданылатын үлгі: "алдынан/сол жағынан/оң жағынан 25 миль қашықтықта жарық, борттар бұлттардың үстінен 330 қашықтықта өтті" немесе "1500 футқа дейінгі биіктікте ауыспалы жел").

Ескерту. 91-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 24.02.2023 № 118 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

13-параграф. ӘК экипаждарының ұшып келе жатқан жерлері туралы деректерді хабарлауы

92. Ұшып келе жатқан жерлері туралы хабарларды ӘК экипаждары белгіленген МЖП немесе диспетчер тағайындаған бақылау пункттерін (межелерді) ұшып өту кезінде хабарлайды.

93. Ұшып келе жатқан жер туралы хабарларда мынадай ақпарат элементтері болады :

- 1) ӘК шақыру белгісі;
- 2) ұшып келе жатқан жері;
- 3) МЖП-ны, бақылау бағдарын (пунктін) ұшып өту уақыты;
- 4) ұшу эшелоны (биіктігі);

5) келесі пункт (кезекті) міндетті жеткізулер пункті (бақылау пункті, межесі) және ұшып өтудің есептік уақыты. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 35-кестеде келтірілген.

94. Диспетчер қолданыстағы жер үсті радиолокациялық станциясынан (бұдан әрі – РЛС) ұшуды орындау туралы (ӘК қозғалысы) жеткілікті ақпарат алса, ӘК экипаждары диспетчердің нұсқауы бойынша өзінің ұшып келе жатқан жері туралы хабарды міндетті түрде беру қажеттілігінен босатылады.

ӘК экипажы ұшып келе жатқан жері туралы хабарды жаңартуы үшін, диспетчер бұл туралы тиісті нұсқау береді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 36-кестеде келтірілген.

95. Экипаж өзінің орналасқан жерін сұрау кезінде немесе ӘК трассадан (ұшу маршрутынан) ауытқыған кезде экипажға азимут және қашықтығы немесе трассаға (ұшу маршрутына) қатысты орналасқан жері туралы ақпарат, кезекті немесе соңғы МХП дейінгі қашықтығы және жүру бағыты, әуе трассасына шығу үшін бұрыштық бұрылыс мәні (ортодромия бойынша ұшу кезінде), ұшу маршруты (олардың осьтік сызығы) беріледі.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 37-кестесінде келтірілген.

Ескерту. 95-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

96. ӘК трассаға (ұшу бағытына) шыққаннан кейін диспетчер экипажға осы туралы, қажет болған жағдайда – ұшып келе жатқан жері туралы ақпаратты хабарлайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 38-кестеде келтірілген.

3-тарау. ӘҚҚ диспетчерлік пункттерінің ӘК экипаждарымен үлгідегі радиоалмасу фразеологиясы

1-параграф. Ұшып шығуға берілетін ақпарат және қозғалтқыштарды іске қосу тәртіптемелері

97. Ақпарат автоматты түрде жіберілмейтін әуеайлақтарда ұшқыш ATIS немесе MB арнасы әуеайлақтары ауданында қозғалтқыштарды іске қосуға рұқсат сұрар алдында әуеайлақтағы ағымдағы ақпаратты сұрайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 39-кестеде келтірілген.

98. Қозғалтқыштарды іске қосуды сұрау диспетчерлік қызмет көрсетуді жоспарлауды қамтамасыз ету және ұшуға рульдеуге рұқсатты күтіп отырған ӘК отынды босқа жұмсауын болдырмау мақсатында жүзеге асырылады.

99. Бастапқы байланыс орнатылған кезде экипаж ATIS немесе MB арнасының (ол әуежайда болған кезде) ақпаратын қабылдау туралы баяндайды. Егер бастапқы байланыс орнатылған кезде экипаждан ATIS немесе MB арнасының ақпаратын қабылдау туралы баяндама түспесе, диспетчер экипаждан оны тыңдауды талап етеді.

Егер ӘК экипажы ескірген ATIS радиохабар тарату құралын қабылдау туралы баяндайтын болса, ӘҚҚ органының диспетчері жаңа ақпаратты тыңдауға команда береді.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 88-кестесінде келтірілген.

Ескерту. 99-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

100. ATIS немесе MB арнасынан келетін кезекті ақпаратқа кірмей қалған шұғыл немесе метеорологиялық ақпарат өзгерген жағдайда, диспетчер бұл өзгерістерді экипажға хабарлайды.

101. Ұшқыш іске қосуға рұқсат сұраумен қатар, ӘК келе жатқан жерін хабарлайды.

102. Қозғалтқыштарды іске қосу диспетчердің рұқсатымен ғана жүргізіледі.

103. ӘК ұшып шығуды кідіртсе, диспетчер іске қосу уақытын немесе жоспарланып отырған ұшып шығу уақытын көрсетеді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 40-кестеде келтірілген.

104. Тікұшақ экипажы қозғалтқыштарды іске қосуға және бақылау қалықтауына рұқсат сұраған кезде "Рульдеу" диспетчерінен "Мұнара (Старт)" диспетчеріне ӘҚҚ-ны тапсыру бақылау қалықтауынан кейін мынадай ұшу кездерінде жүзеге асырылады:

ұшақ бойынша – ӘҚҚ-ны тапсырудың белгіленген межелерінде;

тікұшақ бойынша – экипаж бақылау қалықтауын орындағаны туралы баяндағаннан кейін. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 41-кестеде келтірілген.

2-параграф. Тіркеп сүйреуге рұқсат сұрау

105. ӘК іске қосу орнына тіркеп сүйреу қажет болған жағдайда, экипаж диспетчерден тіркеп сүйреуге рұқсат сұрайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 42-кестеде келтірілген.

106. Тіркеп сүйреуге рұқсат беру кезінде іске қосу талаптарын да қоса беруге болады:

- 1) дайындығына қарай;
- 2) сұрауы бойынша;
- 3) белгіленген уақытта. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 43-кестеде келтірілген.

107. ӘК "құйрығымен" алдыға қарай тіркеп сүйреу кезінде радиоалмасудың осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 44-кестеге сәйкес фразеологиясы қолданылады.

108. Ұшқыш пен жердегі команда тіркеп сүйреуді үйлестіру үшін осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 45-кестеде келтірілген үлгіге сәйкес ағылшын тіліндегі фразеологияны қолданады.

109. Тиеп сүйреу аяқталғаннан кейін жердегі команда ұшқышқа осы ӘК рульдеуді орындауға болатынын көрсететін, көзбен көрінетін сигнал береді.

Егер ұшқыш тиеп сүйреуді белгілі бір кезеңінен тоқтатқысы келсе, "stop pushback" немесе "тіркеп сүйреуді тоқтатыңыздар" деген сөз тіркесін қолдануы тиіс.

3-параграф. Ұшуды орындау үшін ӘК экипажына берілетін рульдеу тәртібі туралы нұсқаулар

110. Диспетчердің рульдеуге қатысты нұсқауларында ӘК әрі қарай ұшуына қосымша рұқсатты күтетін міндетті түрде тоқтайтын жері болып табылатын рұқсаттың қолданылу шекарасы туралы мәліметтер болады.

111. Ұшып шығатын ӘК үшін рұқсаттың қолданылу шекарасы алдын ала старт немесе алдын ала стартта анықталмаған болса, ӘК міндетті түрде тоқтайтын жері болып табылады. Ұшқыштың сұрауы бойынша диспетчер рульдеу жөнінде толық нұсқаулар береді. Кері бағытта рульдеу рұқсаты ұшар алдында қолданылады, бұл жағдайда атқару стартына тұру үшін жұмыс ҰҚЖ-ға қарсы бағыттағы ҰҚЖ-ға рульдеу қажет болады, бұл жерде үнемі жұмыс ҰҚЖ-ның нөмірі көрсетіледі. Экипаждың (request progressive taxi) диспетчерден рульдеу жолдарының әрбір қиылысы қасынан рульдеу бағыты туралы нұсқау беруін сұрауды экипаж таңбалау мен көрсету белгілері болмаған немесе істен шыққан жағдайда рульдеу бағытын анықтай алмаған кезде жүргізіледі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 46-кестеде келтірілген.

112. Рульдеу кезінде диспетчер ӘК экипажына соқтығысу қаупін тудыратын ӘК қозғалысы туралы ақпарат береді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 47-кестеде келтірілген.

113. ӘК алдын ала стартқа тұру орнына немесе міндетті түрде тоқтау орнына жеткен кезде, оның экипажы бұл туралы диспетчерге баяндайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 48-кестеде келтірілген.

4-параграф. Әуе кемесінің экипажына қонғаннан кейін рульдеу тәртібі туралы берілетін нұсқау

114. Диспетчердің рульдеу тәртібі туралы нұсқауында мынадай мәліметтер болады:

- 1) тұрақ орны туралы;
- 2) рульдеу талаптары туралы (кедергілер мен шектеулер болған жағдайда);
- 3) бағыт туралы.

115. ӘК экипажына нұсқау, ол ӘК рульдеу жолында орналасқан жерін баяндағаннан кейін беріледі. Кері бағытта рульдеу рұқсаты қонғаннан кейін, ӘК әлі ҰҚЖ-да тұрған кезде және жұмыс ҰҚЖ-ға қарсы бағыттағы ҰҚЖ-ға рульдеу қажет болған жағдайда қолданылады, бұл жағдайда үнемі жұмыс ҰҚЖ-ның нөмірі көрсетіледі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 49-кестеде келтірілген.

5-параграф. Атқару стартына тұруға рұқсат сұрау

116. Атқару стартына тұру "Мұнара (Старт)" диспетчерінің рұқсатымен ғана жүргізіледі.

Атқару стартына тұруға берілетін рұқсат:

1) әуежайда ауа-райын хабарлайтын АТІS немесе МВ арнасы болған кезде – АТІS немесе МВ арнасындағы хабарламаға кірмеген шұғыл және метеорологиялық ақпараттағы өзгерісті;

2) әуежайда АТІS немесе МВ арнасы болмаған кезде – ұшып шығу және әуеайлақ ауданынан шығу талаптарын (қажет болған жағдайда – метеожағдай, ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды, құстардың жиналуы және ұшып келуі туралы ақпарат) қамтиды. Үлгісі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 50-кестесінде келтірілген.

Ескерту. 116-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 24.02.2023 № 118 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

117. ӘК қосалқы ҰҚЖ-дан ұшып шығуы туралы шешім қабылдаған кезде немесе біруақытта бірнеше ЖҰҚЖ қолданылған жағдайда, диспетчердің рұқсатында ЖҰҚЖ-ның таңбаланған нөмірі немесе негізгі ҰҚЖ-ға және оның белгісіне қатысты ТҰҚЖ-ның орналасуы көрсетілуі тиіс. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 51-кестеде келтірілген.

118. ӘК алдын ала стартта тұрған кезде және экипажға қозғалтқыштарды қыздыруды аяқтау үшін немесе сынап көру үшін қосымша уақыт қажет болған жағдайда, ұшқыш бұл туралы диспетчерге хабарлайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 52-кестеде келтірілген.

119. ӘК экипажына атқару стартына тұруға рұқсат берумен қатар қауіпсіз аралықтар жасау мақсатында әуеайлақ ауданынан шығу талаптарына қатысты нұсқаулар беруге болады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 53-кестеде келтірілген.

120. ҰҚЖ-да ұзына бойы аралық жасау үшін, ӘК экипажына бұйрықпен ұшуға дайындалуға атқару стартына тұру туралы нұсқау беріледі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 54-кестеде келтірілген.

6-параграф. ӘК экипажының ұшып көтерілуге рұқсат сұрауы

121. ӘК экипажы ұшуға дайындалып, алдын ала стартқа тоқтау кезінде отынды босқа шығындамас үшін "Мұнара" ("Старт") диспетчерінен атқару стартына тоқтамай көтерілуге рұқсат сұрай алады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 55-кестеде келтірілген.

122. Уақытты үнемдеу мақсатында атқару стартына тоқтамай көтерілуге берілетін "cleared for immediate take-off" бұйрықты әуе кемесі алдын ала стартта тұрған кезде беруге болады. Бұл жағдайда әуе кемесі кідірусіз жолаққа рульдеп, ешқайда тоқтамай көтеріледі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 56-кестеде келтірілген.

123. Атқару стартына тоқтамай көтерілуге рұқсат беру мүмкін болмаған жағдайда, ӘК экипажына атқару стартына тұру және қосымша бұйрық болғанға дейін ұшып көтерілуге болмайтыны туралы нұсқау беріледі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 57-кестеде келтірілген.

124. Тікұшақ бойынша ұшуды орындау кезінде ӘК экипажы "Мұнара" ("Старт") диспетчеріне ұшуға дайын екендігі және орналасқан жері туралы ақпарат беріп, ұшуға рұқсат сұрайды.

125. ӘК атқару стартына тұрған кезде оның экипажы "Мұнара" ("Старт") диспетчеріне ұшуға дайын екендігі туралы баяндайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 58-кестеде келтірілген.

Ұшуға немесе атқару стартына тоқтамай ұшуға рұқсат бергеннен кейін 1 минуттан астам уақыт өтсе, ӘК экипажы ұшуға қайта рұқсат сұрайды.

126. ӘК экипажына ұшуды орындауға берілетін рұқсат, 200 метр (650 фут) биіктікте (қауіпсіз немесе белгіленген) "Шеңбер" диспетчерімен байланысқа ауысуға берілген рұқсат болып табылады. Осы биіктікке көтерілгенге дейін әуе кемесінің экипажы "Мұнара" ("Старт") диспетчерінің радиостанциясын тыңдайды.

Ескерту. 126-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

127. Көру мүмкіндігі нашар болған жағдайда, диспетчер ұшу бағытын қосымша көрсетіп, экипаждан ұшудың орындалуын баяндауды сұрай алады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 59-кестеде келтірілген.

128. Егер әуеайлақта бірнеше ҰҚЖ қолданылса, онда ұшуға берілетін рұқсатта ҰҚЖ нөмірі көрсетілуі тиіс. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 60-кестеде келтірілген.

129. Ұшуға рұқсат берумен қатар диспетчер ұшуға және әуеайлақ ауданынан шығу талаптарына қатысты қосымша нұсқаулар да бере алады. Мұндай нұсқаулар эшелондауды қамтамасыз ету мақсатында беріледі.

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 61-кестеде келтірілген.

130. Әуедегі жағдайдың күрт өзгеруі салдарынан немесе ӘК ұшып шығуының күтпеген жерден кідіруіне байланысты, диспетчер ұшып көтерілуді жылдамдатуға немесе басқа ӘК қондыру үшін ҰҚЖ-ны босатуға нұсқау беруі мүмкін. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 62-кестеде келтірілген.

131. Ауа райының қауіпті құбылыстары мен жағдайлары туындаған кезде ЭДО (ЭАДП) диспетчері бұл туралы ӘК экипажын хабардар етеді.

Экипаж өз шешімдерін қабылдайды және ол туралы диспетчерге хабарлайды. Үлгісі осы Қағидаларға 2-қосымшадағы 63-кестеде келтірілген.

Ескерту. 131-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

7-параграф. Ұшуға тыйым салу

132. Түрлі себептерге байланысты ұшуды орындау мүмкін болмаған жағдайда, ӘК экипажына ұшуға тыйым салу және ҰҚЖ-ны босату тәртібі туралы нұсқау беріледі.

133. Ұшуға тыйым салу бұйрығында мынадай мәліметтер болуы тиіс:

ұшуға тыйым салу туралы екі рет қайталанған талап;

ӘК экипажының әрекеттері туралы нұсқау;

себеп туралы ақпарат (уақыт аз болған жағдайда, себеп туралы ақпарат және қосымша нұсқаулар берілмеуі мүмкін).

134. Қолданылатын фразеология төмендегі жағдайларда көзделген:

1) ӘК қозғалысты бастамаған болса. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 64-кестеде келтірілген;

2) ӘК қозғалысты бастаған болса. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 65-кестеде келтірілген.

135. Экипаж ұшуды өзі тоқтатқан жағдайда, ұшуды тоқтату себебін көрсетіп, мүмкіндігінше бұл туралы диспетчерге хабарлайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 66-кестеде келтірілген.

8-параграф. ҰҚЖ-ны қиып өтуге және қонғаннан кейін оны босатуға рұқсат сұрау

136. ҰҚЖ-ны қиып өту "Мұнара" ("Старт") диспетчерінің рұқсатымен ғана жүргізіледі.

ӘК экипажы ҰҚЖ-ны босата сала бұл туралы дереу "Мұнара" ("Старт") диспетчеріне баяндайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 67-кестеде келтірілген.

137. Қонғаннан кейін диспетчер ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету қажеттілігінен басқа жағдайларда, ӘК екпін алуды аяқтағанға дейін экипажға рульдеуге қатысты нұсқаулар бермейді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 68-кестеде келтірілген.

138. Көру мүмкіндігі нашар болған жағдайда, диспетчер ӘК ҰҚЖ-ны босатқанын көзбен көре алмаған немесе ұшу алаңын шолу локаторымен бақылай алмаған жағдайда, ӘК экипажынан ҰҚЖ-ны босатқаны туралы баяндауды талап етеді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 69-кестеде келтірілген.

9-параграф. Маңызды әуеайлақ ақпараты

139. Әуеайлақ ақпаратын, мүмкіндігінше, қозғалтқыштарды іске қосқанға дейін немесе қонуға бет алудың соңғы кезеңі басталғанға дейін хабарлау қажет. Оған осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 70-кестеге сәйкес мәліметтер кіреді.

10-параграф. Ұшып шыққаннан кейін

140. Ұшып көтерілу және 200 метр (650 фут) (берілген) биіктікті алғаннан кейін, ал төменгі пайдаланылатын эшелоннан төмен маршрут бойынша ұшу кезінде қауіпсіз авиациялық жұмыстар ауданында әуе кемесінің экипажы диспетчерге ұшу және әуеайлақ ауданынан шығу үшін маневр туралы баяндайды және одан биіктікті алу шарттарын алады.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшасындағы 71-кестеде келтірілген.

Ескерту. 140-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

141. ӘК ӘҚҚ-ны тапсыру межесіне жеткені туралы хабарланғаннан кейін, экипажға өзінің шақыру белгісі мен жұмыс жиілігін хабарлап, шектес диспетчерлік пунктпен байланысқа ауысуы туралы нұсқау беріледі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 72-кестеде келтірілген.

142. Келісілген сатысыз биіктік алуды немесе төмендеуді қамтамасыз ету үшін екінші реттік радиолокациялық бақылау болған жағдайда, диспетчер ӘК тік жылдамдығына қарай, ӘҚҚ-ны тапсыру (биіктігін) эшелонын қиып өткенге дейін шектес диспетчерлік пункттің жиілігіне ауысу туралы бұйрық береді.

11-параграф. Қонуға бет алу кезінде

143. "Шеңбер" диспетчерімен байланыс орнағаннан кейін экипаж тапсыру межесінен ұшып өткенін және ӘК командирінің қонуға бет алу жүйесін таңдау (егер ол АТІS арқылы берілетін ұшуға бет алу жүйесінен ерекше болса) жөнінде қабылдаған шешімін хабарлайды.

144. Диспетчер экипажға мынаны хабарлайды:

- 1) ӘК орны (берілген маршруттан ауытқыған кезде);
- 2) төмендетуге дейін рұқсат етілетін биіктік.

Егер экипаж қонуға кірудің таңдалған жүйесі туралы баяндамаса, диспетчер осы әуеайлақта әуе кемесінің осы түрі үшін мүмкін болатын ең жоғары жүйе бойынша және ұшуды орындаудың пайдаланылатын қағидаларына байланысты қонуға рұқсат береді.

Үлгі осы Қағидалардың 2-қосымшасының 73-кестесінде келтірілген.

Ескерту. 144-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

145. АТІS немесе МВ арнасының кезектен тыс жазбасына кірмеген шұғыл және метеорологиялық ақпарат өзгерген жағдайда, диспетчер бұл ақпаратты экипажға хабарлайды.

146. Метеожағдайлар, ҰҚЖ жай-күйі, тіркелу коэффициенті (тежеу тиімділігі, ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды) туралы деректер экипажға АТІS немесе МВ әуежайына арнасының ақпараттар өзгерістері болмаған кезде және экипаждың сұрау салуы бойынша барлық жағдайларда беріледі.

Ескерту. 146-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

147. Экипаждың сұрау салуы бойынша QFE қысымы беріледі (ҰҚЖ кірген кездегі атмосфералық қысымның мәні).

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 74-кестеде келтірілген.

148. Диспетчер экипажға мынадай ақпарат береді:

- 1) әуедегі жағдай туралы (қажетіне қарай);
- 2) жердегі жел бағыты мен жылдамдығы туралы;
- 3) ҰҚЖ-да 2000 метр және одан кем көріну туралы;

4) қауіпті метеожағдайлар және оларды айналып өту тәртібі, жерге жақын қабаттағы желдің ұйытқуы (болған жағдайда) туралы;

5) бұлттардың төменгі шегінің биіктігі туралы, егер ол 200 метр (650 фут) және одан кем болса;

6) ҰҚЖ-ның жай-күйі және егер олар берілген болса тіркелу коэффициенті (тежеу тиімділігі, ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды) туралы;

7) қону ҰҚЖ-сы туралы (оң жақ/сол жақ). Қону топырақты ҰҚЖ-да жүргізілсе, оның негізгі ҰҚЖ-ға қатысты орналасуы және белгісі туралы;

8) құстардың ұшып келуі туралы мәліметтер.

Диспетчер бұлттылық биіктігі, көріну, жел бағыты мен жылдамдығы, ҰҚЖ-ның жай-күйі және егер олар берілген болса тіркелу коэффициенті (тежеу тиімділігі, ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды), сондай-ақ топырақты ҰҚЖ-ның орналасуы мен олардың таңбалануы және құстардың ұшып келуі туралы мәліметтерді әуежайда мыналар болмаған жағдайда хабарлайды:

ауа-райын МВ арнасы арқылы автоматты түрде беру;

АТIS ақпараты;

экипаждың сұрау салуы бойынша барлық жағдайларда.

Ескерту. 148-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

149. Қауіпсіз аралық жасау үшін, диспетчер экипажға бағытты, жылдамдықты өзгерту немесе қосымша маневрлар жасау туралы нұсқау береді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 75-кестеде келтірілген.

150. Экипаж таңдаған жүйемен қонуға бет алу мүмкін болмаған жағдайда, диспетчер бұл туралы экипажға хабарлап, тиісті ұсынымдар береді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 76-кестеде келтірілген.

151. Әуеайлақта қонуға бет алуды радиолокациялық бақылау құралдары болмаған немесе істен шыққан жағдайда, диспетчер экипаждан ӘК қонуға бет алу жүйесінің бақылау нүктелерінен ұшып өткені туралы баяндау алады.

152. Параллель ҰҚЖ-ларға тәуелсіз және тәуелді қонуға бет алу кезінде маневрлеу жасаған жағдайда, диспетчер осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 77-кестеге сәйкес фразеология үлгісін қолданады.

Қонуға рұқсат беру кезінде қолданылатын фразеология үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 78-кестеде келтірілген.

153. "Мұнара" диспетчерімен байланысқа ауысу туралы нұсқау тапсыру межесіне жеткен кезде, оның жұмыс істеу жиілігімен бірге беріледі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 79-кестеде келтірілген.

12-параграф. Қонуға бет алудың соңғы кезеңі және қону

154. ӘК құрылымына, әуе қозғалысының қарқындылығына қарай қонуға бет алудың соңғы кезеңінде ӘҚҚ-ны "Мұнара", "Шеңбер" немесе "Жақындау" диспетчерлік пункттері жүзеге асырады.

155. Бірнеше ҰҚЖ қолданылған жағдайда қонуға, жаттығу ұшулары кезінде ("конвейрден ұшу") ҰҚЖ-ға тоқтамай ұшуға, төмен биіктікте өту арқылы қонуға бет алуға берілетін рұқсатқа жұмыс ҰҚЖ-ның нөмірі кіруі тиіс.

13-параграф. Аспаптар бойынша қонуға бет алу

156. ҰОЕ бойынша ӘҚҚ бақылау жүйесін пайдалану арқылы қонуға бет алу кезінде диспетчер ӘК экипажына ҰҚЖ басынан кетуін хабарлайды және қонуға бет алуды жалғастыруға бұйрық береді немесе тиісті жағдайларда қонуға рұқсат береді. Қонуға бет алу барысында диспетчер қону бағытының желісіне қатысты ӘК жағдайын бақылайды және ауытқулар болған кезде ӘК экипажын ақпараттандырады. Тиісті жағдайлар кезінде қонуға рұқсат береді. Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшадағы 80-кестеде келтірілген.

Ескерту. 156-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

157. ҰОЕ бойынша ӘҚҚ бақылау жүйесін пайдаланбастан қонуға бет алу кезінде диспетчер ӘК экипажына қонуға бет алуды жалғастыруға бұйрық береді немесе тиісті жағдайлар кезінде қонуға рұқсат береді. Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшадағы 81-кестеде келтірілген.

Ескерту. 157-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

158. Орын алған жағдайға байланысты қонуға рұқсат беру мүмкін болмаған жағдайда диспетчер бұл туралы экипажды ақпараттандырып, "қону қосымша" ("continue approach") хабарлайды. Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшадағы 82-кестеде келтірілген.

Ескерту. 158-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

159. Диспетчердің қонуға бет алуды жалғастыру туралы нұсқауы ("continue approach") қонуға берілген рұқсат болып табылмайды. Экипаж қонуға рұқсатты күтеді немесе рұқсат уақтылы берілмесе, екінші айналымға кете бастайды.

160. Ауа райының қауіпті құбылыстары мен жағдайлары туындаған кезде ТДП диспетчері бұл туралы ӘК экипажын хабардар етеді. Қонуды жүргізу туралы түпкілікті шешімді ӘК командирі қабылдайды. Егер ӘК командирі қону туралы шешім қабылдаса, ТДП диспетчері оған қонуға рұқсат береді, бұл:

- 1) төмендеу жолындағы әуе кеңістігі мен ұшу жолағы бос екендігін;
- 2) қону алдындағы түзуде әуе кемесі арасындағы белгіленген аралықты бұзатын еш қауіп жоқ екендігін;
- 3) алда ұшып шыққан ӘК пайдаланылатын ҰҚЖ-ның соңын кесіп өткенін немесе кері бұруды (кері бұруды) орындауға кіріскенін;
- 4) ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды ӘК экипажына белгілі екенін білдіреді.

Ескерту. 160-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 24.02.2023 № 118 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

161. Қонуға берілетін диспетчерлік рұқсат ӘК командирін қонуға мәжбүрлеу емес, қонуды жүргізу туралы түпкілікті шешімді әуе кемесінің командирі қабылдайды. Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшадағы 83-кестеде келтірілген.

Ескерту. 161-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

162. ӘК командирі екінші айналымға кету туралы шешім қабылдаған жағдайда немесе диспетчер ӘК екінші айналымға жіберген жағдайда, соңғысы экипажды "Шеңбер" диспетчерінің ӘҚҚ-на ауыстырады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 84-кестеде келтірілген.

163. Екінші айналымға кеткен жағдайда, аспаптар бойынша қонуға бет алған ӘК диспетчерден басқа нұсқау түспеген болса, аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланған тәртіптемелерге сәйкес әрекет етуі тиіс.

164. Экипаждың қарқындылығы жоғары шамдардың жарығын көтеру немесе азайту туралы талабы бойынша диспетчер олардың жарығын өзгертеді, бұл ҰҚЖ-дағы көру мүмкіндігінің нақты мәндеріне сәйкес және белгіленген минимумнан төмен болмауы тиіс. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 85-кестеде келтірілген.

14-параграф. Қонуға көзбен шолып бет алу

165. Қонуға көзбен шолып кіру кезінде экипаж жердегі бағдарлармен қажетті көзбен шолып байланыс орнатылғаны туралы хабарлайды. Диспетчер көзбен шолып кіруді орындауға рұқсат береді, ҰҚЖ нөмірін көрсетеді.

ЭДО (ЭАДП) диспетчері бірінен соң бірі ұшып келе жатқан және қонуға көзбен шолып кіруді орындайтын ӘК-мен көзбен шолып байланыс орнату туралы артта ұшып келе жатқан ӘК экипажы баяндағанға дейін, одан кейін қонуға кіруді жалғастыруға және алда тұрған ӘК-ге қатысты эшелондауды дербес ұстап тұруға нұсқау берілген ӘК арасындағы АҰҚ бойынша ұшу үшін белгіленген эшелондау аралықтарын қамтамасыз етеді

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшадағы 86-кестеде келтірілген.

Ескерту. 165-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

166. "Мұнара" диспетчерімен байланысқа ауысу туралы нұсқау, жиілікті көрсетіп, ӘК тапсыру межесіне жеткен кезде беріледі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 86-кестеде келтірілген.

15-параграф. Ұшып шыққан кезде жақындау аймағындағы радиоалмасу

167. ӘК экипажы байланысқа шыққан кезде "Жақындау" диспетчері ӘК-ні таниды және бұл туралы ӘК экипажын (РЛК болған кезде) хабардар етеді, әуе кемесінің экипажына әуеайлақ ауданынан шығу бағытын және эшелонын (биіктігін) береді (SID пайдалану кезінде-берілмейді). ӘК экипажы тұрақты көтерілу режимінде (ССО) маршрутты пайдалануға дайын болған жағдайда, диспетчер әуе жағдайын және әуеайлақ ауданындағы метеожағдайларды ескере отырып, ӘҚК бақылау жүйелері бар болған жағдайда тиісті рұқсат береді.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 87-кестесінде келтірілген.

Қажет болған жағдайда диспетчер ӘК экипажынан ӘҚК тарату межесінен ұшып өтудің есептік уақытын алады, әуе жағдайы туралы ӘК экипажына хабарлайды, жедел және/немесе метеоақпаратты береді.

Ескерту. 167-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

168. Эшелонды сатысыз алуға рұқсат беру кезінде трассаға шығу шарттары және ондағы ұшу эшелоны аудандық диспетчерлік пунктпен (бұдан әрі – аудандық ДП) келісіледі.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 87-кестесінде келтірілген.

Ескерту. 168-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

16-параграф. Ұшып келген кезде жақындау аймағындағы радиоалмасу

169. ӘК экипажы байланысқа шыққан кезде "Жақындау" диспетчері одан тарату шептерінен ұшып өту, ұшу эшелоны (биіктігі) және ATIS немесе МВ арнасының ақпаратын қабылдау туралы баяндама алады. Диспетчер ӘК экипажына орналасқан жерін (берілген бағыттан ауытқыған кезде), төмендеуге рұқсат етілетін эшелонды (биіктікті), өту эшелонын, QNH теңіздің орташа деңгейіне келтірілген ҰҚЖ-ның жұмыс

шегі деңгейіндегі атмосфералық қысымды (ATIS болмаған кезде немесе егер ағымдағы ақпарат берілетін ATIS-дан өзгеше болса) және ӘҚҚ бағытын (егер ол белгіленген STAR-дан өзгеше болса) береді.

ӘК экипажы тұрақты төмендеу режимінде (CDO) маршрутты пайдалануға дайын болған жағдайда, диспетчер әуе жағдайын және әуеайлақ ауданындағы метеожағдайларды ескере отырып, ӘҚҚ бақылау жүйелері болған кезде тиісті рұқсат береді.

Тұрақты төмендеу режимінде радиолокациялық бағыттауды (векторлауды) қамтамасыз ету кезінде диспетчер ӘК экипажына болжанатын траекторияның учаскелер (сегменттер) ұзындығының сомасы ретінде қону нүктесіне дейінгі қалған есептік қашықтықты береді.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 88-кестесінде келтірілген.

Ескерту. 169-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

170. Экипаж диспетчерге ATIS немесе MB арнасы арқылы ауа-райы ақпаратын алғаны туралы баяндайды. Егер экипаж ATIS немесе MB арнасы ақпаратын алғаны туралы баяндамаса, экипаждан оны тыңдауды талап етеді.

Кезектен ATIS ақпаратына немесе MB арнасы мәтініне енгізілмеген шұғыл және метеорологиялық ақпарат өзгерген жағдайда, диспетчер бұл туралы экипажды ақпараттандырады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 88-кестеде келтірілген.

17-параграф. ӘҚҚ ауданындағы радиоалмасу

171. ӘҚҚ ауданына кірген кезде экипаж диспетчерге тапсыру межесі мен эшелонына шыққан уақытын, кезекті міндетті жеткізу пунктіне шыққан уақытын баяндайды.

172. ӘК жауапкершілік аймағына кірген кезінде байланыс орнатқан кезде оған борттың танылғаны туралы хабарлап, диспетчерлік рұқсат береді. Диспетчерлік рұқсатты ұшқыш берілген түрінде растайды. Растауда үнемі ол жіберілген әуе кемесінің шақыру белгісі болуы тиіс.

173. Диспетчерлік рұқсатқа мыналарға кіреді:

- 1) ӘК шақыру белгісі;
- 2) "cleared" ("рұқсат етілді") сөз алды қосымша сөзі;
- 3) диспетчерлік рұқсаттың шекарасы (пункті, уақыты немесе шарты);
- 4) ұшу бағыты;
- 5) ұшу эшелоны;
- 6) қосымша нұсқаулар.

174. Егер қону әуеайлағы ӘҚҚ ауданында орналасқан болса, оған дейін және қосалқы әуеайлаққа (қажет болған жағдайда) дейін ұшудың есепті уақыты қосымша хабарланады.

175. Диспетчер әуе кемесі бос тұрған эшелонда трассамен жүруге растама береді немесе әуе жағдайына байланысты эшелонды өзгертуге нұсқау (рұқсат етілген маршрутқа параллель жол желісі бойынша ұшуға байланысты нұсқау) береді. Әуе кемесінің экипажы есеппен төмендеуді бастар алдында ӘҚҚ органынан CDO сұрата алады. ӘҚҚ органы диспетчерлік аудандағы әуедегі жағдайды және метеожағдайларды ескере отырып, ӘҚҚ бақылау жүйесі болған кезде тиісті рұқсат береді (CDO пайдалануға тыйым салады).

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 89-кестесінде келтірілген.

Ескерту. 175-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

176. Егер диспетчерлік рұқсаттың шекарасы осы ӘҚҚ органының жауапкершілік аймағынан тыс жерде болса, онда мұндай рұқсат бағыт өтетін ӘҚҚ-ның тиісті органынан (тиісті органдарынан) алдын ала алынуы тиіс. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 90-кестеде келтірілген.

177. Осы Қағидалардың 176-тармағында келтірілген "cleared" "рұқсат етілді" деген сөз алды қосымша сөзі жоқ ӘК ұшуына рұқсат етілген бағыт пункті диспетчерлік рұқсаттың шекарасы болып табылады.

178. Межелі әуеайлақтағы минимумнан төмен метеожағдайлар кезінде диспетчер ӘК экипажына нақты ауа райын хабарлайды (жел бағыты мен жылдамдығын, көру мүмкіндігін, бұлттардың төменгі шегінің биіктігін), сондай-ақ қосалқы әуеайлақтардағы нақты және болжамды ауа-райын, олардың техникалық жарамдылығын және қабылдауға келісімді хабарлайды.

Ескерту. 178-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

179. Егер қосалқы әуеайлақ оған есептік межеден кету үшін таңдалған болса, онда экипаж метеожағдайларға қарамастан диспетчерге кету межесінен ұшып өтудің есептік уақытын және ӘК ұшып баратын қосалқы әуеайлақты хабарлайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 91-кестеде келтірілген.

180. ЖДП ауданында ұшып келе жатып, диспетчермен байланысқа шыққан кезде экипаж оған міндетті жеткізулер пункттерінен ұшып өткендігі туралы, биіктік өлшеуіште белгіленген қысымда ұшу биіктігін, оның сұрауы бойынша ауа-райы жағдайларын да хабарлайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 92-кестеде келтірілген.

181. Көзбен шолып ұшу қағидалары (бұдан әрі - КҰЕ) бойынша ұшуды жалғастыруға болмайтын жағдайлар туындаған кезде, экипаж диспетчерден көзбен шолып ұшудың арнайы қағидасы бойынша немесе АҰЕ бойынша ұшуға ауысу туралы рұқсат сұрайды.

182. АҰҚ бойынша ұшу кезінде ӘК тобының алшақтауы ӘҚҚ органының рұқсаты бойынша ғана орындалады. Жетекші ӘК-нің экипаж командирі ӘҚҚ органының нұсқаулары орындалған сәтке дейін топ алшақтаған кезде ӘК арасындағы эшелондауды ӘК-нің тиісті түрде танылуын және эшелондаудың белгіленген аралықтары қамтамасыз етілгенде қамтамасыз етеді. Бұл жағдайда ӘК-нің әрбір экипажы оған берілген ҚШРЛ кодын белгілейді және өзінің тіркеу нөмірін (шақыру белгісін) пайдалана отырып, ӘҚҚ-ның органымен байланысқа шығады.

Ескерту. 182-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

183. АҰҚ бойынша ұшу кезінде ӘК тобының түйісуі ӘҚҚ органының рұқсаты бойынша ғана орындалады. ӘҚҚ органының рұқсаты және жетекші ӘК-нің ӘК тобына түйісу басталғаны туралы баяндағаннан кейін жетекші ӘК-нің экипаж командирі топтық ұшуды орындайтын ӘК арасындағы эшелондауды қамтамасыз етеді.

Жетекші ӘК ҚШРЛ-ның тағайындалған кодын сақтайды, ал топтағы қалған ӘК, егер ӘҚҚ органынан басқа нұсқаулар алынбаса, осы кодты "Stand by" режимінде сақтайды.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 89-кестесінде келтірілген.

Ескерту. 183-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

184. ӘК бағытта күтуі талап етілсе, диспетчер ұшуды әрі қарай жалғастыруға рұқсатты күтуге болатын уақытты көрсетіп, кідіре тұру туралы нұсқау береді. Ол мүмкін болмаса, кідіру себебі көрсетіледі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 93-кестеде келтірілген.

185. Егер кідіре тұру ұзаққа созылады деп күтілсе, ұшқыш кеңейтілген схема бойынша ұшуға рұқсат сұрауына немесе алуына болады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 94-кестеде келтірілген.

186. Авиациялық жұмыстар орнына келген кезде бақыланатын әуе кеңістігінде ӘК экипажы диспетчерге басталуы, биіктік және жұмыстардың аяқталуының болжамды уақытын немесе жоспардың өзгергенін баяндайды. Диспетчер экипажға байланысқа шығу уақытын (уақыт аралығын) белгілейді. Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшадағы 95-кестеде келтірілген.

Ескерту. 186-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

187. Жұмыс орнындағы алаңға қону көзделген жағдайда, ӘК экипажы диспетчерге қону, онда болудың болжамдық уақытын және өзінің әрі қарайғы әрекеттерін хабарлайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 96-кестеде келтірілген.

18-параграф. Ұшу бөлігін ӘҚҚ органы бақылайтын әуе кемелері

Ескерту. 3-тарау 18-параграфпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

187-1. Егер ұшу жоспарында бастапқы кезеңде ұшу бақыланатын, ал келесі бөлігі бақыланбайтын болады деп көрсетілсе, әуе кемесінің экипажына бақыланатын ұшу аяқталатын бақыланатын әуе кеңістігінің шекарасына дейін ұшуға диспетчерлік рұқсат беріледі.

187-2. Егер ұшу жоспарында бастапқы кезеңде ұшу бақыланбайтын, ал келесі бөлігі бақыланатын болады деп көрсетілсе, әуе кемесінің экипажына жауапкершілік аймағында бақыланатын ұшу бақыланатын әуе кеңістігіне кірудің есептік уақытына дейін 5 минут бұрын басталатын ӘҚҚ органынан диспетчерлік рұқсат алу қажет. Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшадағы 96-1-кестеде келтірілген.

4-тарау. ӘҚҚ бақылау жүйелерін пайдалану кезіндегі фразеология

Ескерту. 4-тараудың атауы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1-параграф. ӘК тану

188. ӘҚҚ әуе кемесін бақылау негізінде қамтамасыз етер алдында осы ӘК тану белгіленеді, ол туралы ӘК экипажы хабардар етіледі. Әуе жағдайының индикаторларында ӘК тану тану әдістерін кешенді пайдалану арқылы жүзеге асырылады:

1) пеленгациялау (автоматты радиопеленгатор пеленгісі мен әуедегі жағдай индикаторындағы (бұдан әрі – ИКО)) белгі азимутын салыстыру);

2) байлау (экипаждың МЖП-дан (ӘК орны) ұшып өткендігі туралы баяндамасын ИКО-дағы танылатын белгі координаттарымен салыстыру);

3) маневр (экипаж белгілеген және экипаж орындайтын маневрдің дәл келуі);

4) ҚШРЛ құралдарын қолдану (экипаж беретін және сүйемелдеу формулярында көрсетілетін ақпараттың сәйкес келуін салыстыру).

Ескерту. 188-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

188-1. Нақты әуе кемелерін тануды ӘҚҚ органы "identified" ("танылған") тіркесінің көмегімен ӘҚҚ бақылау жүйесін пайдалана отырып жүзеге асырады. Нақты әуе кемелерін ӘҚҚ органы танығаннан кейін әуе кемелерінің экипаждары кезекті КЖҚ ұшып өтуін және ӘҚҚ аймағының(ауданының) шығуын ӘҚҚ органының нұсқауы (сұрау салуы) бойынша ғана баяндайды. Егер ұшу эшелонын (биіктігін) өзгерту қажеттілігі туындаса, онда мұндай өзгеріс әуе кемесі экипажының сұрау салуы бойынша ӘҚҚ органының рұқсатымен немесе ӘҚҚ органының нұсқауы бойынша жүзеге асырылады.

Ескерту. 1-параграф 188-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

189. ӘК тану үшін қолданылатын әдіске қарай, диспетчер ӘК экипаждарына тиісті нұсқаулар береді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 97-кестеде келтірілген.

190. Егер тану жоғалып кетсе немесе жақында жоғалатын болса, ұшқышқа бұл туралы хабарланып, тиісті нұсқаулар беріледі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 98-кестеде келтірілген.

2-параграф. Радиолокациялық векторлау

191. ӘК айыру үшін (тану, кідірту үшін, ӘК белгіленген бағыттан ауытқыған жағдайда немесе ӘК экипажының сұрауы бойынша), диспетчер ұшу бағытын (радиолокациялық векторлауды) бере алады. Векторлау диспетчер ӘК танып, бұл туралы ӘК экипажына хабарлағаннан кейін орындалады. Векторлауды қолдану қажеттігін диспетчер нақты және болжамды әуе жағдайын талдау арқылы анықтайды. Бұл жағдайда ӘК экипажына бағыттың өзгеру себебі хабарланады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 99-кестеде келтірілген.

192. ӘК векторлау аяқталғаннан кейін диспетчер ӘК экипажына ӘК ұшып келе жатқан жерін хабарлап, ұшақты дербес жүргізуді қайта бастау туралы нұсқау береді. Дербес навигациялауды қайта бастауға берілген нұсқау, ӘК экипажының ұшақ жүргізуді өз бетінше қамтамасыз ететіндігін білдіреді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 100-кестеде келтірілген.

ӘК қонуға бет алу үшін оны векторлау кезінде ӘК экипажына алдын ала тура қонуға бұрылыс жасаған кезде дербес навигациялауды қайта бастауға нұсқау берілмейді.

193. Ұшып шығатын ӘК векторлауды жоспарлау кезінде диспетчер ұшар алдында ӘК экипажын болжамды векторлау туралы ақпараттандырады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 101-кестеде келтірілген.

194. Әуе кемесін қонуға бет алудың соңғы кезеңін қамтамасыз ету құралына шығару үшін векторлау кезінде мынадай іс-қимылдар орындалады:

1) диспетчер ӘК таниды, бұл туралы ӘК экипажын ақпараттандырады;

2) ӘК экипажына қонуға бет алу типін, сондай-ақ қону МЖБ (ҰҚЖ-ның таңбаланған нөмірін) хабарлайды;

3) ӘК экипажын векторлаудың басталуы және оның мақсаты туралы ақпараттандырады;

4) ӘК көлденең ұшу кезінде қону бағыты желісінде тұрақтандыру үшін ӘК глиссадаға (FAF, FAP) кіру нүктесіне дейін кем дегенде 4 километр (2 теңіз милі) бұрын қону алдындағы түзуге шығуы үшін 450-тан (тиімді мәні - 300) кем емес бұрышпен қонуға бет алудың соңғы кезеңінің жол сызығына шығу бағытын немесе бағыттар тобын береді. Ұшу бағыттарының мәндері үш мәнді цифрлармен көрсетіледі;

5) ӘК экипажын оның ұшып келе жатқан жері туралы қонуға бет алудың соңғы учаскесінде ұшар алдында кемінде бір рет ақпараттандырады;

б) қонуға бет алудың соңғы кезеңінің жол сызығына шығу бағытын тағайындаумен бір мезгілде қонуға бет алуды орындауға рұқсат беріледі және команда баяндауы тиіс:

PMЖ (ILS), курстық Маяк (LOC, LOC/DME) бойынша кіру кезінде курстық маякты "басып алу");

қонуға бет алудың соңғы кезеңінің жол сызығына шығу (RNAV бойынша кіру);

тікелей қонуға дейінгі шығу (NDB, VOR/DME кірісі).

Ескерту. 194-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

195. Қонуға бет алуды орындауға берілген рұқсат ӘК экипажы үшін жарияланған схемаға сәйкес дербес навигациялауды қайта бастауды білдіреді және диспетчердің көмегінсіз, қондыру жүйелерінің деректерін қолданып, қону бағытына бұрылуға ерік береді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 102-кестеде келтірілген.

196. ӘҚҚ мақсатында ӘК бағыты туралы деректер қажет болуы мүмкін, себебі бүйірлеп эшелондауды көбінесе ӘК бортына бұрынғы бағытты сақтау туралы нұсқау беру арқылы белгілеуге болады. Бұл жағдайда бүйірлеп эшелондауды қарсы қозғалыс үшін белгілеуге болады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 103-кестеде келтірілген.

197. Диспетчер ӘК ағымдағы бағытын білмеген жағдайда, ӘК экипажына ұшуды белгілі бағытта орындау туралы нұсқау береді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 104-кестеде келтірілген.

198. Векторлау статусындағы ӘК ӘҚҚ-ны шектес диспетчерлік пунктке тапсырған жағдайда, диспетчер экипажға тиісті диспетчерлік пунктпен байланысқа ауысу туралы және осы диспетчерлік пунктпен байланысқа шыққан кезде белгіленген бағытты баяндауы туралы нұсқау береді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 105-кестеде келтірілген.

3-параграф. Әуе кемелерінің басқа ӘК соқтығысып қалуын ескертетін борттық жабдық

199. ӘК басқа әуе кемесіне соқтығысып қалуын ескертетін борттық жабдық (ағылшын тіліндегі аббревиатурасы CAS/TCAS) осы аудандағы басқа ӘК қабылдау-жауап беру құралдарына әсер етіп, орын алуы мүмкін соқтығысу жағдайының барын анықтайды. Traffic Advisory (TA) дабылнамасы ұшқышқа соқтығысуы мүмкін деген кемеңі анықтап, Resolution Advisory (RA) дабылнамасы кезінде айырылу маневрын жасауға мүмкіндік береді.

Ұшқыш жасалған маневрлар туралы TCAS арқылы баяндайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 106-кестеде келтірілген.

200. Егер TCAS-тың іске қосылуының нәтижесінде ұшқыш берілген рұқсатқа сәйкес ұша алмайтын болса, бұл туралы баяндайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 107-кестеде келтірілген.

4-параграф. ӘК өзара орналасқан жері туралы ақпарат және ӘК айыру

201. Қақтығыс жағдайының туындауына әкелетін траектория бойынша келе жатқан ӘК туралы ақпарат мынадай нысанда беріледі:

- 1) шартты сағаттық циферблат бойынша есептелетін қақтығыс жағдайын тудыратын ӘК салыстырмалы пеленгі;
- 2) қақтығыс жағдайын тудыратын ӘК-ге дейінгі километрмен (теңіз милімен) қашықтық;
- 3) қақтығыс жағдайын тудыратын ӘК орнын ауыстыру бағыты;
- 4) қақтығыс жағдайын туғызатын әк эшелоны мен түрі, ӘК салыстырмалы жылдамдығы (осы ақпарат болған кезде).

Ескерту. 201-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

202. Салыстырмалы орын ауыстыруын төмендегі тиісті терминдердің бірімен сипаттаған дұрыс:

"closing" (жақындап келе жатқан), "converging" (қиылысу траекторияларында), "parallel" (параллель), "same direction" (ілеспе), "opposite direction" (қарсы ұшып келе жатқан), "diverging" (ажырайтын траекторияларда), "overtaking" (басып озатын), "crossing left to right" (солдан оңға қарай кесіп өтетін), "crossing right to left" (оңнан солға

қарай кесіп өтетін). Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 108-кестеде келтірілген.

203. Диспетчер экипажды даулы жағдайдың енді жоқ екені туралы ақпараттандырады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 109-кестеде келтірілген.

204. ӘК соқтығысады деген қауіп болған жағдайда, диспетчер ұшқышқа айырылысу үшін тиісті маневр жасау туралы нұсқау береді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 110-кестеде келтірілген.

204-1. ӘК экипажы D және E кластарының әуе кеңістігінде күндізгі уақытта 10 000 футтан төмен көзбен шолып көретін метеорологиялық жағдайларда дербес эшелондауды қамтамасыз ету және ұшуды орындау кезінде биіктікті алуға немесе төмендетуге рұқсат сұрауы мүмкін.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 110-1-кестесінде келтірілген.

Ескерту. Қағида 204-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 24.02.2023 № 118 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

5-параграф. Қайталама шолу радиолокаторы (ҚШРЛ)

205. Диспетчер мен экипаж арасындағы радиоалмасуда қайталама радиолокация құралдарын қолданған жағдайда борттық ҚШРЛ қабылдау-жауап беру құралдарының жұмыс режиміне қатысты осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 111-кестеде белгіленген стандартты сөз тіркестері қолданылады.

206. ӘК эшелонда болуын анықтаған кезде қолданылатын критерий 410 эшелоннан және одан төмен әуе кеңістігінде, ұшу эшелонынан 410 ± 90 метр (± 300 фут) жоғары әуе кеңістігінде ± 60 метр (± 200 фут) болады. Егер ұшу биіктігі туралы көрсетілетін ақпарат рұқсат етілген ауытқу шегінен тыс болса, диспетчер ӘК экипажына (пилотқа) қысымның дұрыс орнатылғанын тексеру және ӘК ұшу эшелонын (биіктігін) растау туралы нұсқау береді.

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 112-кестесінде келтірілген.

207. ҚШРЛ қолдану кезіндегі диспетчерлік нұсқауларды ұшқыш қайталауы тиіс. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 113-кестеде келтірілген.

208. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

209. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

6-параграф. Радиобайланыстың істен шығуы

210. Егер диспетчер ӘК хабарларды қабылдай алады, бірақ жібере алмайды деп болжаса, ұшқыштың нұсқауларды алғанын растау үшін радиолокаторды қолдануға болады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 114-кестеде келтірілген.

7-параграф. Күту аймағында ұшу

211. Күту аймағында ұшу схемасы аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланады, ұшқыш құралдарды көрсетіп, схеманың толық сипаттамасын (күту бойынша нұсқаулар) сұраған болса, осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 115-кестеге сәйкес үлгідегі фразеологияны қолдану қажет.

212. Күту аймағындағы тәртіптемелер қатаң бекітілген тәртіпте берілуі тиіс:

- 1) оған қатысты күту тәртіптемесі (fix) орындалатын нүкте (PNT);
- 2) биіктік/эшелон (level);
- 3) нүктеге бағыттау (inbound track);
- 4) бұрылу жақтары (right / left turns);
- 5) бұрылу арасында ұшулар уақыты (time of leg).

VOR/DME-ге байланысты күту туралы нұсқауларда, осы Қағидалардың 212-тармағының 5) тармақшасында көрсетілген уақыттың орнына қашықтықты көрсетуге болады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 116-кестеде келтірілген.

213. ӘК экипажына күту аймағы схемасының кез келген нүктесінде диспетчердің күту аймағынан шығу командасы берілуі мүмкін.

8-параграф. Жылдамдықты басқару

214. Қонуға бет алу кезектілігін реттеу үшін, сондай-ақ ӘК арасында бойлық ара қашықтықты қамтамасыз ету үшін ӘК үдемелі аспаптық жылдамдығын және тік бағыттағы жылдамдығын реттеу қолданылады.

215. Әуедегі жағдайға қарай отырып, диспетчер ӘК экипажынан ағымдағы аспаптық жылдамдық мәнін сұрап, басқа әуе кемелеріне аспаптық жылдамдықтың тиісті мәндерін береді.

216. Үдемелі аспаптық жылдамдықты реттеу кезінде әуе кемесінің біреусіне ең жоғары жылдамдықты мүмкіндігінше ұстап тұруға, ал екіншісіне жылдамдықты азайтуға нұсқау беріледі:

1) таза қанатының (қанатты механикаландырмай және шассиді шығармай) ең төменгі жылдамдығын;

2) қонуға бет алудың ең төменгі жылдамдығын (шассиді шығарып және қанатын аралық жағдайға механикаландырып 1500 метрден төмен биіктікте қолданылады);

Аспаптық жылдамдық мәні 20 км/сағат (10 уз) еседе көрсетіледі.

217. Жылдамдықты басқару жөніндегі диспетчерге берілетін ұсынымдар:

1) ӘК экипажынан жылдамдықты талап етілетін шамаға дейін азайту мүмкін бе екенін анықтау қажет, үдемелі жылдамдықты көтеріп-азайтуға берілетін жалпы бұйрықты қолдану тиімсіздеу болып табылады, себебі ӘК экипажына жылдамдықты қаншалықты өзгерту дәрежесі туралы ештеңе айтылмайды;

2) 7600 метр биіктікте (250 эшелон) немесе одан жоғары жылдамдықты түзетуді 0,01 Маха еселік мөлшерде, ал 7600 метрден төмен биіктікте (250 эшелон) - 20 км/с (10 торап) есік аспаптық жылдамдық (IAS) мөлшерінде көрсету қажет;

3) әуеайлақ ауданына әуе кемесі кірген кезде жылдамдықты жайлап азайту кезінде сағатына 500 километрге (270 торап) дейін азайтудан басталу керек (Indicated Air Speed – IAS);

4) үлкен тік жылдамдықпен түсу кезінде үдемелі жылдамдықты азайту қиынырақ болады және үдемелі жылдамдықты азайту ресурстары кейбір ӘК түрлерінде шектеулі екенін ескерген жөн;

5) 150 (4550 метр) эшелоннан төмен биіктікте турбореактивті ӘК үшін жылдамдықты механикаландыруы және шассиі алынып тасталған турбореактивті ӘК-ның ең төмен жылдамдығына сәйкес келетін IAS 410 км/сағатқа (220 уз) дейін және 1500 метрден төмен биіктікте механикаландыруды шығару кезінде 350 км/сағатқа (190 уз) дейін азайтуға болады.

218. Үдемелі аспаптық жылдамдықты (IAS) сұрау оны ұстап тұруға берілген нұсқау емес. Ағымдағы үдемелі жылдамдықты сақтау қажет болған жағдайда, диспетчер ӘК экипажына тиісті нұсқаулар береді.

219. Жылдамдықты басқаруды әрі қарай шектеу қажет болмаса, тиісті әуе кемелері бұл туралы ақпараттандырылады.

220. Жылдамдықты басқару күту аймағына ұшып келе жатқан немесе сонда тұрған ӘК қатысты қолданылмайды.

221. Тік бағыттағы жылдамдықты реттеу кезінде диспетчер ӘК бағыттағы жылдамдығын сұрап, осы ӘК экипажына осы жылдамдықты ұстап тұру туралы нұсқау береді немесе оның жаңа мәнін хабарлайды. Соқтығысу жағдайын тудыратын басқа ӘК қолданыстағы тік аралықты сақтауға немесе көбейтуге мүмкіндік беретін тік бағыттағы жылдамдық белгілейді.

222. Тік бағыттағы жылдамдықты сұрау оны ұстап тұруға берілген нұсқау емес. Ағымдағы тік бағыттағы жылдамдықты сақтау қажет болған жағдайда, диспетчер ӘК экипажына тиісті нұсқаулар береді.

223. Барлық жағдайларда жылдамдықтарды реттеу ҰҚЖ-дан 7 километр (4 теңіз милі) қашықтыққа дейін аяқталуға тиіс.

Ескерту. 223-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

224. Жылдамдықты басқару кезінде осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 117-кестеге сәйкес үлгідегі фразеология қолданылады.

9-параграф. Тік эшелондаудың қысқартылған минимумын қолдану арқылы ұшу

225. Тік эшелондаудың қысқартылған минимумы (ағылшын тіліндегі аббревиатурасы RVSM (бұдан әрі – RVSM) қолданылатын әуе кеңістігінде ұшу кезінде немесе осы әуе кеңістігін тігінен қиып өту кезінде RVSM қолданылатын әуе кеңістігінде ұшуға бекітілмеген әуе кемелерінің ұшқыштары мұндай рұқсаттың жоқтығы туралы "negative RVSM (RVSM жоқ)" төмендегідей хабарлайды:

1) RVSM қолданылатын әуе кеңістігі шегіндегі кез келген арнадан бастапқы шақыру кезінде;

2) ұшу эшелонын өзгерту туралы барлық сұраулар кезінде;

3) ұшу эшелонына қатысты диспетчерлік рұқсаттарды барлық қайталаулар кезінде.

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 118-кестеде келтірілген.

10-параграф. Сипаттамаларға (PBN) негізделген навигацияны қолдану

225-1. Сипаттамаларға (PBN) негізделген навигацияны қолдана отырып, ұшуды орындау кезінде мынадай фразеология қолданылады, оның үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшаның 118-1-кестесінде келтірілген

5-тарау. Авариялық байланыс жүргізу тәртібі

1-параграф. Жалпы қағидалар

226. Авариялық байланыс хабарлары былайша сыныпталады:

1) апат – аса ауыр және/немесе тікелей төнген қауіпті жағдай және шұғыл жәрдем беру талап етіледі;

2) қауырттық –ӘК немесе басқа көлік құралының немесе борттағы немесе көрінетін жердегі қандай да бір адамның қауіпсіз, бірақ шұғыл жәрдем беруді талап етпейтін жағдай.

227. Хабарламаның басында қолданылатын "mayday (апат)" сөзі апат туралы хабарламаны көрсетеді, ал хабарламаның басында қолданылатын "pan pan (жеделдік)" сөзі шұғыл хабарламаны көрсетеді. Жағдайға сәйкес, бұл сөздерді апат пен шұғыл жағдайға байланысты алғашқы шақырудың басында үш рет айтқан жөн.

Ескерту. 227-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

228. Апат туралы хабар қалған хабарлардың барлығынан маңызды, ал шұғыл хабарлар апат туралы хабардан басқа хабарлардың барлығынан да маңызды.

229. Апат немесе шұғылдық сигналын қолданатын экипаждар қажет емес қайталаулар жасамас үшін, баяу және анық сөйлеулері тиіс.

230. Экипаждар ұшу қауіпсіздігіне қатысты күмән болған жағдайлардың барлығында да жәрдем сұрайды. Бұл аса қауіпті жағдайдың орын алу қаупін болдырмауды қамтамасыз етеді.

231. Апат немесе шұғылдық сигналы сол уақытта қолданылып отырған жиілікте немесе халықаралық авиациялық апаттық жиілігінде 121,5 мегагерц, теңіз үстінде – 2182 килогерц немесе 4125 килогерц жиілікте берілуі тиіс.

Қажет болған жағдайда, әуе кемесі басқа жиілікке ауыстырылуы мүмкін.

232. Егер апатқа ұшыраған немесе шұғылдық жағдайындағы ӘК шақырып жатқан, жердегі станция жауап бермесе, онда жердегі кез келген басқа станция немесе ӘК жауап беріп, қолдан келгенше кез келген көмек көрсетеді.

233. Апат немесе шұғылдық жағдайына ұшыраған ӘК экипажына жауап беретін станция ұшқышқа көмектесетін ақпарат, кеңес немесе нұсқау ғана беруі тиіс. Шамадан тыс ақпарат беру, уақыты өзі де тығыз ӘК экипажының назарын басқаға аударуы мүмкін.

234. Көмек көрсетуге тікелей жұмылдырылмаған станциялар, апатқа ұшыраған ӘК тыңдалып жатқан жиілікті қолданбай тұра тұрулары тиіс.

235. Анық жеткен, бірақ жеткені расталмаған апат туралы хабар басқа ӘК түссе, апат туралы мұндай хабар түскен ӘК уақыты болса және шамасы келсе оны растап, радио арқылы хабарлауы тиіс.

236. ӘК экипаждарының өзара және авариялық-құтқару жұмыстарымен айналысып жатқан жер үсті қызметтерімен байланысы 123,1 мегагерц жиілікте жүзеге асырылады, оған ауысу 121,5 мегагерц жиілікте байланыс орнағаннан кейін жүргізіледі.

2-параграф. Апат туралы хабарлар

237. Апатқа ұшыраған ӘК мына жағдайларда апат белгісін береді:

- 1) қозғалтқыш (қозғалтқыштар) істен шыққан кезде;
- 2) ӘК өрт шықса;
- 3) бағдардан адасқан болса;
- 4) радиобайланыс істен шыққан кезде;
- 5) тұрақтылығын жоғалтқан, ұшақ басқарылудан қалған, беріктігі бұзылған кезде;
- 6) экипажға (жолаушыларға) шабуыл жасалған кезде;
- 7) әуеайлақтан тыс жерге мәжбүрлі қонатын болса;
- 8) күрт төмендеп кетсе;

9) борттағы болжамды отын қорын есептеу қауіпсіз қонуға болатын жақын әуеайлаққа қонғаннан кейін отын қоры отын резервінің жоспарланған деңгейінен төмен болатындығын көрсеткен кезде.

Ескерту. 237-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

238. Апат туралы хабарда мынадай элементтер көбірек және мүмкіндігінше мынадай тәртіпте болуы тиіс:

- 1) "mayday/апатқа ұшырадым" – үш рет қайталанады;
- 2) диспетчерлік пункттің шақыру белгісі;
- 3) ӘК тану индексі;
- 4) апат түрі;
- 5) ӘК командирінің әрі қарайғы ойы (шешімі) және экипаждың әрекеті;
- 6) ӘК ұшып бара жатқан жері,
- 7) ӘК ұшу эшелоны (биіктігі) мен бағыты;
- 8) басқа да кез келген пайдалы ақпарат.

239. Диспетчер экипаждан апат белгісін алған кезде оның ұшып бара жатқан жерін анықтап, сигналды алған уақытын жазып, талап етуі бойынша экипажға хабарлайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 119-кестеде келтірілген.

240. Апатқа ұшыраған ӘК өзіне назар аударттыру үшін және жағдайын хабарлауы үшін (ҚШРЛ 7700 тиісті кодын қолдануды қоса) қолындағы кез келген құралдарды қолданады.

241. Апат туралы хабар алған кез келген авиациялық станция осы хабарды ӘҚК органына хабарлайды, егер апатқа ұшыраған ӘК онымен өзі байланыса алмаса. Бұл жағдайларда осы хабарды хабарлайтын станция апатқа ұшыраған өзі емес екенін анық білдіруі тиіс. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 120-кестеде келтірілген.

3-параграф. Радиобайланысты өшіру режимін енгізу

242. Авариялық ӘК ӘҚК жүзеге асыратын диспетчер немесе апатқа ұшыраған әуе кемесі, осы жиілікте жұмыс істеп отырған барлық ӘК үшін немесе нақты бір ӘК үшін радиобайланысты өшіру режимін енгізе алады.

Радиобайланысты өшіру режимі диспетчерден (ӘК экипажынан) радиобайланысты өшіру режимін жою туралы хабар келіп түскенше сақталады. Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшадағы 121-кестеде келтірілген.

Ескерту. 242-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

243. Радиобайланысты өшіру режимін енгізу кезінде экипаждар:

1) авариялық жағдайлар орын алмаған жағдайлардан басқа жағдайларда осы диспетчерлік пункттің ӘҚК радиожелісінде хабараламарды таратудың барлығын тоқтатып, оларды қабылдауға ғана жұмыс істейді;

2) диспетчердің сұрауы бойынша ғана байланысқа шығады;

3) ерекше қажеттілік туындаған жағдайда, жұмыс жиілігінде апатқа ұшыраған ӘК ғана қалдыруға болады. Қалған барлық ӘК басқа жиілікке ауыстырылады. Апатқа ұшыраған ӘК келетін хабарларға келетін кедергілерді жою мақсатында, қалған ӘК растау жаңа жиілікте жүргізіледі.

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 122-кестеде келтірілген.

4-параграф. Апат сигналын және радиобайланысты өшіру режимін сөндіру

244. Егер әуе кемесі апатқа ұшырамаған болса, оның экипажы апат жағдайын жоққа шығаратын хабар жібереді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 123-кестеде келтірілген.

245. Диспетчерге ӘК енді апат жағдайында емес екенін білген жағдайда немесе ӘК жауапкершілік аймағынан шыққан жағдайда радиобайланысты өшіру режимін сөндіреді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 124-кестеде келтірілген.

5-параграф. Шұғыл хабарлар

246. Жеделдік сигналы бойынша хабар мүмкіндігінше төменде келтірілген тәртіппен берілетін келесі элементтерді қамтиды:

- 1) шұғылдық сигналы – "рап рап / пан пан" (үш рет беріледі);
- 2) диспетчерлік пункттің шақыру белгісі;
- 3) ӘК тану индексі;
- 4) хабарламаны беру себебі;
- 5) ӘК командирінің ниеті (шешімі) және экипаждың әрекеті;
- 6) ӘК орналасқан жері;
- 7) ұшу эшелоны (биіктігі) және ӘК курсы;
- 8) кез келген басқа да пайдалы ақпарат.

Ескерту. 246-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

247. "рап/пан" сигналы бойынша ӘК немесе борттағы қандай да бір адамдардың ұшу қауіпсіздігіне қатысты хабарлар беріледі.

248. Хабар сол кезде қолданылып отырған жиілікте беріліп, осы ӘК ұшып бара жатқан ауданға жауапты диспетчерлік пунктке жіберіледі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 125-кестеде келтірілген.

249. Шұғылдық жағдайлары мен сипатына қарай диспетчер ӘК экипажына хабар себептерін нақтылау үшін қосымша сұрақтар береді.

6-параграф. Авариялық құлдйлау

250. ӘК экипажы авариялық құлдылау туралы баяндаған кезде, диспетчер осы ӘК қауіпсіз төмендеуін қамтамасыз ету үшін қолдан келгенше барлық әрекеттерді орындайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 126-кестеде келтірілген.

251. ӘК экипаждары авариялық құлдылау туралы жалпы хабар бергеннен кейін нақты нұсқаулар беріледі.

6-1 - параграф. Ең төменгі қауіпсіз абсолюттік биіктік туралы ескерту беру

Ескерту. 5-тарау 6-1-параграфпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

251-1. MSAW берілген жағдайда бақыланатын ұшуға қатысты мынадай іс-қимылдар қабылданады:

1) егер әуе кемесі векторлаумен қамтамасыз етілсе, әуе кемесінің экипажына ұшудың белгіленген қауіпсіз эшелонын (биіктігін) дереу алуға нұсқау беріледі және егер бұл қажет болса, жаңа бағыт тағайындалады;

2) басқа жағдайларда ӘҚҚ органының диспетчері әуе кемесінің экипажына ең төменгі қауіпсіз абсолютті (салыстырмалы) биіктікке қатысты ескерту алынғанын хабарлайды және биіктік өлшегішке қысымның дұрыс орнатылуын және әуе кемесінің берілген ұшу эшелонын (биіктігін) тексеруге нұсқау береді. Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшадағы 126-1-кестеде келтірілген.

7-параграф. ӘК экипажымен байланысты жоғалту

252. Егер экипаж соған бөлінген жиілікте диспетчерлік пунктпен байланыса алмаса, ӘҚҚ-ның осы ауданындағы (аймағындағы) шектес диспетчерлік пункттің жиілігінде байланысып көруі тиіс. Осы жиілікте жұмыс істейтін басқа да ӘК байланысып көруді қатар жүргізуі тиіс.

253. Егер байланыс орнату мүмкін болмаса, экипаж хабар жіберіліп отырған адресатты (адресаттарды) қоса, "блиндпен хабарлаймын (Transmitting blind)" деген сөз тіркесін айтып, хабарын соған бөлінген жиілікте (жиіліктерде) екі рет қайталайды.

254. Борттағы қабылдағыш құралдың істен шығуына байланысты, екі жақты байланыс болмаса, экипаж белгіленген тәртіпте қолдануға белгіленген жиілікте жеткізулерін беруді жалғастыра береді. Мұндай хабарлар "қабылдағыштың істен шығуына байланысты блиндпен хабарлаймын (Transmitting blind due to receiver failure)" деген сөз тіркестерінен кейін екі рет қайталаынады. Хабарларда кезекті хабарлау уақыты немесе орны, сондай-ақ ӘК экипажының ұшуды орындау тәртібіне қатысты әрі қарайғы ойы көрсетіледі.

255. Борттық жабдықтың істен шығуы салдарынан байланыс бұзылған жағдайда, ұшқыш жауап берушінің кодын ҚШРЛ 7600 белгілейді (ӘК бортында тиісті қабылдау-жауап беру құралы болған жағдайда).

256. Егер диспетчерлік пункт экипаж тыңдайды деген жиіліктерде шақырғаннан кейін ӘК байланыс орната алмаса, онда бұл диспетчерлік пункт:

1) ӘК хабарларын қайта тарату қажет болса, ӘК шақыру мақсатында ӘҚҚ-ның шектес органдарымен байланысады;

2) хабарларды қайта тарату қажет болса, осы аудандағы басқа ӘК арқылы байланыс орнатып көреді.

8-параграф. Ұсталу кезіндегі радиоалмасу

257. ӘК ұсталған кезде экипаж 121,5 мегагерц авариялық жиілігінде ұстап алушымен немесе ұстауды басқарудың тиісті органымен байланыс орнатып, ұстап алушының бұйрықтарын орындайды.

258. Егер экипаж ӘК ұсталғанын білсе, бұл туралы өзі ұшып келе жатқан ӘҚҚ-дағы диспетчерлік пунктке баяндайды.

6-тарау. Метеорологиялық ақпарат

259. Хабарлар, болжамдар немесе ескертулер түріндегі метеорологиялық ақпаратты ӘҚҚ органдары немесе радиохабар тарату арналары арқылы ұшқыш ұсынады. Бұл жағдайда арнайы метеорологиялық терминдер қолданылуы тиіс, ал ақпарат, қабылдаушы ұшқыш (ӘК экипажы) осы деректерді жазып үлгеретіндей асықпай хабарланып, анық айтылады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 127-кестеде келтірілген.

260. Бұлттылық туралы ақпаратты төмендегідей түрде беруге болады:

"scattered at one thousand eight hundred metres, scattered cumulonimbus at 600 metres, broken at 1000 metres " "1800метрде шашыранды бұлттар, 600 метрде шашыранды түйдек-жауынды бұлттар бар" Жоғарыда келтірілген мысалдағы "scattered" 3-4 октантке, "broken" - 5-7 октантке сәйкес келеді.

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 128-кестеде бұлттылық мөлшерінің сәйкестігін анықтау терминдері келтірілген.

261. ҰҚЖ-дағы көру мүмкіндігінің қашықтығы туралы хабар беру кезінде әр әріп үшін фонетикалық сөзді қолданбай, RVR қысқартуы қолданылады. Дұрыс түсінбей қалу қаупі болмаса, ҰҚЖ нөмірін жіберуге болады.

262. Аспаптық өлшеу жасалған жағдайда, RVR-дің бірнеше мәнін хабарлауға болады. Деректер үш бақылау нүктесіне берілген жағдайда, бұл нүктелерді хабарламалар мынадай тізбекте берілген жағдайда көрсетпеуге болады: жақындау аймағы, орталық аймақ және ҰҚЖ соңы.

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшаның 129-кестесінде келтірілген

263. Егер жел ұйытқиды деп күтілсе немесе ол туралы басқа ӘК хабарлаған болса, диспетчер келесі ӘК бұл құбылыстың орын алмағанын хабарлағанынша, басқа ӘК ескерте береді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 130-кестеде келтірілген.

7-тарау. ҰҚЖ бетінің жай-күйі

264. Әуе кемесінің тежеу тиімділігіне теріс әсер етуі мүмкін ҰҚЖ бетінің жай-күйі туралы ақпарат берілген жағдайларда, қажеттілігіне қарай мынадай терминдер пайдаланылады: "тығыздалған қар бетіндегі су" (water on top of compacted snow), "аяз" (frost), "мұз" (ice), "дымқыл" (wet), "дымқыл мұз" (wet ice), "ылғалды қар" (wet snow), "мұз бетіндегі ылғалды қар" (wet snow on top of ice), "мұз бетіндегі тығыздалған қардың бетіндегі сулы қар" (wet snow on top of compacted snow), "лай батпақ" (slush), "тұрақты су" (standing water), "кұрғақ" (dry), "кұрғақ қар" (dry snow), "мұз бетіндегі құрғақ қар" (dry snow on top of ice), "тығыздалған қар бетіндегі құрғақ қар" (dry snow on top of compacted snow), тығыздалған қар (compacted snow).

Ескерту. 264-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

265. Ілінісу коэффициенті ("braking coefficient") немесе тежеу тиімділігі ("braking action") немесе ҰҚЖ беті күйінің коды (surface condition code) тиісті өлшеу деректері болған жағдайда хабарланады.

Ескерту. 265-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

266. Ұшқыштарды тежеу тиімділігі туралы хабарлама: "хорошая" (good), "от хорошей до средней" (good to medium), "средняя" (medium), "от средней до плохой" (medium to poor), "плохая" (poor), "хуже чем плохая" (less than poor). Ұшқыштардың нақты тежеу тиімділігі туралы хабарларын ӘҚК органы келесі ӘК-ға мына нысанда хабарлайды: "Braking action reported (тип ВС) at (уақыт) (тежеу тиімділігін бағалау)". ӘК экипажынан бұл туралы хабарланғандай жақсы болмаған тежеудің нақты тиімділігі туралы арнайы хабарламаларды алған кезде ӘҚК органдары осы ақпаратты әуеайлақ пайдаланушысына дереу жібереді.

Ескерту. 266-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

267. ӘҚК органдары ҰҚЖ бетінің және әуеайлақтың нақты жай-күйі туралы басқа деректерді осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 131-кестеде келтірілген үлгі бойынша хабарлайды.

8-тарау. ӘК жақындасулары туралы баяндау

268. Егер ӘК экипажы әуе кемелерінің жақындасып кеткенін байқаса, ал бұл жағдай ӘК ұшып келе жатқан жерлері мен салыстырмалы жылдамдықтарын ескергеннің өзінде, осы ӘК қауіпсіздігіне қауіп төндірсе немесе төндіруі мүмкін болса, ол диспетчерлік пунктке "airprox" баяндайды.

269. Осы әуе ӘК қозғалысына қызмет көрсетіп отырған диспетчерге бұл туралы бірінші рет радиотелефон байланысы арқылы баяндайды. Егер диспетчердің жұмысы өте көп болып, баяндауды сол сәтте қабылдай алмаса, бұл туралы ӘК экипажына хабарлайды. Бұл жағдайда ӘК экипажы ӘК қонғаннан кейін баяндайды.

270. Ұшқыштың баяндамасы "airprox report" сөздерінен басталып, мынадай тармақтарды қамтиды:

- 1) ӘК шақыру белгісі;
- 2) ҚШРЛ коды;
- 3) жақындасу жері;
- 4) ӘК бағыты;
- 5) эшелоны немесе биіктігі;
- 6) биіктік өлшегіш құралында белгіленген қысым;
- 7) ӘК жағдайы (көлденең ұшу/биіктік алу/төмендеу/бұрылу);
- 8) метеожағдайлар;
- 9) жақындасу күні мен уақыты (UTC);
- 10) басқа әуе кемесінің сипаттамасы;

11) ӘК байқалған қашықтық және өзі мен байқалған әуе кемесінің нақты ұшу траекториясы.

9-тарау. Автокөлік және әуеайлақ құралдарымен радиоалмасу жүргізу

271. Радиотелефон байланысын жүргізу қағидаларын әуеайлақтың ұшу алаңындағы жұмыстарды ұйымдастыратын және бақылайтын барлық адамдар, сондай-ақ әуеайлақтағы автокөлік құралдарын жүргізушілер де сақтайды.

272. Мұндай жұмыстар атқаратын адамдар, сондай-ақ автокөлік пен әуеайлақ құралдары жүргізушілер әуежай ішіндегі байланыс жиілігін, ал ұшу жолағы мен рульдеу жолы (бұдан әрі – РЖ) учаскелерінде және оған жапсарлас жатқан жерлерде жұмыстар жүргізу кезінде "Рульдеу" немесе "Мұнара" ("Старт") диспетчерлік пункттерінің жиілігіндегі радиоалмасуды үнемі тыңдап жүрулері тиіс.

272-1. Маневр жасау алаңында операцияларды орындайтын немесе орындағысы келетін көлік құралдарының жүргізушілері ӘҚҚ диспетчеріне байланыс құралдарының көмегімен берілген ӘҚҚ органы нұсқауларының бір бөлігінің ұшу қауіпсіздігін

қамтамасыз етуге қатысты ҰҚЖ-ға немесе РЖ-ға орналасуға, ҰҚЖ немесе РЖ алдында тоқтауға, ҰҚЖ-ның немесе РЖ-ның қиылысуына және кез келген қолданыстағы ҰҚЖ-ға немесе РЖ-ға операцияларды орындауға арналған нұсқауларды қайталайды.

Ескерту. 9-тарау 272-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

272-2. ӘҚҚ диспетчері көлік құралы жүргізушісінің оны дұрыс түсінгеніне көз жеткізу үшін берілген нұсқаудың қайталануын тындайды және қайталау нәтижесінде анықталған кез келген сәйкессіздіктерді түзету жөнінде дереу шаралар қабылдайды.

Ескерту. 9-тарау 272-2-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

273. "Рульдеу" немесе "Мұнара" ("Старт") диспетчерлік пункттерінің әуежай ішіндегі байланыс жиіліктерін тындау ұшу алаңында жүру тәртібі туралы қосымша нұсқаулар алу үшін және жердегі жылжымалы техника және ӘК туралы ақпаратты білу үшін жүргізіледі.

274. Радиотелефон байланысын жүргізу үшін әр абонентке (ұшу алаңына шығатын машиналарға) тиісті шақыру белгілері беріледі.

275. Жүргізушілер диспетчермен байланысқан кезде өзіне берілген шақыру белгісін қолданып өзін атаулары, келе жатқан жері мен жұмысқа бару бағытын көрсетулері тиіс. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 132-кестеде келтірілген.

276. Егер жүргізуші байланысқа шыққан кезде диспетчер бос емес болса, бұл туралы "күте тұрыңыз" деп хабарлайды. Бұл жүргізушінің диспетчер қоңырауын күтіп, диспетчерден рұқсат алғанша жүрісті бастамауын білдіреді.

277. Автокөлік құралдарына қажет жеріне дейін баруына рұқсат беру мүмкін болмаған жағдайда, диспетчер өзі белгілеген пунктке баруға рұқсат бере алады, сол жерге тоқтағаннан кейін жүргізуші белгіленген (жұмыс) орнына баруға тағы рұқсат сұрайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 133-кестеде келтірілген.

278. Қозғалыстың қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін, перронда жүруге берілетін рұқсатқа басқа көлік құралдарына қатысты барлық қажет ақпаратты қосуға болады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 134-кестеде келтірілген.

"Жалғастыра беріңіз" сөзі көлік құралдарымен радиоалмасу кезінде қолданылмайды

279. Кез келген автокөлік және әуеайлақ құралының жүргізушісі рұқсат алмайынша және сол рұқсатты алғанын растамайынша ұшу-қону жолағын ешбір жағдайда да қиып өтпейді. Ұшу жолағының босағаны туралы баяндау ол босағаннан кейін дереу хабарланады.

280. Диспетчер қонуға бет алған ӘК жерге қонғанға дейін немесе қонғаннан және ұшу алаңын қиып өту орнынан жүріп өткеннен кейін 5 минуттан көп уақыт аралығы

болған жағдайда, автокөлік және әуеайлақ құралдарына ұшу жолағын қиып өтуге рұқсат береді.

281. Жүргізуші ұшу алаңын қиып өтуге рұқсатты ҰҚЖ-ның жоспарланған учаскесіне (РМЖ-ның шекті аймағының шекарасы) жетпей тоқтағаннан кейін сұрайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 135-кестеде келтірілген.

282. Егер автокөлік немесе әуеайлақ құралы ұшу жолағында тұрып, оны босату қажеттілігі туындаса, диспетчер осы құралдың жүргізушісіне босату туралы нұсқау береді.

283. Ұшу жолағы барлық жағдайларда да ӘК есептік (нақтыланған) қону (ұшу) уақытына 5 минут қалғанға дейін автокөлік және әуеайлақ құралдарынан босатылуы тиіс. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 136-кестеде келтірілген.

284. Автокөлік және әуеайлақ құралы әуеайлақтың жұмыс алаңымен жүріп бара жатса, оның жүргізушісін орын алуы мүмкін қауіпті жағдай туралы ақпараттандыру үшін, диспетчер оның жүргізушісіне шұғыл әрекеттер жасауға нұсқау береді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 137-кестеде келтірілген.

10-тарау. Диспетчерлер арасында ӘҚҚ барысында ақпаратпен алмасу

285. ӘҚҚ барысында шұғыл хабарлармен және ақпаратпен алмасу шектес пункттердің диспетчерлері арасында жұмыс технологияларына сәйкес тиісті байланыс арналары арқылы жүргізіледі.

286. Диспетчерлік пункттер арасында шұғыл хабарлармен және ақпаратпен алмасу кезінде олардың әрқайсысын шақыру үшін белгіленген шақыру белгілері қолданылады. Диспетчерлік пункттерде бағыттар, секторлар ұйымдастырылған жағдайда, берілген цифрлық индекс қоса айтылатын негізгі шақыру белгісі қолданылады. Қолданылатын фразеология үлгілері: "Бақылау-1", "Бақылау-2", "Жақындау– 1", "Жақындау – 2", "Мұнара".

287. ӘҚҚ-ның шектес (өзара әрекеттесетін) пункттерінің диспетчерлері арасында хабарлармен және ақпаратпен алмасу кезінде, бақылау мақсатында, хабарды және ақпаратты қабылдайтын диспетчер:

- 1) ӘК түрін және шақыру белгісін;
- 2) міндетті жеткізулер пунктінен (МЖП), тапсыру межесінен ұшып шығу, ұшып өту уақытын;
- 3) ұшу эшелонын (биіктігін);
- 4) ұшып шығуға, қонуға берген рұқсатты немесе тыйым салуды қайталайды.

ӘҚҚ-ның шектес (өзара әрекеттесетін) пунктінің диспетчері мұндай хабарды қайталамаған жағдайда, хабар беруші диспетчер одан хабарды түгелдей немесе жартылай қайталауын талап етеді.

288. Әрбір ӘК ұшуды қамтамасыз ету барысында ӘҚҚ пункттерінің диспетчерлері аралас ауданға (аймаққа) кіру (шығу) шарттарын өзара келіседі.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 138-кестесінде келтірілген.

ӘК-де RNAV жабдығының параметрлері нашарлаған немесе істен шыққан кезде, ұшу жоспарының 18-тармағында көрсетілген ақпарат қамтылмаған хабарламалармен автоматтандырылған алмасу жағдайында хабарламаны жіберуші ӘҚҚ органы бұл туралы ӘҚҚ қабылдаушы органын АСТ хабарламасын "RNAV OUT OF SERVICE" (RNAV жұмыс істемейді) фразасын пайдалана отырып, ауызша хабарламамен толықтыра отырып хабардар етуге тиіс. Ауызша үйлестіру процесін пайдаланған кезде хабарламаны жіберуші ӘҚҚ органы хабарламаның соңында "RNAV OUT OF SERVICE" (RNAV жұмыс істемейді) сөзін қосуға тиіс. Егер RNAV жоқ болса, "NEGATIVE RNAV" (RNAV жоқ) фразасы қолданылады.

Ескерту. 288-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

289. Аралас аудандық ДП-ға кіру шарттары ӘҚҚ тарату шебіне шыққанға дейін 10 минуттан кешіктірілмей келісіледі және беріледі.

Ескерту. 289-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 24.02.2023 № 118 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

290. Аудандық ДП диспетчері ӘК әуеайлақ ауданына кіру алдында ДП диспетчеріне мынаны хабарлайды:

- 1) әуеайлақ ауданына кіру орны;
- 2) ӘК келуінің есептік уақыты;
- 3) рейстің нөмірі мен литері;
- 4) ӘК шақыру белгісі және жауапкердің ҚШРЛ коды;
- 5) ұшу эшелоны (биіктігі);
- 6) қону әуеайлағы және ӘК типі (қажет болған жағдайда).

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 139-кестесінде келтірілген.

Ескерту. 290-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

291. ӘК қону алдындағы түзуге шығуын қамтамасыз ету үшін "Шеңбер" диспетчері "Мұнара" диспетчерін оның схема бойынша ұшып келе жатқан жері туралы ақпараттандырады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 140-кестеде келтірілген.

292. "Мұнара" диспетчері "Рульдеу" диспетчерімен ӘК-ның ҰҚЖ-ны босату бағытын келіседі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 141-кестеде келтірілген.

293. Ұшу кезінде ерекше жағдайлар орын алған жағдайда, ӘК қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету ӘҚҚ пункттерінің өзара әрекеттесуші диспетчерлеріне,

ұшу басшыларына, авариялық-құтқару қызметіне және басқа да мүдделі қызметтерге бұл туралы уақтылы және анық хабарлау арқылы жүзеге асырылады.

Хабарлармен алмасу кезінде нақты орын алған жағдайды ескерген жөн. Хабарда мынадай элементтер болуы тиіс:

- 1) хабардың кімге арналғаны;
- 2) кім хабарлап отырғаны;
- 3) диспетчерлік пункттің шақыру белгісі;
- 4) ӘК тану индексі;
- 5) апат сипаты;
- 6) ӘК командирінің әрі қарайғы ойы (шешімі) және эеипаждың әрекеті;
- 7) ӘК ұшып келе жатқан жері,
- 8) ӘК ұшу эшелоны (биіктігі) мен бағыты;
- 9) басқа да кез келген пайдалы ақпарат.

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 142-кестеде келтірілген.

294. Үйлестіру тәртіптемелері шектес мемлекеттердің ӘҚҚ органдары арасында жасалған келісімдермен анықталады.

11-тарау. Әуеайлақтық ұшу-ақпараттық қызмет көрсету (AFIS)

295. Даулы жағдайдың туындауына әкелетін траектория бойынша ұшып келе жатқан ӘК туралы ақпарат:

- 1) даулы жағдайдағы ӘК туралы ақпаратты (мүмкіндігінше қозғалыс бағытымен);
- 2) турбуленттілік түрі мен санатын;
- 3) ӘК биіктігін;
- 4) ӘК ағымдағы немесе есепті орналасқан жері немесе ӘК экипажының баяндауына негізделген нүктеден ұшып өтудің есепті уақытын;
- 5) қолда бар басқа да кез келген ақпаратты (жауапкершілік аймағын кесіп өту, ұшып көтерілу мен қонудың есепті уақыты, ӘК экипажынан алынған болжамды қону бағыты) көрсете отырып беріледі.

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшаның 143-кестесінде келтірілген.

296. AFIS органы (авиациялық станция операторы) ӘК экипажына SIGMET, AIRMET, GAMET ақпаратын қоса алғанда, метеорологиялық жағдайлар туралы өзінің қолында бар ақпаратты ұсынады:

жер төңірегіндегі желдің бағыты мен жылдамдығы, оның ішінде олардың айтарлықтай өзгеруі туралы соңғы деректер;

QNH қысымы бойынша биіктікті өлшеу құралын орнатуға арналған деректер, сондай-ақ ӘК экипажының сұрау салуы бойынша QFE қысымы бойынша биіктікті өлшеу құралын орнатуға арналған деректер;

газтурбиналы әуе кемелері ұшуларын орындау кезінде жұмыс ҰҚЖ-дағы ауа температурасы туралы деректер;

егер ол 10 км кем болса, ұшып көтерілу бағытындағы және бастапқы биіктікті алу кезіндегі немесе қонуға кіру және қону аймағындағы ең төменгі көріну шамасы туралы деректер немесе тиісті жағдайларда немесе егер AFIS органы ақпарат алған болса, жұмыс ҰҚЖ-дағы көріну шамасының ұзақтығы туралы деректер;

ұшып көтерілу және биіктік алу немесе қонуға кіру және қону аймағындағы ерекше метеорологиялық жағдайлар.

Осындай ақпарат:

аймақта түйдек-жауынды бұлттардың немесе найзағайдың, ауыспалы желдің, бұршақтың, дауыл сызығы, біркелкі немесе қатты турбуленттілік, біркелкі немесе қатты мұз қату жағдайының бар болуы немесе болуы күтіліп отырған жағдай туралы ақпарат;

пайдалану тұрғысынан маңызды мағынаға ие жақын арада болған табиғат құбылыстары туралы кез келген ақпаратты (мұз қататын жауын-шашы, мұз қататын тұман, бірқалыпты немесе қатты жауын-шашын – жауын, сіркіреме, қар, қарлы жаңбыр, мұзды жаңбыр, бұршақ, мұзды немесе қиыршық қар, қар түйіршіктері; бірқалыпты немесе қатты жаяу бұрқасын; тұман; шаңды немесе құмды боран; найзағай; құйын; вулканның күлі) қамтиды.

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшаның 144 және 156-кестелерінде келтірілген.

297. AFIS органы (авиациялық станция операторы) ӘК ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қажетті әуеайлақтағы (тікұшақ айлағындағы) жағдай туралы ақпаратты ұсынады. Осындай ақпарат мүмкіндігінше төмендегілер туралы ақпаратты қамтуға тиіс:

1) әуеайлақтың (тікұшақ айлағының) маңында немесе оған жақын орналасқан жердегі жұмыс алаңындағы құрылыс немесе жөндеу жұмыстары туралы;

2) тиісті таңбалануының болуына қарамастан, ҰҚЖ мен БЖ-дағы немесе перрондағы тегіс емес немесе бұзылған жабындылар туралы;

3) ҰҚЖ, БЖ немесе перронда қардың, балшықтың немесе мұздың бар болуы туралы;

4) ҰҚЖ, БЖ немесе перронда судың бар болуы туралы;

5) ҰҚЖ, БЖ жақын жердегі немесе перрондағы омбы қар немесе үйілген қар туралы;

6) басқа уақытша қауіптер, оның ішінде тұрақта ӘК-нің немесе жерде не әуеде құстардың бар болуы туралы;

7) әуеайлақтың (тікұшақ айлағының) жарықсигналды тұтас жүйесінің немесе бір бөлігінің істен шығуы немесе тұрақсыз жұмыс істеуі;

8) газ және ыстық ауа ағындарының (турбиналар, генераторлар және т.б.) шығарылуы туралы, тікұшақ айлағындағы кедергілердің бар болуы туралы ақпарат;

9) кез келген басқа тиісті ақпарат.

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшаның 145 және 156-кестелерінде келтірілген.

298. ӘК экипажынан ұшыру туралы сұрау салу келгеннен кейін, AFIS органы ұшыру бойынша нұсқауларды береді.

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшаның 146-кестесінде келтірілген.

299. ӘК экипажынан бұруға дайын болу туралы ақпаратты алғаннан кейін AFIS органы ӘК-нің маневрлеу алаңындағы қозғалысы және әуесайлақтағы жағдайлар туралы ақпаратты береді.

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшаның 147-кестесінде келтірілген.

AFIS органы ӘК экипажына төмендегі туралы хабарлайды (осындай ақпарат бар болған жағдайда):

1) пайдаланылатын ҰҚЖ;

2) жер төңірегіндегі желдің бағыты мен жылдамдығы, оның ішінде олардың айтарлықтай өзгеруі туралы;

3) QNH қысымы бойынша биіктікті өлшеу құралын орнатуға арналған деректер, сондай-ақ ӘК экипажының сұрау салуы бойынша QFE қысымы бойынша биіктікті өлшеу құралын орнатуға арналған деректер;

4) газтурбиналы ӘК ұшуларын орындау кезінде жұмыс ҰҚЖ-дағы ауа температурасы туралы деректер;

5) егер ол 10 км кем болса, ұшып көтерілу бағытындағы және бастапқы биіктікті алу кезіндегі ағымдағы репрезентативті көріну шамасы туралы деректер, немесе, егер AFIS органында бар болса, жұмыс ҰҚЖ-дағы көріну шамасының ұзақтығы туралы деректер;

300. ӘК экипажы осы ақпаратты алғаннан кейін бұру маршрутын таңдайды және ол туралы AFIS органына хабарлайды.

301. ӘК экипажы бастапқы стартта тұрғанын және орындау стартына орналасуға дайын екендігін хабарлағаннан кейін, AFIS органы ӘК экипажына оның қолындағы ақпарат бойынша жолақ бос болған жағдайда, жолақта ӘК көлік құралдарының немесе басқа кедергілердің жоқ екендігін, сондай-ақ тура жолда ӘК-ның жоқ екендігін хабарлайды.

302. Егер жолақ бос болмаса, AFIS органы ӘК экипажына ҰҚЖ-ның бос емес екендігі туралы хабарлайды. Бұл жағдайда ӘК экипажы бастапқы стартта күтеді.

303. AFIS органынан жолақтың бос екендігі туралы ақпаратты алғаннан кейін ӘК экипажы орындау стартына бұрылады да, ұшып көтеріледі. ӘК экипажы AFIS органына орындау стартына орналасқаны және ұшып көтерілгені туралы хабарлайды.

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасының 148-кестесінде келтірілген.

304. Ұшып келіп жатқан ӘК AFIS органының жауапкершілік аймағына кірген кезде төмендегі ақпаратты хабарлайды:

1) шақырылатын авиациялық станцияның шақыру белгісі;

2) ӘК шақыру белгісі;

3) өзінің орналасқан жері мен биіктігі;

- 4) ниеттері;
- 5) есепті ұшып келу уақыты (есепті аймақтан шығу уақыты);
- 6) ұшып шығу әуеайлағы (қажет болған жағдайда);
- 7) ұшуды қауіпсіз орындау үшін қажетті басқа ақпарат.

305. Әуеайлақтық ұшу шеңберіне кіргенге дейін немесе қонуға кіруді бастағанға дейін AFIS органы ӘК экипажына төмендегі ақпаратты ұсынады:

1) жұмыс (қолайлы) ҰҚЖ;

2) жер төңірегіндегі желдің бағыты мен жылдамдығы, оның ішінде олардың айтарлықтай өзгеруі туралы деректер;

3) QNH қысымы бойынша биіктікті өлшеу құралын орнатуға арналған деректер, сондай-ақ ӘК экипажының сұрау салуы бойынша QFE қысымы бойынша биіктікті өлшеу құралын орнатуға арналған деректер;

4) ауа температурасы;

5) жауын-шашын және басқа уақытша қауіптер болған кездегі ҰҚЖ-дағы жағдайлар;

6) қонуға кіру үшін қажетті визуалды және визуалды емес құралдардың жұмысқа қабілеттілігіндегі өзгерістер;

7) ұшуды орындау үшін қажетті басқа ақпарат.

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасының 149-кестесінде келтірілген.

306. Егер жолақта басқа ӘК бар болса, ӘК экипажы қонуды орындамайды. AFIS органы ӘК экипажына қону туралы немесе екінші айналымға кету туралы шешім қабылдауға көмек көрсету үшін ӘК қозғалысы және әуеайлақтағы жағдайлар туралы ақпаратты ұсынады.

307. Ұшып шығатын ӘК жұмыс ҰҚЖ бүйір жағын кесіп өткен немесе бұрылуды орындаған немесе алдыңғы қонуға кіретін ӘК жұмыс ҰҚЖ босатқан сәтке дейін ӘК экипажына қонуға кіру кезінде AFIS органы "жолақтың бос" екендігі туралы хабарламайды;

308. AFIS органынан "жолақ бос" деген ақпаратты алғаннан кейін ӘК экипажы қонуды орындау ниеті туралы баяндайды, қонғаннан кейін ӘК экипажы жолақты босатпақшы болған БЖ туралы хабарлайды.

Тұраққа келгені туралы ӘК экипажы AFIS органына баяндайды.

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасының 149-кестесінде келтірілген.

309. AFIS органы белгіленген межеде ӘК-ні ӘҚК шектес органына (Ұшу ақпараты орталығына) береді.

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасының 150-кестесінде келтірілген.

310. Ұшуды бақыланбайтын әуеайлақтарда орындаған жағдайда ӘК экипаждары ақпаратты TIBA жиілігінде (ӘК-нің қозғалыс туралы ақпаратты радио арқылы тарату) ақпаратты беруді жүзеге асырады.

Үлгісі осы Қағидаларға 2-қосымшасының 151-кестесінде келтірілген.

12-тарау. Ұшу-ақпараттық қызмет көрсету (ҰАҚ)

311. ҰАҚ төмендегі ақпаратты ұсынуды қамтиды:

1) метеорологиялық орган беретін әуайлақ ауданы және маршруттар мен ұшу аудандары бойынша ескертулер (SIGMET және AIRMET ақпаратын қоса алғанда);

2) жанартау атқылағанға дейінгі жанартау әрекетіне, жанартау атқылауларына, сондай-ақ жанартау күлінің бұлттарына қатысты;

3) атмосфераға радиоактивтік заттардың немесе улағыш химиялық заттардың таралуына қатысты;

4) навигациялық құралдардың пайдалану жағдайының өзгеруі туралы;

5) әуеайлақтардың және олармен байланысты құралдардың өзгеруі туралы, оның ішінде әуеайлақта қар, мұз немесе айтарлықтай су қабаты болған кездегі әуеайлақтың жұмыс алаңдарының жағдайы туралы ақпарат;

6) пилотсыз басқарылмайтын аэростаттар туралы.

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасының 151-кестесінде келтірілген.

312. Осы Қағидалардың 310-тармағында көрсетілген ақпараттан басқа, ұшуды қамтамасыз ететін ҰАҚ мыналарға:

1) ұшу әуеайлақтардағы, межелі және қосалқы әуеайлақтардағы хабарланған немесе болжанған ауа-райы жағдайына;

2) С, D, E, F және G класындағы әуе кеңістігінде ұшуды орындайтын ӘК үшін соқтығысу қаупіне қатысты ақпарат ұсынуды қамтиды.

Оларды болуы ақпарат берілетін ӘК-мен соқтығысу қауыпін төндіруі мүмкін, танымал ӘК ғана кіретін, осы тармақтың 2) тармақшасында көрсетілген ақпарат кей кезде толық болмайды және Ұшу ақпаратының орталығының (ҰАО) органдары оны тұрақты түрде шығаруға немесе оның нақтылығына жауапкершілік ала алмайды.

Қажеттілік болған жағдайда, осы тармақтың 2) тармақшасына сәйкес ұсынылатын қақтығыстар қаупі туралы ақпаратпен толықтыру немесе белгілі бір әуе кеңістігінде ҰАҚ уақытша бұзылған жағдайда, "Қазақстан Республикасы азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасының Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2017 жылғы 28 шілдедегі № 509 бұйрығымен бекітілген (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15852 болып тіркелген) Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларының талаптарына сәйкес экипаж ұсынатын қозғалыс туралы ақпаратты ӘК-ге радиохабарларды тарату бағдарламасын қолдану орынды.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 152-кестесінде келтірілген.

Ескерту. 312-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 24.02.2023 № 118 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

313. ӘК ұшып шыққанда кезде, байланысқа шыққан кезде және ӘК экипажы жауапкершілік аймағына ӘК кіруі туралы баяндағанда (ӘҚҚ тарату шептерінің ұшуы), ӘК экипажы мынадай ақпаратты берген жағдайда:

1) ҰАҚ ұсынуға жауапты орган:

межеден ұшып өту уақытын (егер тарату ұшып өту сәтінде жүргізілсе, уақыт хабарланбайды);

ұшу биіктігін (эшелоны) ;

кезекті міндетті хабарламалар пункті (бұдан әрі - МХП) ұшып өтудің, жауапкершілік аймағынан шығудың есептік уақытын (байланысқа шығу уақытын) қабылдайды;

2) журналға белгі қояды;

3) шектес диспетчерлік пункттің диспетчеріне (бұдан әрі – шектес ДП) (AFIS органына), егер мұны үйлестіру шарттары талап етсе, ӘК жауапкершілік аймағына кіруі туралы хабарлайды;

4) сұрау салу бойынша әуе кемесінің экипажына теңіз деңгейіне келтірілген бағыт бойынша ең аз атмосфералық қысымды береді;

5) өзінің иелігіндегі ауа жағдайы, қауіпті метеоқұбырлар туралы ақпаратты (қажет болған жағдайда) береді.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 153-кестесінде келтірілген.

Ескерту. 313-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

314. ӘК экипажы байланысқа шыққан және жауапкершілік аймағының (ӘҚҚ тарату шебі) шекарасынан ұшып өту туралы баяндама алған кезде, ҰАҚ ұсынуға жауапты орган:

1) ӘК экипажына іргелес ДП (ҰАҚ органы, AFIS) жұмыс жиілігін хабарлайды;

2) іргелес ДП диспетчерінен (ҰАҚ, AFIS органы), егер мұны үйлестіру шарттары талап етсе, ӘК қабылдау туралы растама алады және журналға белгі қояды.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 153-кестесінде келтірілген.

Ескерту. 314-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

315. ӘК ұшып келген кезде, байланысқа шыққан кезде және ӘК экипажының жауапкершілік аймағының (ӘҚҚ беру шебі) шекарасынан ұшып өту туралы баяндағанда, ӘК экипажынан мынадай ақпаратты берген жағдайда:

1) ҰАҚ ұсынуға жауапты орган:

ұшу уақыты (егер тарату ұшып өту сәтінде жүргізілсе, уақыт хабарланбайды) және МХП атауы;

ұшу биіктігін (эшелоны);

кезекті МХП ұшып өтудің, жауапкершілік аймағынан шығудың есептік уақыты; қажет болған жағдайда қосалқы әуеайлақты (қону алаңын) қабылдайды;

2) әуе кемесі экипажының сұрау салуы бойынша теңіз деңгейіне келтірілген бағыт бойынша ең аз атмосфералық қысымды береді;

3) ӘК экипажына метеорологиялық ақпаратты және әуе қозғалысы туралы ақпаратты береді (қажет болған жағдайда);

4) журналға белгі қояды.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 154-кестесінде келтірілген.

Ескерту. 315-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

316. ӘК экипажы жауапкершілік аймағынан шығу туралы баяндағаннан кейін ҰАҚ ұсынуға жауапты орган:

1) ӘК экипажына іргелес ДП жиілігін хабарлайды (AFIS органы);

2) іргелес ДП-ның диспетчерінен (AFIS органы), егер мұны үйлестіру шарттары талап етсе, ӘК қабылдау туралы растама алады және журналға белгі қояды.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 154-кестесінде келтірілген.

Ескерту. 316-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

317. Әуе кемесі авариялық жағдай туралы хабарлаған жағдайда ҰАО органы мынадай тиісті іс-қимыл қолдануға тиіс:

1) тану индексі мен ӘК типін, авариялық жағдайдың типін, ұшу экипажының ниетін, сондай-ақ ӘК орналасқан жері мен ұшу эшелонын анықтауға арналған барлық қажетті шараларды қабылдау, егер бұл ақпаратты ӘК экипажы нақты ұсынылмаса немесе белгісіз болса;

2) барынша тиімді көмекті ұсынуға қатысты шешім қабылдау;

3) ӘК көмек көрсете алатын кез келген басқа да ӘҚҚ органдарымен немесе басқа қызметтермен байланысу;

4) ӘК-ге экипажына келген талап етілетін ақпаратты, сондай-ақ кез келген қосымша тиісті ақпаратты, мысалы қолайлы әуеайлақтар, ең төмен қауіпсіз абсолютті биіктіктер туралы деректер, метеорологиялық ақпаратты беру;

5) осы жағдайға қатысы бар төмендегі ақпаратты ӘК пайдаланушыдан немесе экипажынан алу: борттағы адам саны, қалған отынның саны, қауіпті материалдардың бар болуы және олардың сипаты (Осы ақпарат ӘК экипажынан егер ол ақпарат пайдаланушыдан немесе басқа көздерден алынған болса және маңызды ақпаратпен шектелген болса ғана сұралады);

6) хабар тарату схемасында көрсетілгендей тиісті ӘҚҚ органына және өкілетті органына хабарлау.

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасының 155-кестесінде келтірілген.

13-тарау. Диспетчерлік аймақта Қөзбен шолып ұшу қағидалары бойынша ұшуларды орындау

Ескерту. 13-тараумен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 07.02.2020 № 53 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

318. ӘК ұшып шыққаннан кейін ӘК экипажы әуеайлақтық диспетчерлік пункттің (бұдан әрі – әуеайлақтық ДП) диспетчеріне мынадай ақпаратты хабарлайды:

1) ӘК типі, шақыру белгісі (қажет болған жағдайда, тіркеу нөмірі);

2) ұшу биіктігі;

3) СТР шығу бағыты;

4) СТР-дан шығудың есептік уақыты (визуалды бағдардан ұшып өтудің есептік уақыты);

5) бірінші қону әуеайлағы;

6) жауапкердің ҚШРЛ коды (бар болса).

319. Ұшып шыққан ӘК экипажымен радиобайланысты орнату кезінде әуеайлақ ДП диспетчері:

1) ӘК-ні тану және бұл туралы ӘК экипажын хабардар етуге (бақылау жүйесі болған жағдайда);

2) СТР шығу шарттарын беруге, диспетчерлік аймақ үшін белгіленген КҰҚ бойынша ең төменгі абсолюттік биіктіктен төмен емес биіктікті тағайындауға;

3) әуеайлақтағы QNH қысымын хабарлауға;

4) қауіпті метеокұбырлар туралы (олар болған жағдайда) хабарлауға;

5) ӘК экипажын жедел және метеорологиялық ақпараттың өзгерістері туралы хабардар етуге тиіс.

ӘК СТР шекарасына жеткен кезде ӘК экипажына оның жұмысының жиілігін хабарлай отырып, іргелес ДП-мен радиобайланысқа ауысу туралы нұсқау беруге тиіс.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 157-кестесінде келтірілген.

320. КҰҚ бойынша ұшып келетін әуе кемелеріне пайдаланылатын рәсімге байланысты әуеайлақтық әуе кемелерімен байланыс орнату талап етіледі, ал әуе кемесінің экипажы диспетчерлік аймаққа кірер алдында нұсқау сұрай алады.

Әуежайда әуеайлақ ауданында ақпаратты автоматты беру қызметі болған кезде ӘК экипажы осындай ақпаратты алғанын растау қажет. Осы қызмет болмаған кезде әуеайлақтық ДП диспетчері әуеайлақ бойынша деректерді береді.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшасың 158-кестесінде келтірілген.

321. ӘК экипажынан диспетчерлік аймаққа кіру (ӘКҚ берудің белгіленген межесінен ұшып өту) туралы хабарлама алған әуеайлақтық ДП диспетчері:

1) ӘК-ні таниды және бұл туралы ӘК экипажын хабардар етеді (бақылау жүйелері болған кезде);

2) әуе кемесінің экипажына КҰЕ бойынша ұшу үшін белгіленген маршрутты береді ;

3) ҰҚЖ-ның таңбаланған нөмірін немесе қонудың жұмыс бағытын хабарлайды;

4) теңіздің орташа деңгейіне келтірілген әуеайлақтың атмосфералық қысымын хабарлайды (QNH);

5) КҰЕ бойынша ұшу үшін ең төменгі абсолюттік биіктіктен төмен емес биіктікті алу туралы нұсқау береді;

6) ATIS бойынша берілгеннен ерекшеленетін жедел немесе метеорологиялық ақпаратты хабарлайды;

7) ӘК экипажын әуе жағдайы туралы (қажет болған жағдайда) хабардар етеді.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 159-кестесінде келтірілген.

322. Егер келген ӘК-ге әуе қозғалысына байланысты ұшулардың әуеайлақтық шеңберіне кіру үшін рұқсат берілмесе, онда рұқсат алынғанға дейін көзбен шолу бағдарының үстінде күтуге нұсқау беріледі.

Ұшудың әуеайлақ шеңберіне кіруге рұқсат әуе қозғалысын, ұшу шеңберінің бағытын ескере отырып, ӘК беріледі, бұл ретте ұшу шеңберіне кіру кез келген нүктеде орындалуы мүмкін.

323. Ұшудың әуеайлақтық шеңберіне кірер алдында ӘК экипажына мынадай ақпарат беріледі:

1) әуеайлақтық ұшу шеңберін бағыттау;

2) ҰҚЖ таңбаланған нөмірі немесе қонудың жұмыс курсы;

3) теңіздің орташа деңгейіне келтірілген әуеайлақтың атмосфералық қысымы (QNH);

4) ұшудың әуеайлақтық шеңберіне кіру үшін белгіленген ең төменгі биіктік;

5) желдің бағыты және жылдамдығы;

6) ауа жағдайы туралы ақпарат (қажет болған жағдайда).

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 160-кестесінде келтірілген.

324. Шеңберді алуға қатысты нұсқаулар алу мақсатында сұрау салулар басқа ӘК-ні ескере отырып, шеңберді алуды жоспарлау үшін алдын ала берілуі тиіс. Әуеайлақ ДП диспетчері сол немесе оң шеңбермен қонуға кіру бағытын көрсетеді.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 161-кестесінде келтірілген.

325. Қозғалыстың басым жағдайларына және ӘК-ның келу бағытына байланысты тікелей қонуға бет алуды орындауға рұқсат беріледі.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 162-кестесінде келтірілген.

326. Ұшу шеңберіне кіретін ӘК экипажы ӘҚҚ органының нұсқауы бойынша өзінің орналасқан жері туралы хабарламаны береді.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 163-кестесінде келтірілген.

327. Шеңбер бойынша қозғалысты үйлестіру үшін диспетчер кідірту немесе жеделдету туралы нұсқау бере алады.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 164-кестесінде келтірілген.

328. Ұшу шеңбері бойынша жаттығу ұшуын орындау кезінде рульдеуге уақытты үнемдеу үшін әуе кемесінің экипажы ҰҚЖ-ға тоқтамай ("конвейерден ұшып шығу") ұшуды орындауға рұқсат сұрай алады, яғни әуе кемесі қонуды, жүруді және содан кейін тоқтаусыз ұшып көтеруді жасайды.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 165-кестесінде келтірілген.

329. Екінші айналымға кетуге қатысты нұсқаулар қауіпті жағдайдың алдын алу мақсатында беріледі. Екінші айналымға кетуді орындау кезінде ӘК экипажына жүктеме көтеріледі. Екінші айналымға кетуді орындайтын ӘК бортына кез келген хабарламаларды беру қысқаша болуға және барынша азайтылуға тиіс. Егер басқа нұсқаулар болмаса, КҰЕ бойынша ұшуды орындайтын ӘК ұшудың әуеайлақтық шеңбері бойынша әдеттегі ұшуды орындайтын болады. Егер екінші айналымға кету ӘК экипажының бастамасы бойынша басталған жағдайда, "екінші айналымға шығамын (Going around)" деген сөз беріледі.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 166-кестесінде келтірілген.

330. Диспетчерлік аймаққа кірген кезде СТР арқылы (транзитпен) ұшуды орындайтын ӘК экипажы әуеайлақ ДП диспетчеріне мынадай ақпаратты хабарлайды:

- 1) СТР нақты кіру уақыты;
- 2) ӘК типі, шақыру белгісі (тіркеу нөмірі, қажет болған жағдайда);
- 3) ұшу биіктігі;
- 4) ұшу бағыты;
- 5) СТР-дан шығудың есептік уақыты (визуалды бағдардың ұшып өтуінің есептік уақыты).

331. ӘК экипажымен радиобайланыс орнату кезінде әуеайлақ ЖП диспетчері:

- 1) ӘК-ні таниды және бұл туралы ӘК экипажын хабардар етеді (бақылау жүйелері болған кезде);
- 2) диспетчерлік аймақта КҰҚ бойынша белгіленген бағыт бойынша жүру туралы нұсқаулар береді;
- 3) диспетчерлік аймақ үшін белгіленген КҰҚ бойынша ең төменгі абсолюттік биіктіктен төмен емес биіктікті ұстау туралы нұсқауды береді;
- 4) әуеайлақтағы QNH қысымын хабарлайды;
- 5) ӘК экипажына диспетчерлік аймақтан шығуды баяндауға нұсқау береді (көзбен шолу бағдарының ұшып өтуі);
- 6) ӘК экипажын жедел және метеорологиялық ақпараттың өзгерістері туралы хабардар етеді;
- 7) ӘК экипажын әуе жағдайы туралы (қажет болған жағдайда) хабардар етеді.

ӘК СТР шекарасына жеткен кезде ӘК экипажына оның жұмысының жиілігін хабарлай отырып, іргелес ДП-мен радиобайланысқа ауысу туралы нұсқау береді.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 167-кестесінде келтірілген

14-тарау. Мұз қатуға қарсы қорғау операциясы кезінде жерүсті персоналы мен ұшу экипажы арасындағы байланыс кезінде пайдаланылатын фразеология

Ескерту. Қағида 14-тараумен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 24.02.2023 № 118 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

332. Мұз қатуға қарсы өңдеу алдында фразеология осы Қағидаларға 2-қосымшаның 168-кестесінде келтірілген.

333. Мұздануға қарсы қорғау рәсімі аяқталғаннан кейін фразеология осы Қағидаларға 2-қосымшаның 169-кестесінде келтірілген.

334. Мұз қатуға қарсы қорғау операциясы кезінде штаттан тыс жағдай кезіндегі фразеология осы Қағидаларға 2-қосымшаның 170-кестесінде келтірілген.

Ұшуды орындау және
әуе қозғалысына қызмет
көрсету кезіндегі фразеология
және радиоалмасу қағидаларына
1-қосымша

Ескерту. 1-қосымшаның жоғарғы оң жақ бұрышы жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 24.02.2023 № 118 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

Ескерту. 1-қосымша жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 13.10.2021 № 536 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

"*" белгісімен белгіленген қысқартулар ағылшын тілінде айту қағидасы бойынша әдеттегі сөз сияқты айтылады. Қалған қысқартулар, әдетте, әріп атауларын (А – [эй] В – [би] және т.с.с., сирек – радиотелефон алфавитін қолдану арқылы айтылады [Альфа, Bravo және т.с.с.]) қолдану арқылы айтылады.

А

AAL - Above Aerodrome Level - Над уровнем аэродрома - Әуеайлақ деңгейінің үстінен

ACAS* - Airborne Collision Avoidance System - Бортовая Система

Предупреждения Столкновений (см. TCAS) - Соқтығыстардың алдын алудың борт жүйесі (САБЖ)

ACC - Area Control Centre - Районный Диспетчерский Центр – Аудандық Диспетчерлік Орталық

ADF - Automatic Direction-Finding Equipment- Автоматический радиопеленгатор – Автоматты радиопеленгатор

ADR - Advisory Route - Консультативный маршрут – Консультациялық бағыт

ADT - Approved Departure Time- Одобренное (разрешенное) время вылета – Мақұлданған (рұқсат етілген) ұшып шығу уақыты

AFTN - Aeronautical Fixed Telecommunication Network - Сеть Авиационной фиксированной электросвязи (АФТН) – Авиациялық бекітілген электр байланыс желісі

AGL - Above Ground Level - Относительно поверхности земли – Жер бетіне қатысты

AIC - Aeronautical Information Circular - Бюллетень аэронавигационной информации – Аэронавигациялық ақпараттар бюллетені

AIRPROX* - Aircraft Proximity - Кодовое слово, применяемое в отчетах об инциденте при воздушном движении для обозначения сближения воздушных судов - Әуе кемелерінің жақындасуын белгілеу үшін әуе қозғалысы кезіндегі қақтығыс туралы есеп беруде қолданылатын шартты сөздер

AIP - Aeronautical Information Publication - Сборник Аэронавигационной Информации – Аэронавигациялық ақпараттар жинағы

AIS - Aeronautical Information Service - Служба Аэронавигационной Информации – Аэронавигациялық ақпараттар қызметі

AMSL - Above Mean Sea Level - Над средним уровнем моря – Орташа теңіз деңгейінің үстінен

ATA - Actual Time of Arrival- Фактическое Время Прибытия – Ұшып келудің нақты уақыты

ATC - Air Traffic Control - Управление Воздушным Движением - Әуе қозғалысын басқару

ATD - Actual Time of Departure - Фактическое Время Вылета – Ұшып шығудың нақты уақыты

ATIS* Automatic Terminal Information Service - Система Автоматической Трансляции Информации - Ақпаратты автоматты түрде беру жүйесі

ATS - Air Traffic Service - Обслуживание Воздушного Движения - Әуе қозғалысына қызмет көрсету

ATSU - Air Traffic Service Unit - Орган Обслуживания Воздушного Движения - Әуе қозғалысына қызмет көрсету органы

ATZ - Aerodrome Traffic Zone - Зона Аэродромного Движения - Әуеайлақтық қозғалыс аймағы

С

CAVOK*- Visibility, cloud and present weather better than prescribed values or conditions (pronounced Cav-okay) - Видимость, облачность и фактическая погода лучше предписанных значений или условий (произносится Кав-окей) – Көру мүмкіндігі,

бұлттылық және нақты ауа-райы нұсқаудағы мәндерден немесе жағдайлардан жақсы (Кав-окей болып айтылады)

CTA - Control Area - Диспетчерский район – Диспетчерлік аудан

CTR - Control Zone - Диспетчерская зона – Диспетчерлік аймақ

D

DF - Direction Finding-Пеленгатор - Пеленгатор

DME - Distance Measuring Equipment - Дальномерное Оборудование – Алысты өлшеу жабдығы

DR - Dead Reckoning - Метод Отсчета – Есептеу әдісі

E

EAT - Expected Approach Time - Ожидаемое Время (начала) Подхода – Жакындаудың күтілетін уақыты (басы)

ETA - Estimated Time of Arrival - Расчетное Время Прибытия – Ұшып келудің есептік уақыты

ETD - Estimated Time of Departure - Расчетное Время Вылета – Ұшып шығудың есептік уақыты

F

FAF - Final Approach Fix-Контрольная точка конечного этапа захода на посадку – Қонуға бет алудың соңғы кезеңінің бақылау нүктесі

FAP - Final Approach Point - Точка конечного этапа захода на посадку - Қонуға бет алудың соңғы кезеңінің нүктесі

FIR - Flight information Region - Район Полетной Информации – Ұшу ақпараты ауданы

FIS - Flight Information Service - Служба Полетной Информации – Ұшу ақпараты қызметі

FL - Flight Level - Эшелон Полёта – Ұшу эшелоны

Ft - Foot (feet)- Фут (ы)

G

GAT - General Air Traffic-Основное Воздушное Движение – Негізгі әуе қозғалысы

H

H24 - Continuous day and night service (pronounced Aitch Twenty Fower)- Круглосуточная Служба (произносится Эйч Туенти Фауэр) – Тәулік бойғы қызмет (Эйч Туенти Фауэр деп айтылады)

HF - High Frequency-Высокая Частота – Жоғары жиілік

HJ - Sunrise to Sunset-Светлое Время – Күндізгі уақыт

I

IAF - Initial Approach Fix - Точка Начального Этапа Захода на посадку – Қонуға бет алудың бастапқы кезеңінің нүктесі

ICAO* International Civil Aviation Organization - Международная Организация Гражданской Авиации – Халықаралық азаматтық авиация ұйымы
IF - Intermediate Approach Fix - Точка Промежуточного Этапа Захода на посадку – Қонуға бет алудың аралық кезеңінің нүктесі

IFR - Instrument Flight Rules - Правила Полетов по Приборам – Аспаптар бойынша ұшу қағидасы

ILS - Instrument Landing System - Инструментальная Система Посадки – Аспаптар бойынша қондыру жүйесі

IMC - Instrument Meteorological Conditions-Инструментальные Метеорологические Условия – Аспаптық метеорологиялық жағдайлар

К

KG - Kilogram (s)- Килограмм (ы)

KM - Kilometre (s)- Километр (ы)

KT - Knot (s)- Узел (узлы)

М

MAPt - Missed Approach Point - Точка ухода на второй круг – Екінші айналымға кету нүктесі

MATZ*-Military Aerodrome Traffic Zone - Зона Полетов Военного Аэродрома - Әскери әуеайлақ ұшуларының аймағы

MDA/H-Minimum Descent Altitude/Height - Минимальная Высота Снижения (абсолютная/относительная) - Төмендеудің ең төменгі биіктігі (абсолютті/салыстырмалы)

MEDA* - Military Emergency Diversion Aerodrome - Военный Аварийный Запасной Аэродром - Әскери авариялық қосалқы әуеайлақ

MET* - Meteorological or Meteorology - Метеорологический/Метеорология – Метеорологиялық/Метеорология

METAR* - Routine aviation aerodrome weather report - Стандартное Сообщение о погоде на аэродроме - Әуеайлақтағы ауа-райы туралы стандартты хабар

Mb - Millibars-Миллибар (ы)

N

NDB - Non-Directional Radio Beacon - Ненаправленный Радиомаяк – Бағытталмаған радиомаяк

О

OCA/H - Obstacle Clearance Altitude / Height - Безопасная Высота Пролета над Препятствиями (абсолютная /относительная) - Кедергілердің үстімен ұшудың қауіпсіз биіктігі (абсолютті/салыстырмалы)

Р

PAPIS* - Precision Approach Path Indicating System (pronounced Pa-pee) - Световая Система Точного Захода на посадку (произносится Па-пи) – Қонуға дәл бет алудың жарық жүйесі (Па-Пи деп айтылады)

PAR - Precision Approach Radar-Посадочный Радиолокатор – Қону радиолокаторы

Q

QDM - Magnetic heading (zero wind) (Sometimes employed to indicate magnetic heading of a runway) - Магнитное направление (штилевой) (Иногда применяется для обозначения магнитного направления ВПП) – Магнитті бағыт (желсіз) (Кейде ҰҚЖ-ның магнитті бағытын белгілеу үшін қолданылады)

QDR - Magnetic bearing - Магнитный пеленг – Магнитті пеленг

QFE - The observed pressure at a specified datum (usually aerodrome or runway threshold elevation) corrected for temperature- давление на определенном уровне (обычно аэродрома или превышении порога ВПП) – белгілі бір деңгейдегі қысым (әдетте әуеайлақтағы немесе ҰҚЖ шегінен асқанда)

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

QTE - True bearing - Истинный пеленг – Ақиқат пеленг

R

RA - Resolution Advisory (see TCAS) - Рекомендация по разрешению угрозы столкновения (см. TCAS) – Соқтығысу қаупін шешу жөніндегі ұсыным

RCC - Rescue Co-ordination Center - Центр Поиска и Спасания – Іздестіру және Құтқару Орталығы

RTF - Radiotelephone/Radiotelephony - Радиотелефонный/Радиотелефония – Радиотелефондық/Радиотелефония

RVR - Runway Visual Range - Видимость на ВПП – ҰҚЖ-дағы көру мүмкіндігі

RVSM - Reduced Vertical Separation Minimum - Сокращенный минимум вертикального эшелонирования – Тік эшелондаудың қысқартылған минимумыS

SAR - Search and Rescue-Поиск и Спасание – Іздестіру және Құтқару

SID* - Standard Instrument Departure - Стандартный Маршрут Вылета по приборам – Аспаптар бойынша ұшып шығудың стандартты бағыты

SIGMET* - Significant information concerning en-route weather phenomena which may affect the safety of aircraft operations - Важная информация о явлениях погоды по маршруту, которая может повлиять на безопасность полетов – Ұшу қауіпсіздігіне әсер етуі мүмкін бағыттағы ауа-райы құбылыстары туралы маңызды ақпарат

SMGCS - Surface Movement Guidance and Control System - Система управления наземным движением и контроля за ним – Жердегі қозғалысты басқару және оны бақылау жүйесі

SRA - Surveillance Radar Approach - Заход по обзорному локатору – Шолу локаторы бойынша қонуға бет алу

SSR - Secondary Surveillance Radar - Вторичный обзорный Радиолокатор – Қайталама шолу радиолокаторы

STAR* - Standard (instrument) Arrival Route - Стандартный Маршрут Прибытия по приборам – Аспаптар бойынша ұшып келудің стандартты бағыты

T

TA - Traffic Advisory (see TCAS) - Консультативная информация о воздушном движении (см. TCAS) - Әуе қозғалысы туралы консультациялық ақпарат

TAF* - Terminal Aerodrome Forecast - Прогноз погоды по Аэродрому - Әуеайлақтағы ауа-райы болжамы

TCAS* - Traffic Collision Avoidance System (Tee-kas) - Бортовая Система Предупреждения Столкновений (Ти-кас) - Соқтығыстардың алдын алудың борт жүйесі

TMA - Terminal Control Area - Район Аэродрома (Аэроузла) - Әуеайлақ (аэроторап) ауданы

U

UAS - Upper Airspace - Верхнее Воздушное Пространство – Жоғарғы әуе кеңістігі

UHF - Ultra High Frequency-Ультра Высокая Частота – Ультра жоғары жиілік

UTC - Co-ordinated Universal Time - Всемирное Координированное Время – Дүниежүзілік үйлестірілген уақыт

V

VASIS* - Visual Approach Slope Indicator System (pronounced Var-zi) - Система Индикации Глиссады Визуального Захода на посадку (произносится Ва-зи) – Көзбен шолып қонуға бет алу глиссадасын бейнелеу жүйесі (Ва-зи деп айтылады)

VDF - Very High Frequency Direction Finding Station - ОВЧ радиопеленгатор - ӨЖЖ радиопеленгатор

VFR - Visual Flight Rules - Правила Визуальных Полетов – Көзбен шолып ұшу қағидасы

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

VMC - Visual Meteorological Conditions - Визуальные Метеорологические Условия - Көзбен шолу метеорологиялық жағдайы

VOLMET* - Meteorological information for aircraft in flight - Метеорологическая информация для ВС в полете – Ұшып бара жатқан ӘК-ға арналған метеорологиялық ақпарат

VOR - VHF Omnidirectional Radio Range - ОВЧ Всенаправленное угломерное оборудование - ӨЖЖ барлық жаққа бағытталған бұрышты өлшеу жабдығы

Ұшуды орындау және әуе
қозғалысына қызмет көрсету

Ескерту. 2-қосымша жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 24.02.2023 № 118 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

Латинский алфавит			Русский алфавит	
Буква	Слово	Произношение, выраженное буквами русского алфавита (подчеркнутые слоги являются ударными)	Буква	Слово
A	Alpha	Алфа	А	Анна
B	Bravo	Браво	Б	Борис
C	Charlie	Чарли или Шарли	В	Василий
D	Delta	Дэлта	Г	Григорий
E	Echo	Эко	Д	Дмитрий
F	Foxtrot	Фокстрот	Е	Елена
G	Golf	Голф	Ж	Женя
H	Hotel	Хотэл	З	Зинаида
I	India	Индия	И	Иван
J	Juliet	Джультет или Джулиэт	Й	Иван краткий
K	Kilo	Кило	К	Константин
L	Lima	Лима	Л	Леонид
M	Mike	Майк	М	Михаил
N	November	Новембер	Н	Николай
O	Oscar	Оскар	О	Ольга
P	Papa	Папа	П	Павел
Q	Quebec	Квэбек	Р	Роман
R	Romeo	Ромео	С	Семен
S	Sierra	Сьерра	Т	Татьяна
T	Tango	Танго	У	Ульяна
U	Uniform	Юниформ или	Ф	Федор
V	Victor	Униформ	Х	Харитон
W	Whiskey	Викта	Ц	Цапля
X	X-ray	Уиски	Ч	Человек
Y	Yankee	Эксерэй	Ш	Шура
Z	Zulu	Янки	Щ	Щука
		Зулу	Э	Эхо
			Ю	Юрий
			Я	Яков
			Ы	Еры
			Ь	Мягкий знак
			Ъ	Твердый знак

2-кесте

--	--	--	--

Число или элемент числа	Русский язык	Английский язык	Произношение, выраженное буквами русского алфавита
0	ноль	zero	Зи-ро
1	один	one	Уан
2	два	two	Ту
3	три	three	Три
4	четыре	four	Фо-эр
5	пять	five	Файв
6	шесть	six	Сикс
7	семь	seven	Сэв-эн
8	восемь	eight	Эйт
9	девять	nine	Найн-эр
Десятая доля (запятая)	запятая	decimal	Дэ-си-мал
Сотня	сто	hundred	Хан-дред
Тысяча	тысяча	thousand	Тау-зэнд

3-кесте

Число	Передается на английском как:	Передается на русском как:
0	зи-ро	ноль
03	зи-ро три	три
5	файв	пять
10	уан зи-ро	десять
75	сэв-эн файв	семьдесят пять
100	уан хан-дред	сто
583	файв эйт три	пятьсот восемьдесят три
2 500	ту тау-зэнд файв хан-дред	две пятьсот
5 000	файв тау-зэнд	пять тысяч
11 000	уан уан тау-зэнд	одиннадцать тысяч
25 000	ту файв тау-зэнд	двадцать пять тысяч
38 143	три эйт уан фо-эр три	тридцать восемь тысяч сто сорок три

4-кесте

Число	Передается на английском как:	Передается на русском как:
0	зи-ро	ноль
03	зи-ро три	ноль три
5	файв	пять
10	уан зи-ро	один ноль
75	сэв-эн файв	семь пять
100	уан зи-ро зи-ро	один ноль ноль
583	файв эйт три	пять восемь три
2 500	ту файв зи-ро зи-ро	две тысячи пять ноль ноль
5 000	файв зи-ро зи-ро зи-ро	пять тысяч
11 000	уан уан зи-ро зи-ро зи-ро	один один тысяч
25 000	ту файв зи-ро зи-ро зи-ро	два пять тысяч
38 143	три эйт уан фо-эр три	три восемь один четыре три

5-кесте

--	--	--

Число	Передается на английском как:	Передается на русском как:
118,1	уан уан эйт дэ-си-мал уан	Сто восемнадцать, запятая один.

6-кесте

Время	Передается на английском как:	Передается на русском как:
08.03 13.00 20.57	ЗИ-РО ТРИ или ЗИ-РО ЭЙТ ЗИ-РО ТРИ УАН ТРИ ЗИ-РО ЗИ-РО ФАЙВ СЭВ-эн или ТУ ЗИ-РО ФАЙВ СЭВ-эн	Три минуты Тринадцать часов Двадцать часов пятьдесят семь минут

7-кесте

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

8-кесте

Слово/Фраза		Значение
ACKNOWLEDGE	ПОДТВЕРДИТЕ	Сообщите, что вы получили и поняли это сообщение.
AFFIRM	ПОДТВЕРЖДАЮ	Даю положительный ответ, согласен, да.
APPROVED	ОДОБРЕНО	Разрешение на предлагаемые действия выдано.
BREAK	РАЗДЕЛ	Настоящим указывается промежуток между частями сообщения (используется, когда нет четкого разделения между текстом и другими частями сообщения).
BREAK BREAK	РАЗДЕЛ РАЗДЕЛ	Настоящим указываю на промежуток между сообщениями, передаваемыми различным ВС в условиях интенсивного движения.
CANCEL	ОТМЕНЯЮ	Переданное ранее разрешение аннулируется
CHECK	ПРОВЕРКА	Проверьте систему или процедуру (ответ, как правило, не требуется) или Проверка работоспособности или точности (предполагает ответ)
CLEARED	РАЗРЕШЕНО	Разрешаю выполнение действий в соответствии с оговоренными условиями.

CONFIRM	ПОДТВЕРДИТЕ	Правильно ли я понял следующую фразу...? или Правильно ли Вы приняли это сообщение?
CONTACT	РАБОТАЙТЕ	Установите радиосвязь с
CORRECT	ПРАВИЛЬНО	Поняли правильно
CORRECTION	ПОПРАВКА	В данной передаче (или указанном сообщении) была сделана ошибка. Правильным вариантом является следующий ...
DISREGARD	НЕ ПРИНИМАЙТЕ ВО ВНИМАНИЕ	Считайте, что данное сообщение не передавалось.
HOW DO YOU READ	КАК СЛЫШИТЕ	Каково качество моей передачи?
I SAY AGAIN	ПОВТОРЯЮ	Повторяю для ясности или уточнения
MONITOR	ПРОСЛУШИВАЙТЕ	Прослушивайте на (частоте).
MAINTAIN	ВЫДЕРЖИВАЙТЕ	Выдерживание указанных уровней (эшелонов, высот)
NEGATIVE	НЕТ /НЕВЕРНО/ ЗАПРЕЩЕНО	Даю отрицательный ответ, не согласен, не разрешаю или неправильно
OUT	КОНЕЦ	Настоящий обмен передачами закончен, и ответа не ожидается. Примечание: Обычно не используется при связи на ОВЧ
OVER	ПРИЕМ	Моя передача закончена, я жду от вас ответа. Примечание: Обычно не используется при связи на ОВЧ
READ BACK	ПОВТОРИТЕ МОЕ СООБЩЕНИЕ	Повторите мне все или указанную часть этого сообщения в том виде, в каком вы ее приняли
RECLEARED	ВЫДАНО НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ	В последнее разрешение внесены изменения, и данное новое разрешение заменяет выданное вам ранее разрешение или часть его
REQUEST	ПРОШУ или ЗАПРОСИТЕ	Мне бы хотелось знать ... или Я хотел бы получить ...
ROGER	ПОНЯЛ	Я принял всю вашу последнюю передачу. Примечание: Ни при каких обстоятельствах не используется в ответе на вопрос, требующий повторения или прямого утвердительного (ДА) или отрицательного (НЕТ) ответа
SAY AGAIN	ПОВТОРИТЕ	Повторите все или следующую часть вашей последней передачи.
SPEAK SLOWER	ГОВОРИТЕ МЕДЛЕНЕЕ	Уменьшите скорость передачи

STAND BY	ЖДИТЕ	Будьте на приеме, я вас вызову.
VERIFY	ПРОВЕРЬТЕ И ПОДТВЕРДИТЕ	Проверьте и убедитесь в правильности
WILCO	ВЫПОЛНЯЮ	Ваше сообщение понял и буду выполнять
WORDS TWICE	ПРОДУБЛИРУЙТЕ СЛОВА или СЛОВА БУДУТ ПРОДУБЛИРОВАНЫ	а)При запросе: Связь плохая. Прошу передавать каждое слово или группу слов дважды. б)Для информации: Поскольку связь плохая, каждое слово или группу слов в данном сообщении буду передавать дважды
REPORT	ДОЛОЖИТЕ / СООБЩИТЕ	Передайте информацию о Ваших действиях
UNABLE	НЕ ПРЕДСТАВЛЯЕТСЯ ВОЗМОЖНЫМ	Я не могу выполнить ваш запрос, указание. Примечание: слово unable, как правило сопровождается пояснением причины

При использовании Climb, Descend, предлог "to" не используется перед заданным эшеленом полёта. Перед заданием высоты полёта эти слова используются с предлогом, но обязательным разделением "to" и цифр словом "altitude".

Например,

KLM410,descend flight level 210	
DLH115, climb FL 270	
AZA9443, descend to altitude 5000 feet, QNH 1012	

9-кесте

Орган обслуживания воздушного движения/диспетчерский пункт	Английский	Русский
Диспетчерский пункт района обслуживания воздушного движения	CONTROL	КОНТРОЛЬ
Диспетчерский пункт радиолокационного контроля (общее)	RADAR	РАДАР
Диспетчерский пункт подхода	APPROACH	ПОДХОД
Диспетчерский пункт круга	RADAR	КРУГ
Диспетчерский пункт аэродрома (ВЫШКА)	TOWER	ВЫШКА
Стартовый диспетчерский пункт	TOWER	СТАРТ
Диспетчерский пункт руления	GROUND	РУЛЕНИЕ
Местный диспетчерский пункт		РАЙОН

Диспетчерская / административная служба управления движением на перроне	APRON	ПЕРРОН
Командно-диспетчерский пункт местных воздушных линий		ВОЛНА
Радиостанция метеорологической информации		МЕТЕО
Производственно-диспетчерская служба предприятия		ТРАНЗИТ
Орган полетной информации	INFORMATION	ИНФОРМАЦИЯ
Авиационная станция	RADIO	РАДИО

10-кесте

Расстояние большое	км; (м.миля)**;
Расстояние короткое	м;
Высота полета	м; (фут)**;
Эшелон полета	м (номер эшелона)*
Скорость полета (приборная, истинная, путевая)	км/ч; (узлы)**;
Вертикальная скорость	м/с; (фут/мин)**;
Скорость ветра на эшелоне (высоте) полета	км/ч;
Скорость ветра у земли	м/с;
Направление ветра на эшелоне (высоте) полета (от истинного меридиана)	град;
Направление ветра у земли (от магнитного меридиана)	град;
Высота облачности	м; (фут)**;
Количество облачности	окт;
Видимость на ВПП (дальность видимости)	м; км;
Давление на аэродроме	мм рт.ст, гпа**, мбар;
Температура	градусы цельсия (0с);
Остаток топлива	в часах и минутах или тоннах (кг);
Магнитный путевой угол (МПУ) взлета, посадки	град;
Маркированный номер ВПП	десятки град.

Размерность, помеченная "**", используется на эшелоне перехода (нижнем используемом эшелоне) и выше

Размерность, помеченная "***", используется при переходе на футовую систему измерения высоты.

11-кесте

Диспетчер	Пилот
	Almaty Tower, Astana Line 504
Astana Line 504, Almaty Tower, pass your message	
	Алматы Подход, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, Алматы Подход	

12-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, descend FL 80	
	Descend FL 80, Astana Line 504
Astana Line 504, maintain FL 80	
	Astana Line 504, maintaining FL 80
Астана Лайн 504, снижайтесь эшелон 80	
	Снижаюсь эшелон 80, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, следуйте эшелон 80	
	Следую эшелон 80, Астана Лайн 504

13-кесте

Диспетчер	Пилот
	Алматы Контроль, Астана Лайн 504 набираю эшелон 280, подхожу к Толе Би, ТУРОК рассчитываю в 59
Астана Лайн 504, Алматы Контроль, набирайте эшелон 280	
	Almaty Control Astana Line 504 climbing FL280, approaching to NT, estimating TUROK at 59
Astana Line 504 Almaty Control climb FL 280	

14-кесте

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

15-кесте

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

16-кесте

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

17-кесте

--

Astana Line 504, BLH 47, FL 350, MAROR 03, correction, MAROR 53

Астана Лайн 504, БАЛХАШ в 47, на эшелоне 350, MAROR в 3, даю поправку, MAROR в 53

18-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, relay my message to KLM 410	
	Astana Line 504, I will relay
Астана Лайн 504, передайте мое сообщение КЛМ 410	
	Астана Лайн 504, продолжайте ваше сообщение, я передам

19-кесте

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

20-кесте

Диспетчер	Пилот
	Almaty Control, Astana Line 504, Approach 124,8 reply not received
Astana Line 504, Almaty Control, remain this frequency	
	Алматы Подход, Астана Лайн 504, Контроль на 135,4 не отвечает
Астана Лайн 504, работайте со мной	
Astana Line 504 If radio contact lost/If no transmission received remain this frequency	
	Roger remain this frequency in case of contact lost Astana Line 504

21-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, stand by for Tower 119,4	
	Standing by for Tower 119,4, Astana Line 504
Астана Лайн 504, быть на приеме Алматы Подход, 124,8	
	Буду на приеме Алматы Подход 124,8 Астана Лайн 504
Astana Line 504, monitor ATIS 135,1	
	Monitoring 135,1 Astana Line 504
Астана Лайн 504, прослушайте АТИС, на 129,8	
	Прослушать АТИС, на 129,8 Астана Лайн 504

22-кесте

Диспетчер	Пилот

Astana Line 504, cleared to Frankfurt (destination) via AKCHI 1D, FL 350, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8	
	Cleared to Frankfurt (destination), via AKCHI 1D FL 350, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8 Astana Line 504
Astana Line 504, read back correct	
Астана Лайн 504, разрешено на Нур-Султан, через АКЧИ 1 ЕКО, эшелон 350, код 0017, после взлета работать с "Кругом" 120,8	
	Разрешено на Нур-Султан, через АКЧИ 1 ЕКО, эшелон 350, код 0017, после взлета работать с "Кругом" 120,8, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, приняли правильно	
Astana Line 504, cleared to Frankfurt (destination), right turn out to UC, climb initially FL 100, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8	
	Cleared to Frankfurt (destination), right turn out to UC, climb initially FL 100, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8 Astana Line 504
Astana Line 504, read back correct	

23-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, now changing: climb initially FL 100. The rest as cleared	
	Climb initially FL 100, Astana Line 504
Астана Лайн 504, запишите изменение в диспетчерское разрешение: первоначально набирать эшелон 100	
	Набирать эшелон 100, Астана Лайн 504

24-кесте

Level instructions;	разрешения или запрещения на изменения эшелона (высоты) полета;
Heading instructions;	задание курса полета;
Speed instructions;	задание скорости полета или числа М
Airways or route instructions;	трассовые и маршрутные разрешения;
Runway-in use;	назначение магнитного путевого угла рабочего направления (маркированного номера) ВПП;
Instructions to enter, hold short of an active runway, hold of position, clearance to land, take off, for approach, taxi (taxi backtrack), cross RW, TW, start-up, pushback approved.	Указания, касающиеся входа или ожидания, разрешения или запрещения на запуск, буксировку или руление (руление с обратным курсом, применительно к любой ВПП), пересечение ВПП, РД, взлета, захода на посадку, посадку.
ATC clearance	диспетчерские разрешения
SSR operating Instructions;	задание кода (режима) ответчика ВОРЛ;
Altimeter Settings;	значение принятого давления для установки на высотомере;

Frequency Changes.	значение заданной частоты канала радиосвязи;
Time instructions;	значение заданного времени;
	сообщение отличающиеся от стандартных или требующие от командира воздушного судна изменения ранее принятого решения (или плана полета);

25-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, cross AI at FL 210	
	Cross AI at FL 210, Astana Line 504
Астана Лайн 504, пролет АКЧИ на эшелоне 210	
	Пролет АКЧИ на эшелоне 210, Астана Лайн 504
Astana Line 504, hold position	
	Holding, Astana Line 504
Астана Лайн 504, ждать на предварительном	
	Ждать на предварительном, Астана Лайн 504

26-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, climb FL 320	
	Climbing FL 310, Astana Line 504
Astana Line 504, negative, climb FL 320	
	Climbing FL 320, Astana Line 504
Астана Лайн 504, снижайтесь эшелон 190	
	Снижаюсь эшелон 180, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, ошибка, снижайтесь эшелон 190	
	Снижаюсь эшелон 190, Астана Лайн 504

27-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, Almaty Control, cleared to MAROR, climb FL 350, cross AI at FL 220	
	Astana Line 504, unable to comply, cannot cross AI at FL 220 due weight
Астана Лайн 963, набирайте эшелон 190, пролет ТИРБА не ниже эшелона 110	
	Астана Лайн 963, набираю эшелон 190, на ТИРБА занять эшелон 110 не могу из-за загрузки

28-кесте

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

29-кесте

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

30-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, report your level	
	Astana Line 504, maintaining FL 100
Astana Line 504, descend FL 70	
	Descend FL 70, Astana Line 504
Астана Лайн 504, сообщите эшелон	
	Следую эшелон 200, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, набирайте эшелон 260	
	Набираю эшелон 260, Астана Лайн 504

31-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, report passing FL 80	
	Report passing FL 80, Astana Line 504
	Astana Line 504, passing FL 80
Астана Лайн 504, набирайте эшелон 260 пересечение эшелона 120 доложить	
	Набираю эшелон 260, пересечение эшелона 120 доложу, Астана Лайн 504 Пересекаю эшелон 120, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, набирайте эшелон 260	
	Набираю эшелон 260, Астана Лайн 504
Astana Line 504 climb FL 260 report passing FL 120	
	Climbing FL 260, report passing FL 120, Astana Line 504 Passing FL 120, Astana Line 504
Astana Line 504 continue climb FL 260	
	Continue climbing FL 260 Astana Line 504

	Astana Line 504, request descent
Astana Line 504, descend FL 190	
	Разрешите снижение, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, снижайтесь эшелон 80	
Astana Line 504, stop descent(or climb) at FL 140	
	Stop descent(or climb) at FL 140, Astana Line 504
Астана Лайн 504 прекратите снижение(или набор), следуйте эшелон 80	
	Прекратил снижение(или набор), следую эшелон 80, Астана Лайн 504
Astana Line 504 continue descend FL 120	
	Continue descending FL 120 Astana Line 504

32-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, expedite descent FL 190 10 meters per second	
	Expedite descent FL 190 10 meters per second, Astana Line 504
Астана Лайн 504, ускорьте набор эшелона 180 вертикальная 10 метров в секунду	
	Набираю эшелон 180. Увеличил вертикальную до 10 метров в секунду, Астана Лайн 504
Astana Line 504, climb FL 320, expedite until passing FL 180	
	Climb FL 320, expedite until passing FL 180, Astana Line 504 or Astana Line 504, unable expedite climb due weight
Астана Лайн 504, набирайте эшелон 320, ускорьте набор до пересечения эшелона 180	
	Набираю эшелон 320, увеличил вертикальную до пересечения эшелона 180, Астана Лайн 504 или Увеличить не могу, вертикальная максимальная, Астана Лайн 504

33-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, descend immediately FL 260 due traffic	
	Descend immediately FL 260, Astana Line 504
Астана Лайн 504, немедленно набирайте эшелон 120 , встречный на эшелоне 110	
	Немедленно набираю эшелон 120, встречный на эшелоне 110, Астана Лайн 504

34-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, when ready, descend FL 190	

	When ready, descend FL 190, Astana Line 504 Astana Line 504, leaving FL 330 descending FL 190 or Astana Line 504, leaving FL 330 for FL 190
Астана Лайн 504, снижение по расчету, эшелон 190	
	Снижение по расчету эшелон 190, Астана Лайн 504 Астана Лайн 504, снижаюсь эшелон 190

35-кесте

Диспетчер	Пилот
	Astana Line 504, BERVИ 47, FL330 , OTARI 53
Astana Line 504, roger	
	Астана Лайн 504, БЕРВИ 47, эшелон 330, ОТАРИ 53
Астана Лайн 504, понял	

36-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, next report at MAROR	
	Wilco, Astana Line 504
Астана Лайн 504, АРБОЛ доложить	
	АРБОЛ доложу, Астана Лайн 504
Astana Line 504, omit position reports this frequency	
	Wilco, Astana Line 504
Астана Лайн 504, выход из зоны доложить	
	Выход из зоны доложу, Астана Лайн 504
Astana Line 504, resume position reporting	
	Wilco, Astana Line 504
Астана Лайн 504, возобновите передачу донесений о местоположении	
	Понял, Астана Лайн 504

37-кесте

Astana Line 504, you are 10 miles left/right of track (airway)
Астана Лайн 504, левее / правее трассы (маршрута) 10 миль, удаление от Акчи 75

38-кесте

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

39-кесте

Диспетчер	Пилот
	Almaty Ground, Astana Line 504, request departure information
Astana Line 504, Almaty Ground, runway 05, wind 360 5 meters per second, visibility 1500 meters, rain, overcast 600 meters, QNH 1002 millibars QFE 699 millimetres, RW condition code:5/5/5 wet/wet/wet 2mm /2mm/2mm 100 percent/100 percent/100 percent	

	Алматы Руление, Астана Лайн 504, сообщите информацию для вылета
Астана Лайн 504, взлетный 52, погода за 7.30 ветер 5 метров в секунду, видимость 1400 метров, дождь, облачность 600 метров, полоса мокрая, сцепление 0,5, на высоте от 300 до 800 метров сильный сдвиг ветра, давление 1002 миллибар код состояния ВПП: 5/5/5 мокрая/мокрая/мокрая 2мм/2мм/2мм 100 процентов/100 процентов/100 процентов, на высоте от 1000 до 3000 футов сильный сдвиг ветра	

40-кесте

Диспетчер	Пилот
	Almaty Ground, Astana Line 504, stand 47 information Bravo, request start up
Astana Line 504, Almaty Ground, start up approved or Astana Line 504, Almaty Ground, start up at time 35 or Astana Line 504, Almaty Ground, expect start up at time 35 or Astana Line 504 Almaty Ground, expect departure at time 49, start up when ready or Astana Line 504, Almaty Ground, expect departure at time 49, start up at own discretion	
	Алматы Руление, Астана Лайн 504, стоянка 5, информация Анна разрешите запуск
Астана Лайн 504, Алматы Руление, запуск разрешаю или Астана Лайн 504, Алматы Руление, запуск в 45 или Астана Лайн 504, Алматы Руление, ждать вылет в 15 или Астана Лайн 504, Алматы Руление, запуск по готовности разрешаю или Астана Лайн 504, Алматы Руление, вылет в 15, запуск по готовности разрешаю	

41-кесте

Диспетчер	Пилот
	Алматы Руление, 11555, стоянка 2, разрешите запуск и контрольное висение, информация Анна
11555, Алматы Руление, запуск и контрольное висение разрешаю	
	555, разрешили

	555, контрольное висение выполнил взлет по самолетному разрешите предварительный или 555, контрольное висение выполнил взлет по вертолетному с
555, Алматы Руление, предварительный разрешаю, по РД А 555, работайте с Вышкой 119,4	
	Вышкой 119,4 11555
	Almaty Ground, 11555, request start up and spot hovering, information Alpha
11555, Almaty Ground, start up and spot hovering approved	
	555, approved 555, spot hovering completed, expecting running take off request taxi information or 555, spot hovering completed expecting hover take off
555, Almaty Ground, taxi to holding point, runway 05 via taxiway A	
555, Contact Tower on 119,4	
	Contact Tower 119,4 11555

42-кесте

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

43-кесте

Диспетчер	Пилот
	Astana Line 504, stand 7 request push back and start up
Astana Line 504, push back and start up on TW C approved	
	Алматы Руление, Астана Лайн 504, стоянка 7 разрешите буксировку и запуск

Астана Лайн 504, Алматы Руление, буксировку носом на юг и запуск на траверзе стоянки 14 разрешаю	
	Разрешили, Астана Лайн 504

44-кесте

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

45-кесте

Жер үсті командасы	Пилот
	Ready for pushback
Confirm brakes released	
	Brakes released
Commencing pushback Pushback completed, confirm brakes set	
	Brakes set: disconnect
Disconnecting, stand by for visual signal at your left	
	Roger
	К буксировке хвостом вперед готов
Подтвердите выключение тормозов	
	Тормоза выключены
Начинаем буксировку хвостом вперед Буксировка хвостом вперед закончена, подтвердите включение тормозов	
	Тормоза включены: уберите буксир
Буксир убираю ждите визуального сигнала слева	
	Понял

46-кесте

Диспетчер	Пилот
	Astana Line 504, request taxi (request progressive taxi)
Astana Line 504, taxi to holding point, runway 05, via taxiway A	
	Алматы Руление, Астана Лайн 504 разрешите предварительный
Астана Лайн 504, по РД А предварительный разрешаю	

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

47-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, give way to the aircraft crossing left to right	
	Giving way, Astana Line 504
Астана Лайн 504, пропустить А-320, пересекающий справа налево по РД С	
	Астана Лайн 504 понял, пропускаю

48-кесте

Диспетчер	Пилот
	Holding point, Astana Line 504
Astana Line 504, contact Tower 119, 4	
	Tower 119, 4 Astana Line 504
	На предварительном Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, работайте с Вышкой 119,4	
	С Вышкой 119,4 Астана Лайн 504

49-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, backtrack runway 05, vacate right taxiway C	
	Backtrack RW 05, vacate right taxiway C, Astana Line 504
	Runway vacated, Astana Line 504
Астана Лайн 504, рулите назад по ВПП 05, освободите вправо по РД С	
	Рулить назад по ВПП 05, освобождение вправо по РД С, Астана Лайн 504 Полосу освободили, Астана Лайн 504
Astana Line 504, Almaty Ground, taxi to stand 12, via taxiway C	
	Stand 12, via taxiway C, Astana Line 504
Астана Лайн 504, Алматы Руление, рулите на стоянку 12, через РД С	
	Стоянка 12, через РД С, Астана Лайн 504
Astana Line 504, follow the leader van or Astana Line 504, follow the Boeing 737 on taxiway C, stand 5	
	Taxiway C, Astana Line 504
Астана Лайн 504, следуйте за машиной сопровождения Или Астана Лайн 504, следуйте за Б737 по РД С, стоянка 5	
	По РД С, Астана Лайн 504
	На РД С, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, стоянка 15, по РД С под буксир выключение двигателей на траверзе стоянки 14 или р Астана Лайн 773, стоянка 47, по РД С следуйте за машиной	
	Taxiway C, Astana Line 504
Astana Line 504, stand 15, tow via TW C shut down engines abeam of stand 14 Ог Astana Line 504, stand 47, follow the leader van via taxiway C	

50-кесте

Диспетчер	Пилот
	Almaty Tower, Astana Line 504, request line up
Astana Line 504, Almaty Tower, line up	
	Lining up, Astana Line 504
	Алматы Вышка, Астана Лайн 504, разрешите исполнительный, взлет через . минут

Астана Лайн 504, Алматы Вышка, исполнительный разрешаю или Астана Лайн 504, Алматы Вышка, на высотах от 100 до 300 метров (от 330 до 1000 футов) наблюдается сдвиг ветра (потеря воздушной скорости), исполнительный разрешаю	
	Занимаю исполнительный, Астана Лайн 504

51-кесте

Диспетчер	Пилот
Астана Лайн 504, ВПП 23 правая исполнительный разрешаю или Астана Лайн 504, взлетный 52 на грунтовую полосу правее ВПП 05 100 метров исполнительный разрешаю	
	Занимаю исполнительный, Астана Лайн 504

52-кесте

Диспетчер	Пилот
	Almaty Tower, Astana Line 504, holding point, departure in 3 min
Astana Line 504, Almaty Tower, report when ready for departure	
	Astana Line 504, ready for departure
Astana Line 504, line up	
	Lining up, Astana Line 504
	Алматы Вышка, Астана Лайн 504 на предварительном, взлет через 5 минут
Астана Лайн 504, Алматы Вышка, понял	
	Разрешите исполнительный, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, исполнительный разрешаю	
	Занимаю исполнительный Астана Лайн 504

53-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, after departure, climb FL 70 on RWY heading, before proceeding to AI	
	After departure, climb FL 70 on RWY heading, before proceeding to AI, Astana Line 504
Астана Лайн 504, ВПП 23 правая, исполнительный разрешаю. После взлета набирайте эшелон 70 по прямой, левым на Акчи	
	Занимаю исполнительный, набор эшелона 70 по прямой, левым на Акчи, Астана Лайн 504

54-кесте

Диспетчер	Пилот

Астана Лайн 504, Алматы Вышка ждать или Астана Лайн 504, Алматы Вышка исполнительный разрешаю, взлет по команде	
	Занимаю исполнительный, взлет по команде, Астана Лайн 504

55-кесте

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

56-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, are you ready for immediate departure	
	Affirm, Astana Line 504
Astana Line 504, line up, be ready for immediate departure	
	Lining up, Astana Line 504
Astana Line 504, cleared for take-off	
	Cleared for take-off, Astana Line 504
Астана Лайн 504, Алматы Вышка, Вы готовы к взлету сходу?	
	Алматы Вышка, Астана Лайн 504, к взлету готов
Астана Лайн 504, исполнительный и взлет разрешаю.	
	Занимаю исполнительный и взлетаю, Астана Лайн 504

57-кесте

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

	Занимаю исполнительный, взлет по команде, Астана Лайн 504
--	---

58-кесте

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

59-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, cleared for take-off runway 05, report airborne	
	Cleared for take-off runway 05 Astana Line 504 Astana Line 504, airborne
Astana Line 504, contact Radar 120,8	
	Radar 120,8 Astana Line 504
Астана Лайн 504, взлет разрешаю, ВПП 05, взлет доложить	
	Взлет разрешили, ВПП 05, Астана Лайн 504 Астана Лайн 504, взлет
Астана Лайн 504, работайте с Кругом 120,8	
	с Кругом 120,8 Астана Лайн 504

60-кесте

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

61-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, after departure, climb straight ahead to altitude 3000 feet before turning left to AI. Cleared for take-off	
	After departure, climb straight ahead to altitude 3000 feet, before turning left to AI. Cleared for take-off, Astana Line 504
Астана Лайн 504 после взлета по прямой набирайте 3000 футов левым на AI, взлет разрешаю	
	После взлета по прямой 3000 футов, левым на AI, взлет разрешили, Астана Лайн 504

62-кесте

Диспетчер	Пилот
-----------	-------

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

63-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, moderate wind shear is reported in the take-off area	
	Roger, ready for departure Astana Line 504
Астана Лайн 504, видимость на ВПП 500 метров, сильный ливневой снег	
	Ждем, Астана Лайн 504

64-кесте

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

65-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, stop immediately, Astana Line 504, stop immediately, acknowledge	
	Stopping, Astana Line 504
Астана Лайн 504, прекратите взлет, Астана Лайн 504, прекратите взлет, подтвердите	
	Взлет прекратил, Астана Лайн 504

66-кесте

Диспетчер	Пилот

	Взлет прекратил, пожар первого двигателя, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, понял	

67-кесте

Диспетчер	Пилот
	Astana Line 504, holding short, request cross runway 05 left
Astana Line 504, negative. Hold position	
	Астана Лайн 504, разрешите пересечь ВПП 05 левую
Астана Лайн 504, пересечение разрешаю (запрещаю/ждать)	
	Разрешили (запретили/ждать), Астана Лайн 504 Полосу освободил, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, работайте с Рулением 121,7	

68-кесте

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

69-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, vacate left taxiway A, report runway vacated	
	Vacate left taxiway 5, Astana Line 504 Runway vacated, Astana Line 504
Astana Line 504, contact Ground 121,7	
Астана Лайн 504, освобождайте влево по РД Альфа, освобождение доложить	
	Освобождаю влево по РД Альфа, Астана Лайн 504 Полоса свободна, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, работайте с рулением 121,7	

70-кесте

Образец фразеологии на английском языке	Образец фразеологии на русском языке

Astana Line 504, caution construction work at the end of stand 37	Астана Лайн 504 осторожно строительные работы в конце стоянки 37;
...caution work in progress ahead north side of taxiway 2	...осторожно, впереди ведутся работы на северной стороне РД 2;
... centre line taxiway lighting unserviceable	...осевые огни РД не работают;
... PAPIs runway 05 unserviceable	...система PAPI ВПП 05 не работает;
...large flock of birds north of runway 23 near centre taxiway	...большая стая птиц севернее ВПП 23, вблизи центральной РД;
... ILS 05 unserviceable	- ...ILS ВПП 05 не работает;
... runway surface conditions 05: available width 32 metres, covered with thin patches of ice, braking action poor snow up to 30 cm along edges	...состояние ВПП 05: располагаемая ширина 32 метра, местами тонкий лед, эффективность торможения низкая, по краям снег до 30 см;
...caution grass mowers both sides of runway	...осторожно, покос травы с обеих сторон ВПП;
RW 05 surface condition code at 11.00: 3/3/3 dry snow/dry snow/dry snow 10 millimeters/10 millimeters/10 millimeters, 100%/100%/100%	Код состояния поверхности ВПП 05 за 11.00: 3/3/3 сухой снег/сухой снег/сухой снег 10 мм/10мм/10мм 100%/100%/100%
RW (TW) chemically treated	На ВПП(РД) жидкие химикаты (антиобледенительные, противогололедные)
...braking action reported by Airbus 321 at 15 medium	...по докладу Эйрбас 321 сцепление в 15 минут было средним;
...caution, obstruction close to stand 12 - disabled vehicle	...осторожно, препятствие рядом с 12-ой стоянкой поломавшийся транспорт;
... message from aerodrome authority, fire and rescue services reduced. The aerodrome can only accept aircraft up to and including category (number)	...руководство аэропорта сообщает, что аварийно-спасательная служба сокращена. Аэродром в состоянии принимать воздушное судно только до ... категории включительно

71-кесте

Диспетчер	Пилот
	Almaty Radar, Astana Line 504, airborne
Astana Line 504, Almaty Radar, identified climb FL 350 or	
	Climbing FL 350, Astana Line 504
Astana Line 504, Almaty Radar, identified continue on runway heading climb 3000 feet	
	Climbing 3000 feet on runway heading, Astana Line 504
	Взлет левым на Акчи Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, опознаны, набирайте эшелон 350 или Астана Лайн 504, набирайте 10000 футов, с курсом 330, пересечение 9000 футов доложить	
	Курс 330, набираю 10000 футов, 9000 футов доложу, Астана Лайн 504

72-кесте

Диспетчер	Пилот

	Passing FL 80, Astana Line 504
Astana Line 504, contact Approach 124,8	
	Contact Approach 124,8 Astana Line 504
	Пересекаю эшелон 80, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, работайте с Подходом 124,8	
	С Подходом 124,8 Астана Лайн 504

73-кесте

Диспетчер	Пилот
	Almaty Radar, Astana Line 504, descending 8000 feet
Astana Line 504, Almaty Radar, identified, cleared ILS-approach (localizer approach), RW 05, descend to altitude 1500 meters (5000 feet), or	
	Cleared ILS approach (localizer approach), RW 05, descending to altitude 1500 meters (5000 feet), Astana Line 504
Astana Line 504, identified, cleared VOR approach, RW 05, descend to altitude 1500 meters (5000 feet), or	
	Astana Line 504 Cleared VOR approach, RW 05, descending altitude 1500 meters (5000 feet), Astana Line 504
Astana Line 504, identified, cleared NDB approach, RW05, descend to altitude 1500 meters (5000 feet), or	
	Cleared NDB approach, RW 05, descending to altitude 1500 meters (5000 feet), Astana Line 504
Astana Line 504, identified, cleared RNP approach, RW05 descend to altitude 1500 meters (5000 feet)	
	Cleared RNP approach, RW 05, descending to altitude 1500 meters (5000 feet) Astana Line 504
	Алматы Круг, Астана Лайн 504, 8000 футов, заход по ВОР
Астана Лайн 504, Алматы Круг, опознаны, заход разрешаю, снижайтесь 5000 футов	
	Заход разрешили, снижаюсь 5000 футов, Астана Лайн 504

74-кесте

Диспетчер	Пилот
	Almaty Radar, Astana Line 504, descending 8000 feet
Astana Line 504, Almaty Radar, identified descend to altitude 1500 meters (5000 feet), QNH 1003 millibars	
	Descending to altitude 1500 meters (5000 feet), QNH 1003 millibars, Astana Line 504 Astana Line 504 request QFE
Astana Line 504 QFE 933 millibars	

	Алматы Круг, Астана Лайн 504 снижаюсь до 8000 футов,
Астана Лайн 504, Алматы Круг, опознаны, снижайтесь 1500 метров (5000 футов), QNH 1003 миллибар	
	Снижаюсь 1500 метров (5000 футов), QNH 1003 миллибар, Астана Лайн 504 Астана Лайн 504 прошу QFE
Астана Лайн 504 QFE 933 миллибар	

75-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, right orbit for delaying action	
	Right orbit, Astana Line 504
Астана Лайн 504 выполните правый круг для задержки	
	Правый круг Астана Лайн 504
Astana Line 504 make a three sixty turn right for spacing	
	Roger make a three sixty turn right Astana Line 504
Астана Лайн 504, правый разворот на 360° для создания интервала	
	Понял, правый разворот на 360°, Астана Лайн 504

76-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, ILS not available due to localizer failure, NDB approach available only or	
	Roger, request NDB approach, Astana Line 504
Astana Line 504, ILS CAT 2 out of operation due to technical problem, CAT 1 available only or	
	Roger, Astana Line 504
Astana Line 504, ILS not available due to glideslope failure (unusable), advise able to accept localizer approach RW05	
	Roger, request localizer approach RW05, Astana Line 504
Астана Лайн 504, курсоглиссадная система не работает, заход ВОР	
	Заход ВОР, Астана Лайн 504

77-кесте

Образец фразеологии на английском языке	Образец фразеологии на русском языке
Astana Line 504, Almaty Radar, cleared ILS-approach runway 05 left (or 23 right)	Астана Лайн 504, Алматы Круг, заход разрешаю, ВПП 05 левая (23 правая)

Astana Line 504, you have crossed the localizer (GLS or RNP final approach course). Turn left (or right) immediately and return to the localizer (GLS or RNP final approach course) RW 05 left	Астана Лайн 504, пересекли линию курса курсового маяка (линию курса конечного этапа захода на посадку по GLS или RNP). Немедленно выполните разворот влево (или вправо) и возвращайтесь на линию курса курсового маяка (линию курса конечного этапа захода на посадку по GLS или RNP) ВПП 05 левая
Astana Line 504, ILS RW 05 left localizer frequency is 109,5	Астана Лайн 504, частота КРМ ВПП 05 левая 109,5
Astana Line 504, turn left (or right) 30 degrees (or heading 275) immediately to avoid traffic/deviating from adjacent approach/climb to height 900 meters (altitude 3000 feet)	Астана Лайн 504, немедленно влево (или вправо) 30 градусов (или курс 275) для расхождения с бортом / отклоняющимся от соседней траектории захода/ набирайте 900 метров (3000 футов)

78-кесте

Диспетчер	Пилот
КЗР 853, заход ILS ВПП05 правая разрешаю, влево курс 80, захват курсового маяка доложить	
	влево, курс 80, заход ВПП05 правая разрешили, захват курсового маяка доложу, КЗР 853 Захват курсового маяка, КЗР 853
KLM410, cleared for ILS approach RWY05R, turn left heading 080, report established on the localizer	
	Left heading 080, cleared for ILS approach RWY05R, wilco KLM410 Established on the localizer, KLM 410
KLM410, влево курс 80, заход VOR ВПП05 левая разрешаю, доложите захват радиала 232	
	влево курс 80, заход VOR ВПП05 левая разрешили, захват радиала 232 доложу, KLM410
KLM410, turn left heading 080, cleared for VOR approach RWY05 left, report radial 232	
	Left heading 080 cleared for VOR approach RWY05 left wilco KLM410 Established on the radial 232, KLM 410
Астана Лайн 340, влево курс 80, заход по приводным ВПП05 левая разрешаю, установку по приводам доложить	
	влево курс 80, заход по приводным ВПП05 левая разрешили, установку по приводам доложу, Астана Лайн 340
Astana Line 340, turn left heading 080, cleared for NDB approach RWY05 left, report NDB established	
	Left heading 080 cleared for NDB approach RWY05 left, report NDB established Astana Line 340 Established on inbound track Astana Line 340
Астана Лайн 340, влево курс 80, заход по курсовому маяку ВПП05 левая разрешаю, захват курсового маяка доложить	

	влево, курс 80, заход по курсовому ВПП05 левая разрешили, захват курсового маяка доложу, Астана Лайн 340 Захват курсового маяка, Астана Лайн 340
Astana Line 340, turn left heading 080, cleared for localizer approach RWY05 left, report established on the localizer	
	Left heading 080 cleared for localizer approach RWY05 left, report established on the localizer Astana Line 340 Established on the localizer Astana Line 340

79-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, report established on the localizer or Astana Line 504, report localizer established or	
	Localizer established, Astana Line 504 or
Astana Line 504, report established on RNP (final) approach course or	
	Established on RNP (final) approach course Astana Line 504 or
Astana Line 504, report established on GLS (final) approach course	
	Established on GLS (final) approach course Astana Line 504
Astana Line 504, contact Tower 128,0	
Астана Лайн 504, доложите захват курсового маяка или	
	Захват курсового маяка доложу, Астана Лайн 504 или
Астана Лайн 504 доложите выход на линию курса (конечного этапа) захода на посадку по RNP или	
	Доложу выход на линию курса (конечного этапа) захода на посадку по RNP Астана Лайн 504 или
Астана Лайн 504 доложите выход на линию курса (конечного этапа) захода на посадку по GLS	
	Доложу выход на линию курса (конечного этапа) захода на посадку по GLS Астана Лайн 504
	Захват курсового, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, работайте с Вышкой 119,4	

80-кесте

Диспетчер	Пилот
-----------	-------

	On final, Astana Line 504
Astana Line 504, Almaty Tower, 10 miles from touchdown, continue approach (10 miles from touchdown cleared to land, runway 23 wind 250 degrees 5 meters per second)	
	Continue approach Astana Line 504 (cleared to land, runway 23, Astana Line 504)
Astana Line 504, Almaty Tower, 8 miles from touchdown left (right) of track	
Astana Line 504, cleared to land, runway 23 wind 250 degrees 5 meters per second	
	Cleared to land, runway 23, Astana Line 504
	На рубеже, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, Алматы Вышка, удаление ... , правее (левее) курса, продолжайте заход	
	Понял, продолжаю заход Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, полоса 23, ветер 40 градусов 2 метра в секунду, посадку разрешаю	
	Посадку разрешили, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504 удаление 3 мили, правее (левее) курса	
	Понял, Астана Лайн 504 На рубеже, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, Алматы Вышка, удаление ... , полоса 23, ветер 40 градусов 2 метра в секунду, посадку разрешаю	
	Посадку разрешили, Астана Лайн 504

81-кесте

Диспетчер	Пилот
	Алматы Вышка, Астана Лайн 504, на прямой 3000 футов
Астана Лайн 504, Алматы Вышка, продолжайте заход	
Астана Лайн 504, полоса 23 ветер 120 градусов 2 метра в секунду, посадку разрешаю (или посадка дополнительно)	
	Посадку разрешили (посадка дополнительно), Астана Лайн 504
	Алматы Вышка, Астана Лайн 504, на прямой 3000 футов
Астана Лайн 504, полоса 23 ветер 120 градусов 2 метра в секунду, посадку разрешаю	

82-кесте

Диспетчер	Пилот
	Astana Line 504, on final

Astana Line 504, 10 miles from touchdown, continue approach	
	Continue approach, Astana Line 504
Astana Line 504, Cleared to land	
	Cleared to land, Astana Line 504
Астана Лайн 504, посадка дополнительно	
	Посадка дополнительно, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, посадку разрешаю	
	Посадку разрешили, Астана Лайн 504

83-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, RVR runway 23, right, touchdown 450 meters, midpoint 700 meters, wind 270 degrees 5 meters per second cleared to land RW 23, right or	
	Cleared to land, Astana Line 504
Astana Line 504, RVR 150 metres, freezing fog, wind 270 degrees 2 meters per second cleared to land, RW 23, right	
	Astana Line 504, going around
Астана Лайн 504, видимость на ВПП в точке приземления 450 метров, на середине 700 метров, ветер 270° 5 метров в секунду, посадку разрешаю, ВПП 23, правая. или Астана Лайн 504, видимость 150 метров, замерзающий туман, ветер 270° 2 метра в секунду, посадку разрешаю, ВПП 23 правая	
	Посадку разрешили, Астана Лайн 504 или Ухожу на второй круг, Астана Лайн 504

84-кесте

Диспетчер	Пилот
	Going around, Astana Line 504 /reason/
Astana Line 504, contact Radar 128,0 or	
	Contact Radar 128,0 Astana Line 504
Astana Line 504, go around	
	Going around, Astana Line 504
Astana Line 504, contact Radar 128,0	
	Contact Radar 128,0 Astana Line 504
	Ухожу на второй круг, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, работайте с Кругом 120,8 или Астана Лайн 504, полоса занята, уходите на второй круг	
	Ухожу на второй круг, Астана Лайн 504

Астана Лайн 504 работайте с Кругом 120,8	
	С Кругом 120,8 Астана Лайн 504

85-кесте

Диспетчер	Пилот
	Увеличьте (уменьшите) яркость огней, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, увеличиваю (уменьшаю) яркость	

86-кесте

Диспетчер	Пилот
	Астана Лайн 504, полосу наблюдаю, прошу визуальный заход на посадку
Астана Лайн 504, разрешаю визуальный заход на ВПП 23 левая, работайте с Вышкой 119,4	
	Заход разрешили, ВПП 23 левая с Вышкой 119,4 Астана Лайн 504
	Astana Line 504 request visual approach
Astana Line 504, report runway (field) in sight	
	Wilco, Astana Line 504 Astana Line 504, runway (field) in sight
Astana Line 504, cleared visual approach RW 26. Contact Tower 128,0	
	Cleared Visual Approach RW 26. Contact Tower 128,0 Astana Line 504
Astana Line 504, traffic is an A320 on 10 miles final RW 23 left, report in sight	
	Astana Line 504 traffic in sight
Astana Line 504 are you able to maintain own separation from preceding traffic	
	Astana Line 504 affirmative
Astana Line 504 maintain own separation from A320 on 8 miles final (caution wake turbulence), contact Tower on 118,7	
	Astana Line 504 maintain own separation from A320, contact Tower on 118,7
Астана Лайн 504 А320 на прямой 10 миль заходит на полосу 23 левая наблюдаете	
	Астана Лайн 504 наблюдаю
Астана Лайн 504 сможете выдерживать свой интервал эшелонирования от следующего впереди воздушного судна	
	Астана Лайн 504 подтверждаю
Астана Лайн 504 выдерживайте свой интервал эшелонирования от следующего впереди А320 на прямой 8 миль (осторожно спутный след), работайте с Вышкой на 118,7	

Астана Лайн 504 выдерживаю свой интервал от следующего впереди А320, работаю с Вышкой на 118, 7

87-кесте

Диспетчер	Пилот
	Almaty Approach, Astana Line 504, passing FL 80
Astana Line 504, Almaty Approach, identified, climb F L 3 5 0	
	Climbing FL 350 , Astana Line 504
Astana Line 504, Turn right heading 330 , until passing FL 140, then direct (to) OTARI	
	Turning right heading 330, until passing FL 140, then direct (to) OTARI, Astana Line 504 Almaty Approach, Astana Line 504, passing 8000 feet request CCO via ETEDA 1D
Astana Line 504, Almaty Approach climb FL 310 cleared CCO via ETEDA 1D	
	Climbing FL 310, CCO via ETEDA 1D Astana Line 504
	Алматы Подход, Астана Лайн 504, пересекаю 8000 футов прошу режим постоянного набора через E T E D A 1 D
Астана Лайн 504, Алматы Подход набирайте эшелон 310 в режиме постоянного набора через ETEDA 1 D	
	Алматы Подход, Астана Лайн 504, набираю эшелон 310 в режиме постоянного набора через ETEDA 1 D
	Алматы Подход, Астана Лайн 504, пересекаю эшелон 8 0
Астана Лайн 504, Алматы Подход, опознаны, набирайте эшелон 350 и л и	
	Набираю эшелон 350, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, Алматы Подход, набирайте эшелон 320, пересечение эшелона 200 доложить	
	Алматы Подход, Астана Лайн 504, набираю эшелон 320, пересечение эшелона 200 доложу Пересекаю эшелон 200, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, работайте с Контролем 135,4	
	С Контролем 135,4 Астана Лайн 504

88-кесте

Диспетчер	Пилот
	Almaty Approach, Astana Line 504, 10 miles inbound KI, descending FL 150, information Romeo
Astana Line 504, Almaty Approach, identified, Runway 23, descend 8000 feet, transition level 120, QNH 1013, RVR 1500 meters	

	Descending 8000 feet, Runway 23, transition level 120, QNH 1013, RVR 1500 meters, Astana Line 504
Astana Line 504 monitor new information Tango	
	Roger monitor new information Tango Astana Line 504
	Almaty Approach, Astana Line 504, descending FL 150 information Romeo, request CDO
Astana Line 504, Almaty Approach, identified, cleared CDO via ETEDA 1 F, descend 3000 feet RW 23 QNH 1013, report established	
	Roger CDO via ETEDA 1 F leaving FL 150 for 3000 feet, report established Astana Line 504
Astana Line 504 right heading 190 descend 3000 feet you have about 20 track miles from touchdown	
	Heading 190 descend 3000 feet Astana Line 504
	Алматы Подход, Астана Лайн 504, пересекая эшелон 210, снижаюсь 8000 футов информация Анна, запасной Манас
Астана Лайн 504, Алматы Подход, опознаны, снижайтесь 8000 футов, эшелон перехода 120, QNH 1013	
	Снижаюсь 8000 футов, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504 прослушайте новую информацию Борис	
	Понял, новая информация Борис Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, код состояния поверхности ВПП 5 /5/5	
	код состояния поверхности ВПП 5/5/5, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, работайте с Кругом 120,8	
	с Кругом 120,8 Астана Лайн 504

89-кесте

Диспетчер	Пилот
	Almaty Control, Astana Line 504, BERVI FL 330
Astana Line 504, Almaty Control, identified, cleared to REVKI via B142, after UC, direct KI, maintain FL 330	
	Cleared to REVKI via B142, after UC, direct KI, maintain FL 330, Astana Line 504
Astana Line 504, Almaty Control, identified maintain FL 330 or Cleared to REVKI flight planned route maintain FL 330	
	Maintain FL 330, Astana Line 504
	Алматы Контроль Астана Лайн 504 BERVI эшелон 330

Астана Лайн 504 Алматы Контроль опознаны разрешено на REVKI через Б142 после UC прямо на KI следуйте эшелон 330 Или Разрешено на REVKI по запланированному маршруту полета следовать эшелон 330	
	Разрешено на REVKI через Б142 после UC прямо на KI следую эшелон 330 Астана Лайн 504 Следую эшелон 330, Астана Лайн 504
Astana Line 504 advise if able to proceed parallel offset	
	Affirm, Astana Line 504
Astana Line 504 proceed offset 10 miles right of track until BERV I	
	Proceed offset 10 miles right of track until BERV I Astana Line 504
Astana Line 504 cancel offset	
	Roger, rejoin flight route, Astana Line 504
Астана Лайн 504 сообщите возможность полета с параллельным смещением	
	Подтверждаю, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504 следуйте со смещением 10 миль правее линии пути до BERV I	
	Следую со смещением 10 миль правее линии пути до BERV I Астана Лайн 504
Астана Лайн 504 прекратите полет со смещением	
	Понял, возобновляю полет по маршруту, Астана Лайн 504
	Almaty Control Astana Line 504 FL 330 request CDO
Astana Line 504 Almaty Control cleared CDO when ready descend to FL110 report leaving	
	Astana Line 504 leaving FL330 for FL110
Astana Line 504 roger or Astana Line 504 continuous descent is not possible (cancel CDO) due traffic	
	Алматы Контроль Астана Лайн 504 эшелон 330 прошу CDO
Астана Лайн 504 Алматы Контроль разрешаю CDO по готовности снижайтесь эшелон 110 доложите начало снижения	
	Астана Лайн 504 приступил к снижению, освобождаю эшелон 330 занимаю эшелон 110
Астана Лайн понял Или Астана Лайн CDO не возможен (отменяю CDO) из-за движения	

	Almaty Control RCH012 has RCH011 in sight, request formation join up with RCH011 at flight level 270. RCH011 will be the lead
RCH011 verify requesting flight join-up with RCH012 and you have RCH012 in sight	
	RCH011 affirmative
RCH012 climb FL270 report when formation join-up is complete	
	Almaty Control N587S at FL 270 request flight break-up with N731K
N731K Almaty Control squawk 5432 turn right heading 170 maintain own separation until advised N731K identified direct to RULAD descend FL 210	
	Almaty Control, Astana Line 504, FL140
Astana Line 504, Almaty Control, identified, cleared to BERVIA via NT, climb FL300	
	Cleared to BERVIA via NT, climbing FL300, Astana Line 504
	Алматы Контроль, Астана Лайн 504, Ревки 45, эшелон 350, Кирбалтабай 07, на Акчи
Астана Лайн 504, Алматы Контроль, опознаны следуйте эшелон 350	
	Следую эшелон 350, Астана Лайн 504
Astana Line 504 Advise if able to cross RULAD at FL 11300	
	Will cross RULAD at FL 11300 Astana Line 504
	Алматы контроль 08356 наблюдаю ведущего 08360 разрешите схождение в группу на эшелоне 210
08360 подтвердите запрос 08356 на схождение в группу наблюдаете его	
	08360 подтверждаю
08356 набирайте эшелон 210 доложите в группе	
	Алматы контроль 08360 на эшелоне 210 разрешите выйти 08356 из группы посадка у него будет в Бишкеке
08356 Алматы контроль squawk 5432 вправо курс 140 выдерживайте самостоятельно эшелонирование до команды	
08356 опознаны следуйте эшелон 210 прямо на RULAD	

90-кесте

Диспетчер	Пилот
	Almaty Control, Astana Line 504, request direct (to) Nur-Sultan, due to short of fuel
Astana Line 504, direct (to) Nur-Sultan, maintain FL 320	

	Maintaining FL 320, Astana Line 504
	Алматы Контроль, Астана Лайн 504, прошу спрямление на Нур-Султан из-за малого остатка топлива
Астана Лайн 504, следуйте эшелон 320, прямо на Нур-Султан	

91-кесте

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

92-кесте

Диспетчер	Пилот
	Алматы Район, 21190, геоточка, 1500 футов метров ПВП, Шиликемер в 20 минут
21190, Алматы Район, Шиликемер на 1000 футов ПВП по давлению 1012 гектопаскаль (гПа) (давление аэродрома) доложить	
	Алматы Район, 21190, Шиликемер на 1000 футов ПВП по давлению 1012 гектопаскаль доложить Алматы Район, 21190, Шиликемер 1000 футов ПВП по давлению 1012 гектопаскаль

93-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, hold over AI, FL210, expect onward clearance at 03, landing delays at Almaty 20 minutes	
	Hold over AI, FL210, expect onward clearance at 03, Astana Line 504
Астана Лайн 504, ожидайте над AI эшелон 210, ожидайте нового разрешения в 03 минуты, задержка на посадку в Алматы 20 минут	
	Ожидаю над AI, эшелон 210, новое разрешение в 03 минуты Астана Лайн 504
Astana Line 504, hold over AI, FL 250, expect 10 minutes delay due snow clearance at Almaty	
	Hold over AI, FL 250, Astana Line 504
Астана Лайн 504, ожидайте над AI, эшелон 250, ожидается задержка на 10 минут из-за очистки от снега Алматы	
	ожидаю над AI, эшелон 250, Астана Лайн 504
Astana Line 504, are you able to lose 10 minutes?	
	Astana Line 504, negative, only 6 minutes

Astana Line 504, report revised estimate for UMTYL	
	Astana Line 504, UMTYL 14.50
Астана Лайн 504, Вы в состоянии ожидать 10 минут ?	
	Астана Лайн 504, нет, только в течение 6 минут
Астана Лайн 504, сообщите уточненное время пролета UMTYL	
	Астана Лайн 504, UMTYL в 14.50

94-кесте

Диспетчер	Пилот
	Astana Line 504, request extended holding
Astana Line 504, hold between AI and UC, FL 120, all turns right, expect further clearance at 12.05	
	Hold between AI and UC, FL 120, all turns right, expect further clearance at 12.05, Astana Line 504
	Астана Лайн 504, прошу расширенную зону ожидания
Астана Лайн 504, ожидайте между AI и UC, эшелон 120, все развороты правые, следующее разрешение в 12.05	
	Жду между AI и UC эшелон 120, все развороты правые, ожидаю следующего разрешения в 12.05, Астана Лайн 504

95-кесте

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

96-кесте

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

96-1-кесте

Диспетчер	Пилот
-----------	-------

	Almaty Approach G-DCAB from Balkhash ETEDA at 57 10000 feet, information DELTA request clearance to enter controlled airspace
G-DCAB Almaty Approach enter controlled airspace over ETEDA at altitude 10000 feet или G-DCAB Almaty Approach remain outside controlled airspace expect clearance at 15	
	Almaty Control G-DCAB VFR FL 120 request to leave controlled airspace by descend 10000 feet
G-DCAB Almaty Control cleared to leave controlled airspace report leaving FL 120 QHN 1014	
G-DCAB Almaty Approach leave controlled airspace via ETEDA at 10000 feet	
	Roger, leave controlled airspace via ETEDA at 10000 feet, G-DCAB
	Алматы Подход G-DCAB из Балхаша ETEDA в 57 10000 футов, информация DELTA прошу разрешение на вход в контролируемое воздушное пространство
G-DCAB Алматы Подход вход в контролируемое воздушное пространство разрешаю над ETEDA на 10000 футов Или G-DCAB Алматы Подход оставайтесь за пределами контролируемого воздушного пространства ожидайте разрешение в 15 минут	
	Алматы Контроль G-DCAB следую ПВП эшелон 120 прошу разрешение выйти из контролируемого воздушного пространства и снизиться до 10000 футов
G-DCAB Алматы Контроль разрешено выйти из контролируемого воздушного пространства освобождение эшелона 120 доложить QHN 1014	
G-DCAB Алматы Подход выйдите из контролируемого воздушного пространства через ETEDA на 10000 футов	
	Понял, выйти из контролируемого воздушного пространства через ETEDA на 10000 футов G-DCAB

97-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, report your heading	
	Heading 110, Astana Line 504
Astana Line 504, for identification turn left, heading 080	
	Left heading 080, Astana Line 504
Astana Line 504, identified, 16 miles north of KI, continue present heading	
	Continue present heading, Astana Line 504

Астана Лайн 504, доложите курс	
	Курс 110, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, для опознавания вправо, курс 80	
	Правым курс 80, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, опознаны, 16 миль Севернее КИ, продолжайте следовать с прежним курсом	
	Следую с прежним курсом, Астана Лайн 504
Astana Line 504, not identified, not yet within radar cover proceed to BERV I via B142	
	Proceed to BERV I via B142, Astana Line 504
Астана Лайн 504, не опознаны, еще не в зоне действия радиолокатора, следуйте на BERV I по трассе B142	
	Следую на BERV I по трассе B142, Астана Лайн 504

98-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, will shortly be leaving radar cover, report REVKI	
	Wilco, Astana Line 504
Астана Лайн 504, скоро выйдете из зоны действия локатора, Ревки доложить	
	Понял Ревки доложу, Астана Лайн 504
Astana Line 504, will shortly lose radar identification, remain this frequency	
	Roger, Astana Line 504
Астана Лайн 504, скоро выйдете из зоны действия локатора, оставайтесь на этой частоте	
	Понял, Астана Лайн 504
Astana Line 504, radar service (or identification) terminated due to radar failure report estimated time over AI	
	Roger, Astana Line 504
Астана Лайн 504, радиолокационное обслуживание (или опознавание) прекращено из-за неисправности локатора, сообщите расчетное время пролета AI	
	Понял, Астана Лайн 504, расчетное AI в 54
Astana Line 504 identification lost check your transponder	
	Roger, Astana Line 504
Астана Лайн 504 опознавательный контакт потерян проверьте свой ответчик	
	Понял, Астана Лайн 504

99-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504 report heading	

	Heading 080, Astana Line 504
Astana Line 504, for identification (spacing), turn left heading 050	
	Left heading 050, Astana Line 504
Астана Лайн 504 ваш курс?	
	Курс 80, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, для опознавания (для создания интервала) левым разворотом курс 50	
	Левым курс 50, Астана Лайн 504

100-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, 16 miles south of AI resume own navigation direct to BERVI	
	Roger direct to BERVI, Astana Line 504
Астана Лайн 504 16 миль южнее Акчи, переходите на самостоятельное самолетовождение, следуйте прямо на BERVI	
	Понял, курс на BERVI Астана Лайн 504
Astana Line 504 Cleared direct REGMU, expect to rejoin AGUNA 4A at ADABA	
	Direct REGMU, expect to rejoin AGUNA 4A at ADABA Astana Line 504

101-кесте

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

102-кесте

Диспетчер	Пилот
	Aktobe-Approach, Astana Line 863, information "B", QNH 1016 millibars, request descent
Astana Line 863, Aktobe - Approach, identified, expect radar vectoring for ILS-Y approach RW13, direct to RIMUN, QNH 1016 millibars, descend to altitude 3000 feet	
	Roger, expecting radar vectoring for ILS-Y approach RW13, direct to RIMUN, descending to altitude 3000 feet QNH1016 millibars, Astana Line 863
Astana Line 863, report heading	
	Heading 270, Astana Line 863

Astana Line 863, distance 15 miles from AKB radar vectoring for ILS-Y approach RW13, turn left heading 220, maintain altitude 3000 feet	
	Roger, turning left heading 220, maintaining altitude 3000 feet, Astana Line 863
Astana Line 863, turn left heading 155, cleared for ILS-Y approach runway 13, report localizer established	
	Roger, turning left heading 155, cleared for ILS-Y approach, runway 13, will report localizer established, Astana Line 863. Localizer established, Astana Line 863
Astana Line 863, contact Tower 119,4	
	Contact Tower on 119,4, Astana Line 863
	Актобе-Подход, Астана Лайн 863, информация "В", QNH1016 миллибар, прошу дальнейшее снижение
Астана Лайн 863, Актобе-Подход, опознаны, ожидайте векторение для захода ILS-Y ВПП13, курс на RIMUN, QNH1016 миллибар снижайтесь 3000 футов	
	Понял, ожидаю векторение для захода ILS-Y, ВПП13, курс на RIMUN, снижаюсь 3000 футов QNH 1016 миллибар, Астана Лайн 863
Астана Лайн 863 сообщите курс	
	Курс 270, Астана Лайн 863
Астана Лайн 863, удаление 15 миль, векторение для захода ILS-Y ВПП13, влево курс 220, следуйте 3000 футов	
	Понял, влево на курс 220, следую 3000 футов, Астана Лайн 863
Астана Лайн 863, влево курс 155, заход ILS ВПП13 разрешаю, захват курсового доложить	
	Понял, влево на курс 155, заход ILS ВПП13 разрешен, захват курсового доложу, Астана Лайн 863. Захват курсового, Астана Лайн 863
Астана Лайн 863, работайте с Вышкой 119,4	
	С Вышкой 119,4, Астана Лайн 863.
Astana Line 863, Aktobe - Approach, identified, expect vector across (RNP или GLS) final approach course RW13, descend to altitude 3000 feet	
	Roger, expecting vector across (RNP или GLS) final approach course RW13, descending to altitude 3000 feet Astana Line 863
Астана Лайн 863, Актобе-Подход, опознаны, ожидайте вектор для пересечения линии курса конечного этапа захода на посадку по (RNP или GLS) ВПП13, снижайтесь 3000 футов	
	Понял, ожидаю вектор для пересечения линии курса конечного этапа захода на посадку по (RNP или

GLS), ВПП13, снижаюсь 3000 футов Астана Лайн 863

103-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, report heading	
	Heading 050, Astana Line 504
Astana Line 504, continue present heading	
	Continue present heading, Astana Line504
Астана Лайн 504, доложите курс	
	Курс 50, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, продолжайте следовать с прежним курсом	
	Продолжаю следовать с прежним курсом, Астана Лайн 504

104-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, fly heading 275	
	Turning left heading 275, Astana Line 504 от Turning right heading 275, Astana Line 504
Астана Лайн 504, курс 275	
	Левым разворотом курс 275, Астана Лайн 504 Правым разворотом на курс 275, Астана Лайн 504

105-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, contact Almaty Approach 124,8 and report heading	
	Almaty Approach, Astana Line 504, FL 200, on heading 110
Астана Лайн 504, работайте с Алматы Подход 124,8 и доложите курс	
	Алматы Подход, Астана Лайн 504, эшелон 200 на курсе 110

106-кесте

Диспетчер	Пилот
	Astana Line 504, TCAS RA
Astana Line 504, roger	
	Алматы Контроль, Астана Лайн 504, выполняю TCAS RA
Астана Лайн 504, Алматы Контроль, понял TCAS RA.	
	Clear of conflict returning FL 260, Astana Line 504
Astana Line504, roger	

	Конфликтная ситуация разрешена, возвращаюсь на эшелон 260 (согласно ранее полученному диспетчерскому разрешению), Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, Алматы Контроль, разрешаю эшелон 260	

107-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, climb FL300	
	Unable, TCAS RA, Astana Line 504
Astana Line 504, roger	
Астана Лайн 504, набирайте эшелон 300	
	Не могу выполнить Ваше указание, TCAS RA, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, понял	

108-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504 unknown traffic 1 o'clock 10 miles opposite direction fast moving	
	Looking, Astana Line 504 Traffic in sight, now clear of traffic, Astana Line 504
Астана Лайн 504, набирайте эшелон 100, на 1 час, удаление 20 миль, пересекает курс справа налево, на эшелоне 110, ЯК-42	
	Понял, набираю эшелон 100, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, встречный борт, удаление 20 миль, А-310, следуйте с курсом 320 до команды (или указать время полета)	
	Следую с курсом 320, Астана Лайн 504

109-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, unknown traffic 10 o'clock, 10 miles, crossing left to right, fast moving	
	Negative contact, request vectors, Astana Line 504
Astana Line 504, turn left heading 050 Astana Line 504, clear of traffic, resume own navigation direct...	
	Left heading 050, Astana Line 504
Астана Лайн 504, со встречным разошлись, набирайте эшелон 350	
	Набираю эшелон 350, Астана Лайн 504
Astana Line 504, unknown traffic 10 o'clock 8 miles, crossing left to right, height unknown, fast moving. If not sighted turn left heading 270	
	Left heading 270, Astana Line 504

Astana Line 504, traffic is no longer a factor, resume own navigation, direct AI	
	Direct AI, Astana Line 504

110-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, avoiding action, turn right immediately heading 050, traffic 10 o'clock 5 miles crossing left to right indicating slightly above, fast moving	
	Right heading 050, Astana Line504
Астана Лайн 504, для расхождения, немедленно поверните вправо на курс 50, самолет на 10 часов, 5 миль, пересекает слева направо, немного выше, движется с большой скоростью	
	Правым разворотом, курс 50, Астана Лайн 504
Astana Line504, now clear of traffic, resume own navigation, direct BERV I	
	Direct BERV I, Astana Line 504
Астана Лайн 504, разошлись, возобновляйте самостоятельную навигацию прямо на BERV I	
	Прямо на BERV I, Астана Лайн 504

110-1-кесте

Диспетчер	Пилот
	Almaty Approach GADCD Request VMC and descent to altitude 6000 feet
GADCD Almaty Approach traffic from left AN-24 at altitude 8000 feet estimating UC at 34 will you maintain own separation	
	Affirmative, has it in sight GCD
GCD roger descent altitude 6000 feet maintain own separation and VMC from 9000 to 7000 feet	
	GCD leaving 10000 feet descending to altitude 6000 feet maintain own separation and VMC from 9000 to 7000 feet traffic at 8000 feet
	Алматы Подход GADCD прошу снижение до 6000 футов в визуальных метео условиях
GADCD Алматы Подход для информации Ан-24 слева на высоте 8000 футов рассчитывает UC в 34 будете самостоятельно обеспечивать эшелонирование?	
	Подтверждаю, борт наблюдаю GCD
GCD понял снижайтесь 6000 футов обеспечивайте самостоятельно эшелонирование в визуальных метео условиях от 9000 до 7000 футов	
	GCD освобождаю 10000 футов снижаюсь 6000 футов выдерживаю самостоятельно

эшелонирование в визуальных метео условиях от 9000 до 7000 футов борг на 8000 футов

111-кесте

Фраза		Значение
На английском языке	На русском языке	
Squawk 5045	Установите код ответчика 5045	Установите код ответчика 5045
Confirm squawk	Подтвердите код ответчика	Подтвердите установку кода ответчика.
Reset (mode) (code) Reenter (ADS-B or Mode S) aircraft identification)	Установите повторно (режим) (код) Повторно введите опознавательный индекс воздушного судна (ADS-B или Режим S)	Установите повторно (режим) (код). Применяется при нечеткой видимости кода на дисплее диспетчера или при наборе экипажем ошибочного кода
Squawk Ident Transmit ADS-B Ident	Установите ответчик в режим "Опознавание" Передайте опознавание ADS-B	Включите специальный режим "Опознавание". Применяется для индивидуального опознавания воздушного судна. При выполнении этой команды экипажем на дисплее диспетчера радиолокационная отметка данного воздушного судна кратковременно отображается в пульсирующем режиме (при наличии соответствующего наземного оборудования)
Squawk Mayday	Установите ответчик в режим "Бедствие"	Установите аварийный код. Для обозначения ситуаций, когда воздушное судно терпит бедствие, установлен код 7700
Squawk Standby	Установите ответчик в режим "Прием"	Включите режим приема
Squawk Charlie	Установите ответчик в режим "Чарли"	Установите ответчик в режим передачи барометрической высоты
Check altimeter setting and confirm level	Проверьте установку давления и подтвердите эшелон	Проверьте установку давления на высотомере и подтвердите эшелон полета. Применяется, как правило, после выяснения ошибки в точности информации по высоте на дисплее диспетчера, выявленной после команды "Verify your level"
Stop squawk	Выключите ответчик	Выключите ответчик
Stop squawk Charlie	Отключите режим "Чарли"	Отключите режим передачи барометрической высоты

Отключите режим передачи

Stop squawk Charlie, wrong indication

Stop ADS-B altitude transmission wrong indication

Отключите режим "Чарли", неправильная индикация

Прекратите передачу высоты ADS-B неправильная индикация

		барометрической высоты из-за его неисправности.
Stop squawk (transmit ADS-B only) Stop ADS-B transmission (squawk (code) only)	Приемоответчик "Стоп" (только передача ADS-B) Прекратите передачу ADS-B (только приемоответчик (код))	Выключите приемоответчик и/или передатчик ADS-B
Transmit ADS-B altitude	Передайте высоту ADS-B	Сообщите барометрическую высоту
Verify level	Проверьте эшелон	Проверьте и подтвердите эшелон полета. Используется для проверки точности информации о высоте, полученной в режиме C, на дисплее диспетчера.

112-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, my radar shows FL115 (3500 meters), check altimeter setting and confirm level or Astana Line 504, your transponder indicating FL 115 (3500 meters), check altimeter setting and confirm level	
	Astana Line 504, set 1013, maintaining FL 120
Астана Лайн 504, мой локатор показывает FL 115 (3500 метров), проверьте установку высотомера и подтвердите эшелон полета или Астана Лайн 504, ответчик показывает FL 115 (3500 метров), проверьте установку высотомера и подтвердите эшелон полета	
	Астана Лайн 504, 1013 установлено, эшелон 120
Astana Line 504, wrong indication stop squawk Charlie	
	Astana Line 504, stop squawk Charlie
Астана Лайн 504, неправильная индикация прекратите работу ответчика в режиме Charlie	
	Астана Лайн 504, прекращаю работу ответчика в режиме Charlie

113-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, squawk 4408	
	Squawk 4408, Astana Line 504
Астана Лайн 504, код ответчика 4408	
	Код ответчика 4408, Астана Лайн 504
Astana Line 504, squawk ident	
	Squawk ident, Astana Line 504
Астана Лайн 504, ответчик в режим опознавания	
	Ответчик в режим опознавания, Астана Лайн 504
Astana Line 504, confirm squawk	
	Squawk 4408, Astana Line 504

Астана Лайн 504, подтвердите код ответчика	
	Код ответчика 4408, Астана Лайн 504
Astana Line 504, reset 4408	
	Resetting 4408, Astana Line 504
Астана Лайн 504, переустановите код ответчика 4408	
	Переустанавливаю код 4408, Астана Лайн 504
Astana Line 504, check altimeter setting	
	Set 1013 millibars, Astana Line 504
Астана Лайн 504, проверьте установку высотомера	
	Установлено 1013 миллибар Астана Лайн 504
Astana Line 504, confirm transponder operating	
	Negative, transponder unserviceable, Astana Line 504
Астана Лайн 504, подтвердите работу ответчика	
	Ответчик не работает, Астана Лайн 504

114-кесте

Диспетчер	Пилот
<p>Astana Line 504, reply not received if you read me turn left heading 010, I say again turn left heading 010</p> <p>Astana Line 504, turn observed, position 15 miles west of AI, will continue to pass instructions</p> <p>Astana Line 504, reply not received if you read me squawk ident, I say again squawk ident</p> <p>Astana Line 504, squawk observed, I will continue to pass instructions</p>	
<p>Астана Лайн 504, Алматы Подход, вас не слышу если слышите меня, влево курс 90</p> <p>Астана Лайн 504, разворот вижу, идете правее трассы 10 миль, удаление от ОТАРИ 20 миль.</p> <p>Астана Лайн 504, Алматы Подход, вас не слышу, если слышите меня установите код ответчика 7600.</p> <p>Астана Лайн 504, 7600 наблюдаю, на трассе удаление 40 миль прямой 345</p>	

115-кесте

Диспетчер	Пилот
	Astana Line 504, request holding procedures
<p>Astana Line 504, hold over AI FL 150 as published</p> <p>Astana Line 504, hold over AI, FL 150, inbound track 250, left hand pattern outbound time 1 minute</p>	
	Holding over AI, FL 150, inbound rack 250, left hand pattern outbound time 1 minute, Astana Line 504
<p>Астана Лайн 504, Алматы Подход, ожидайте над Акчи эшелон 150, курс на/от точки 1350/3150, развороты правые 1 минута выход в 45 минут (по команде) или</p>	

	Ожидаю над Акчи эшелон 150, курс на/от точки 1350/3150 , развороты правые 1 минута выход в 45 минут (по команде), Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, Алматы Подход, ожидайте над Акчи эшелон 150, как опубликовано	
	Ожидаю над Акчи эшелон 150, Астана Лайн 504.

116-кесте

Диспетчер	Пилот
	Астана Лайн 504, прошу ожидание к югу от АЛМ
Астана Лайн 504, ожидайте на радиале 190 от АЛМ между 5 и 15 милями ДМЕ, эшелон 200 курс на точку 10 все развороты правые, ожидаемое время подхода 10:45	
	Astana Line 504, request holding south of ALM
Astana Line 504, hold on the 190 radial of the Almaty VOR between 5 and 15 miles DME, FL 200 inbound track 010 right hand pattern expected approach time 10 45	

117-кесте

Speed 180 knots	Скорость 180 узлов
Report speed	Доложите скорость (имеется ввиду приборная воздушная скорость)
Maintain 180 knots until outer marker	выдерживайте скорость 180 узлов до внешнего маркера
Do not exceed 200 knots	Не превышайте 200 узлов
Maintain present speed	Выдерживайте текущую скорость
Increase (or reduce) speed to 200 knots (or greater or less)	Увеличьте (или уменьшите) скорость до 200 узлов (имеется ввиду приборная воздушная скорость)
Increase (or reduce) speed by 20 knots	Увеличьте (или уменьшите) скорость на 20 узлов
No/ATC/speed restrictions	Ограничений/УВД/ по скорости нет (ниже 3000 метров по международным правилам экипажи выдерживают приборную скорость не более 463 км/час (250 узлов). Если диспетчер заинтересован в том, чтобы воздушное судно выдерживало более высокую скорость, то необходимо произнести эту фразу)
Reduce to minimum approach speed	Уменьшите скорость захода до минимальной
Reduce to minimum clean speed	Уменьшите скорость до минимальной на чистом крыле (при убранной механизации крыла и шасси)
Maintain Mach point 82 (or Mach 82) until MSA	Поддерживайте число М ноль восемьдесят два до МСА
Do not exceed Mach 81	Не превышайте число М 81
Increase/reduce speed to Mach 83 if able	Увеличьте/уменьшите скорость до числа М 83 если можете
Report your rate of climb	Сообщите вертикальную набора

Report your rate of descent	Сообщите вертикальную снижения
Resume published speed	Восстановите опубликованную скорость

118-кесте

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

118-1-кесте

Фразеология	Содержание фразеологии
CONFIRM RNAV (RNP) APPROVED	Запрос на подтверждение допуска к полетам по RNAV (RNP)
NEGATIVE RNAV (RNP) APPROVAL	Отсутствие допуска RNAV (RNP)
AFFIRM RNAV (RNP) APPROVAL	Подтверждение допуска RNAV (RNP)
UNABLE RNAV SID DUE TO RNAV (RNP) TYPE	Сообщение диспетчеру при запросе ATC CLEARANCE о том, что бортовое оборудование

	RNAV (RNP) не сертифицировано по требуемому типу RNP для выполнения SID
UNABLE RNAV SID	Сообщение диспетчеру о невозможности выполнить RNAV SID
UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV TYPE НЕ МОГУ ДАТЬ (индекс) РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЫЛЕТ [или ПРИБЫТИЕ] ИЗ-ЗА ТИПА RNAV	Орган ОВД не может назначить запрошенную пилотом схему прибытия или вылета из-за типа бортового оборудования RNAV
НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень) CLIMB VIA SID TO (level)	Разрешение набирать высоту по SID с опубликованными ограничениями по высоте и/или скорости, когда пилот должен набирать разрешенный эшелон и соблюдать опубликованные ограничения по высоте, выдерживать боковой профиль SID; и в зависимости от конкретного случая соблюдать опубликованные ограничения по скорости или выполнять указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД
[НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)	Разрешение отменить ограничение(я) по высоте вертикального профиля SID при наборе высоты
[НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ В (точка(и)) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s))	Разрешение отменить конкретное(ые) ограничение(я) вертикального профиля SID при наборе высоты
[НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S)	Разрешение отменить ограничения по скорости SID при наборе высоты
[НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ В (точка(и)) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s))	Разрешение отменить конкретные ограничения по скорости SID при наборе высоты
НАБИРАЙТЕ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ ВЫСОТУ ДО (уровень) (или) НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ДО (уровень), БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ И СКОРОСТИ CLIMB UNRESTRICTED TO (level) (or) CLIMB TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS	Разрешение набирать высоту и отменить ограничения по скорости и высоте SID
СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR ДО (уровень) DESCEND VIA STAR TO (level)	Разрешение снижаться по STAR с опубликованными ограничениями по высоте и/или скорости, когда пилот должен снижаться до разрешенного эшелона и соблюдать опубликованные ограничения по высоте, выдерживать боковой профиль STAR и соблюдать опубликованные ограничения по скорости или выполнять указания по управлению скоростью, выданные органом УВД
[СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ	

[DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)	Разрешение отменить ограничения по высоте STAR при снижении
[СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR ДО (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ В (точка(и)) [DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s))	Разрешение отменить конкретные ограничения по высоте STAR при снижении
[СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ [DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S)	Разрешение отменить ограничения по скорости STAR при снижении
[СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ В (точка(и)) [DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s))	Разрешение отменить конкретные ограничения по скорости STAR при снижении
СНИЖАЙТЕСЬ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ (уровень) или СНИЖАЙТЕСЬ (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ ПО ВЫСОТЕ И СКОРОСТИ DESCEND UNRESTRICTED TO (level) or DESCEND TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS	Разрешение снижаться и отменить ограничения по скорости и высоте STAR
CLEARED DIRECT TO DF274	Разрешено следовать на точку DF274
CLEARED LAKUT 3A VIA HK770 DIRECT HK771, RW 04R	Разрешено LAKUT 3A через точку HK770 прямо на точку HK771ВПП 04П
(First contact) SDM246 NON RNAV	При первом выходе на связь диспетчер информируется об отсутствии у рейса SDM246 возможности использования зональной навигации: NON RNAV
Статус обслуживания глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS)	
GNSS REPORTED UNRELIABLE (or GNSS MAY NOT BE AVAILABLE [DUE TO INTERFERENCE]); 1) IN THE VICINITY OF (location) (radius) [BETWEEN (levels)]; or 2) IN THE AREA OF (description) (or IN (name) FIR) [BETWEEN (levels)]	ПЕРЕДАВАЕМЫЙ GNSS СИГНАЛ НЕНАДЕЖЕН (или GNSS МОЖЕТ НЕ ОБЕСПЕЧИВАТЬСЯ [ИЗ-ЗА ПОМЕХ]) 1) В ОКРЕСТНОСТИ (место) (радиус) [МЕЖДУ (уровни)] или 2) В РАЙОНЕ (описание) (или в РПИ (название)) [МЕЖДУ (уровни)]
BASIC GNSS (or SBAS, or GBAS) UNAVAILABLE FOR (specify operation) [FROM (time) TO (time) (or UNTIL FURTHER NOTICE)]	БАЗОВАЯ GNSS (или SBAS, или GBAS) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ДЛЯ (указать операцию) [С (время) ДО (время) (или ДО ПОСЛЕДУЮЩЕГО УВЕДОМЛЕНИЯ)]
BASIC GNSS UNAVAILABLE [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)]	БАЗОВАЯ GNSS НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ [ИЗ-ЗА (причина, например ПОТЕРЯ RAIM или СРАБАТЫВАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ RAIM)]
GBAS (or SBAS) UNAVAILABLE	GBAS (или SBAS) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ
UNABLE RNP (specify type) (or RNAV) [DUE TO (reason, e.g. LOSS of RAIM or RAIM ALERT)]	ВЫДЕРЖИВАТЬ RNP НЕ МОГУ (указать тип) (или RNAV) [ИЗ-ЗА (причина, например ПОТЕРЯ RAIM или СРАБАТЫВАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ RAIM)]

В данной таблице разрешения на полеты по STAR и SID могут использоваться не только при зональной навигации, но и при полетах с использованием традиционных стандартных маршрутов прибытия и вылета.

119-кесте

Диспетчер	Пилот
	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY Almaty Approach, Astana Line 504, engine number 1 on fire intend an immediate forced landing 15 miles south of AI. Passing FL 100 heading 025
Astana Line 504, Almaty Approach roger MAYDAY ...	
	ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, Алматы Подход, Астана Лайн 504, пожар третьего двигателя, ликвидировать не можем, экстренно снижаюсь курсом 175 иду на вынужденную посадку в район Капчагая, прошу место
Астана Лайн 504, Алматы Подход, понял прямой 45 удаление 50 миль время 14 часов 17 минут	
	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY Almaty Radar, Astana Line 504, engines failed losing height will attempt to land Almaty, 20 miles north of Almaty. Passing FL 70 heading 280, request visual approach
Astana Line 504, Almaty Radar, roger MAYDAY expect visual approach runway 05 wind 260 degrees 8 metres per second QNH 1003 millibars, descend to altitude 2000 feet, you are number 1 to land	
	Expecting visual approach runway 05 QNH 1003 millibars, descending to altitude 2000 feet, Astana Line 504
	ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, Алматы Подход, Астана Лайн 504, отказ второго двигателя требуется срочная посадка, прохожу Акчи эшелон 190, курс 150
Астана Лайн 504, Алматы Подход, Акчи подтверждаю, время 14 часов 45 минут, левым курс 110 снижайтесь эшелон 80 ВПП 23 давление 1003 миллибар, МБВ 1500 футов.	

120-кесте

Диспетчер	Пилот
	Терплю бедствие, Терплю бедствие, Терплю бедствие, Алматы Контроль, Люфтганза 2935 перехватил сигнал "Терплю бедствие" от G-ABCD, повторяю G-ABCD Джетстрим 31 горит двигатель, выполняет вынужденную посадку 60 миль восточнее ВОР Алматы, эшелон 270, снижается, курс 300

Люфтганза 2935, Алматы Контроль, понял	
	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, Almaty Control, Lufthansa 2935 have intercepted MAYDAY from G-ABCD, I say again G-ABCD Jetstream 31 engines on fire, making forced landing 60 miles east of Almaty VOR, FL 270 descending, heading 300, over
Lufthansa 2935, Almaty Control, roger your relayed MAYDAY from G-ABCD.	

121-кесте

Диспетчер	Пилот
All stations, Almaty Approach, stop transmitting - MAYDAY, или Astana Line 504, stop transmitting - MAYDAY	
Всем бортам, Алматы Подход, прекратить передачу, Астана Лайн 504 терпит бедствие или G-ABCD прекратить передачу, Астана Лайн 504 терпит бедствие.	

122-кесте

Диспетчер	Пилот
MAYDAY G-ABCD All other aircraft contact Almaty Radar 119,4, out	
Всем бортам, Алматы Подход, Астана Лайн 504 терпит бедствие работать с Кругом 120,8	

123-кесте

Диспетчер	Пилот
	Almaty Radar G-ABCD cancel MAYDAY, engine restarted, runway in sight. Request landing
G-ABCD contact Tower 119.4	
	119.4 G-ABCD
	Алматы Подход, Астана Лайн 504, отмена бедствия, эшелон 80, подхожу к рубежу 25 миль, прошу заход ВПП 05
Астана Лайн 504, Алматы Подход, работать с Кругом 120,8.	

124-кесте

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

125-кесте

Диспетчер	Пилот
	PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN, Almaty Control, Astana Line 504, 80 miles outbound AI passing FL 270,

	passenger with suspected heart attack, request return to Astana and priority landing. Left heading 160, descending FL 190, Astana Line 504
Astana Line 504, roger, turn left heading 160, descend FL 190, all emergency standing by	
	ПАН ПАН, ПАН ПАН, ПАН ПАН, Алматы Подход, Астана Лайн 504, у нас больной пассажир на борту, необходима немедленная посадка
Астана Лайн 504, Алматы Подход, прямой 320 удаление 40 миль, правым разворотом курс 140, снижайтесь, эшелон 80, ВПП 23	

126-кесте

Диспетчер	Пилот
	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY Astana Approach, Astana Line 504, decompression, emergency descent FL 100 heading 260
Astana Line 504, Astana Approach, roger, descent FL 100	
	Descending FL 100, Astana Line 504.
	ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, Алматы Подход, Астана Лайн 504, разгерметизация, аварийное снижение до эшелона 150, курс 70
Астана Лайн 504, Алматы Подход, понял аварийное снижение, курс 70. Всем бортам, с эшелона 260 до эшелона 150 в районе Акчи, курсом 70 аварийное снижение Боинг – 737, выход на связь по команде	

126-1-кесте

Диспетчер	Пилот
G-DCAB low altitude warning, check your altitude immediately, QNH is 1014. The minimum flight altitude is 2000 feet	
	G-DCAB QNH 1014 is set, maintaining 2000 feet
G-DCAB предупреждение о малой высоте, немедленно проверьте вашу высоту QNH is 1014. Минимальная высота полета 2000 футов	
	G-DCAB QNH 1014 установлено, выдерживаю 2000 футов

127-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, Astana Approach, actual weather of Astana at 09.00: wind calm, visibility 10 kilometers, sky clear, temperature plus 28 degrees, dew point plus 11 degrees, QNH 1002 millibars, NOSIG	
	Roger, QNH 1002, Astana Line 504
Астана Лайн 504, Алматы Подход, фактическая погода Алматы за 09.00: тихо, видимость 10	

километров, облачность отсутствует, температура плюс 28, точка росы плюс 11, QNH 1002 миллибар, прогноз на посадку без изменений	
	Понял, QNH 1002 миллибар, Астана Лайн 504

128-кесте

Термин	Количество облачности в октантах
FEW	1 - 2
SCATTERED	3 - 4
BROKEN	5 - 7
OVERCAST	8

129-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, RVR runway 23 touchdown 650 meters, midpoint 700 meters, stopend 600 meters	
	Roger, Astana Line 504
Астана Лайн 504, видимость на ВПП начало полосы 650 метров, середина полосы 700 метров, конец полосы 600 метров	
	Понял, Астана Лайн 504
Astana Line 504, RVR runway 23 650 meters, 700 meters end 600 meters	
	Roger, Astana Line 504
Астана Лайн 504, видимость на ВПП 650 метров, 700 метров и 600 метров	
	Понял, Астана Лайн 504

130-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504 at 07.45 a departing B777 reported windshear at 300 meters (1000 feet). Airspeed loss 20 miles per hour, strong right drift	
	Roger, Astana Line 504
Астана Лайн 504, в 07.45 взлетевший Боинг 777 доложил сдвиг ветра на 300 метров (1000 футов). Воздушная скорость уменьшилась на 20 узлов, сильный боковой снос вправо	
	Понял, Астана Лайн 504
Astana Line 504 caution: windshear reported 2 miles on final runway 23 at 200 meters (650 feet)	
	Roger, Astana Line 504
Астана Лайн 504, наблюдается сдвиг ветра 2 миль от торца ВПП 23 на высоте 200 метров (650 футов)	
	Понял, Астана Лайн 504

131-кесте

Диспетчер	Пилот

Astana Line 504 RW 23 condition report at 02.45: RW condition codes: 2/3/3 slush/wet snow/wet snow 6mm/12mm/12mm 25percent/50percent/50 percent	
Астана Лайн 504, состояние поверхности ВПП 23 за 02.45: коды состояния поверхности ВПП:2/3/3 слякоть/мокрый снег/мокрый снег 6мм/12мм/12мм 25 процентов/50 процентов/50 процентов.	
Astana Line 504, threshold runway 23 displaced 200 metres due broken surface.	
Астана Лайн 504, торец ВПП 23 смещен на 200 метров из-за разбитой поверхности.	
Astana Line 504, grass mowing in progress south of midpoint of the runway.	
Астана Лайн 504, идет покос травы в южной части от середины полосы.	
Astana Line 504, taxiway C closed due maintenance, use taxiway A to vacate.	
Астана Лайн 504, РД С закрыта из-за ремонтных работ, используйте РД А для освобождения.	

132-кесте

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

133-кесте

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

134-кесте

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

135-кесте

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

136-кесте

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

137-кесте

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

138-кесте

Диспетчер	Диспетчер
"Подход-Вышка", Астана Лайн 504, взлет 11.30	
	"Вышка-Подход", Астана Лайн 504. взлет 11.30
"Круг-Вышка", Астана Лайн 504, левым на Акчи, эшелон 320	
	"Вышка-Круг", Астана Лайн 504, левым на Акчи, эшелон 320
"Подход-Круг" на Отари эшелон 320	
	"Круг-Подход" Астана Лайн 504, на Отари эшелон 320
"Контроль-Подход", Астана Лайн 504, Б-757 Отари 38 минут, эшелон 320	
	"Подход-Контроль", Астана Лайн 504, Отари эшелон 320

139-кесте

Диспетчер	Диспетчер
"Подход - Контроль", Отари 48, Астана Лайн 504, код 3517, эшелон 200, Алматы 10.06, Б-757	
	"Контроль - Подход", Отари 48, Астана Лайн 504, код 3517, эшелон 200, Алматы 10.06, Б-757

140-кесте

Диспетчер	Диспетчер
"Вышка-Круг", Астана Лайн 504, на прямой, заход по ИЛС	
	"Круг-Вышка" Астана Лайн 504 наблюдаю

141-кесте

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

142-кесте

Диспетчер	Диспетчер
-----------	-----------

"РП" - "Руление", (Аварийно-спасательная – "Руление"), Астана Лайн 504, пожар в салоне, на РД С	
	"Руление" - "РП", ("Руление" - Аварийно-спасательная), Астана Лайн 504, пожар в салоне, на РД С
"РП" - "Старт", Астана Лайн 504, пожар второго двигателя, взлет прерван, на ВПП	
	"Старт" - "РП", Астана Лайн 504 пожар второго двигателя, взлет прерван, на ВПП
"РП" - "Круг", Астана Лайн 504, вынужденная посадка, сердечный приступ у пассажира	
	"Круг" - "РП", Астана Лайн 504, вынужденная посадка
"РП" - "Подход", Астана Лайн 504, потеря радиосвязи, работает только на прием	
	"Подход" - "РП", Астана Лайн 504, потеря радиосвязи, работает только на прием

143-кесте

Орган AFIS	Экипаж ВС
Scat 107 traffic north east direction Piper 28 at 300 meters (1000 feet) estimated MOK at 34	
	Scat 107 traffic in sight
Скат 107 для информации Piper 28 в северо-восточном направлении на высоте 300 метров (1000 футов) расчетное время пролета МОК в 34	
	Скат 107 Движение наблюдаю
Scat 107 traffic Piper 28 on base	
	Scat 107 traffic in sight
Скат 107 для информации Piper 28 на третьем	
	Скат 107 наблюдаю

Ескерту-СКАТ VLASTA радиотелефондық шақыру белгісімен жұмыс істейді

144-кесте

AFIS органы	Экипаж ВС
Scat 107 surface wind 230 degrees 2 meters per second visibility 5000 meters, rain, overcast 600 meters temperature +5 QNH 1002 millibars, RW02, runway wet	
	Scat 107 copied
Скат 107 ветер у земли 230 градусов 2 м/с видимость 5000 метров, дождь, сплошная 600 метров температура +5 QNH 1002 миллибар ВПП 02, полоса мокрая	
	Скат 107 информацию записал

Scat 107 Piper 28 reported moderate turbulence in clouds east of MOC	
	Scat 107 Roger will pass west of MOC
Скат 107 Piper 28 сообщил об умеренной турбулентности в облаках восточнее MOC	
	Скат 107 Понял пройду западнее MOC
Scat 107 Piper 28 reported wind shear on final	
	Scat 107 Roger going round
Скат 107 Piper 28 сообщил о сдвиге ветра на прямой	
	Скат 107 Понял, ухожу на второй круг

145-кесте

Орган AFIS	Экипаж ВС
Scat 107 RW 02 wet no reported braking action	
	Scat 107 roger will taxi to holding point RW 02
Скат 107 Полоса 02 мокрая информации по коэффициенту сцепления нет	
	Скат 107 понял вырוליваю на предварительный
Scat 107 caution construction work at the apron	
	Scat 107 copied
Скат 107 предупреждение ведутся строительные работы на перроне	
	Скат 107 принял

146-кесте

Орган AFIS	Экипаж ВС
	Irgiz Information Scat 107 request start up
Scat 107 Irgiz Information start up at your discretion	
	Иргиз Информация Скат 107 прошу запуск
Скат 107 Иргиз Информация запуск по вашему усмотрению	
Scat 107 expect departure at 34 start up at your discretion	
	Scat 107 roger departure at 34 start up at my discretion
Скат 107 ожидайте вылет в 34 минуты запуск по вашему усмотрению	
	Скат 107 понял вылет в 34 запуск по моему усмотрению
	Irgiz Information Scat 107 request pushback
Scat 107 Irgiz Information pushback at your discretion	
	Иргиз Информация Скат 107 прошу буксировку
Скат 107 Иргиз Информация буксировка по вашему усмотрению	

147-кесте

Орган AFIS	Экипаж ВС

	Scat 107 ready for taxi
Scat 107 no reported traffic RW 02	
	Scat 107 will taxi to holding point RW 02 via TW A
Scat 107 roger	
	Скат 107 готов к рулению
Скат 107 о движении не сообщалось полоса 02	
	Скат 107 выруливаю на предварительный через РД А полоса 02
Скат 107 понял	
	Scat 107 approaching holding point
Scat 107 report ready for departure	
	Скат 107 на предварительном
Скат 107 доложите готовность к взлету	

148-кесте

Орган AFIS	Экипаж ВС
	Scat 107 ready for departure
Scat 107 no reported traffic RW 02 free for departure	
	Scat 107 will line up RW 02
Scat 107 roger	
	Скат 107 готов к вылету
Скат 107 о движении не сообщалось полоса 02 свободна для вылета	
	Скат 107 занимаю исполнительный полоса 02
Скат 107 понял	
	Scat 107 will take off RW 02
Scat 107 roger take off at your discretion	
	Скат 107 взлетаю полоса 02
Скат 107 понял взлет по вашему усмотрению	
	Scat 107 ready for departure
Scat 107 RW 02 occupied due traffic	
	Scat 107 holding
	Скат 107 готов к вылету
Скат 107 полоса 02 занята из-за движения	
	Скат 107 жду на предварительном
Scat 107 report airborne	
	Scat 107 airborne at 17
Скат 107 доложите взлет	
	Скат 107 взлет в 17

149-кесте

Орган AFIS	Экипаж ВС
	Scat 107 inbound base 300 meters (1000 feet) for landing

Scat 107 join right hand circuit RW 02 wind 320 degrees 1 meter per second temperature + 5 QNH 1002 millibars traffic information Piper 28 on final	
	Scat 107 roger right hand circuit RW 02 wind 320 degrees 1 meter per second temperature + 5 QNH 1002 millibars traffic information copied
	Скат 107 подхожу к третьему 300 метров (1000 футов) прошу указаний по посадке
Скат 107 правый круг движения полоса 02 ветер 320 градусов 1 метр в секунду температура + 5 QNH 1002 миллибар для информации Piper 28 на прямой	
	Скат 107 правый круг движения полоса 02 ветер 320 градусов 1 метр в секунду температура + 5 QNH 1002 миллибар информацию о движении записал
	Scat 107 on final
Scat 107 RW 02 occupied due traffic on RW	
	Scat 107 going round
Scat 107 roger	
	Скат 107 на прямой
Скат 107 полоса 02 занята из-за движения на полосе	
	Скат 107 ухожу на второй круг
Скат 107 понял	
	Scat 107 on final
Scat 107 RW 02 free land at your discretion	
	Scat 107 will land RW 02
Scat 107 roger	
	Скат 107 на прямой
Скат 107 полоса 02 свободна посадка на ваше усмотрение	
	Скат 107 выполняю посадку полоса 02
Скат 107 понял	
	Scat 107 landing at 23
Scat 107 roger TW A available to apron	
	Scat 107 vacate RW
	Скат 107 посадка в 23
Скат 107 понял РД А в вашем распоряжении до перрона	
	Скат 107 освободил полосу
	Scat 107 at apron out
Scat 107 roger out	
	Скат 107 на перроне конец
Скат 107 конец	
150-кесте	
Орган AFIS	Экипаж ВС

Scat 107 contact Almaty Information on 124,8	
	Scat 107 contact Almaty Information on 124,8
Скат 107 работайте Алматы Информация на 124,8	
	Скат 107 работаю Алматы Информация на 124,8

151-кесте

Этап полета	Экипаж ВС
Вылет	<p>Scat 107 start up at 43 will taxi to holding point RW 02 via TW A</p> <p>Скат 107 запуск в 43 выруливаю на предварительный через РД А полоса 02</p> <p>Scat 107 approaching holding point</p> <p>Скат 107 на предварительном</p> <p>Scat 107 will line up RW 02</p> <p>Скат 107 занимаю исполнительный полоса 02</p> <p>Scat 107 will take off RW 02</p> <p>Скат 107 взлетаю полоса 02</p> <p>Scat 107 airborne at 17</p> <p>Скат 107 взлет в 17</p>
Прибытие	<p>Scat 107 join right hand circuit RW 02 wind 320 degrees 1 meters per second temperature + 5 QNH 1002 millibars</p> <p>Скат 107 вхожу в правый круг движения полоса 02 ветер 320 градусов 1 метр в секунду температура + 5 QNH 1002 миллибар</p> <p>Scat 107 on final</p> <p>Скат 107 на прямой</p> <p>Scat 107 going round</p> <p>Скат 107 ухожу на второй круг</p> <p>Scat 107 will land RW 02</p> <p>Скат 107 выполняю посадку полоса 02</p> <p>Scat 107 landing at 23</p> <p>Скат 107 посадка в 23</p> <p>Scat 107 vacate RW</p> <p>Скат 107 освободил полосу</p>
По маршруту	<p>Scat 107 after passing Jetisu will climb to altitude 2000 feet by QNH 1021</p> <p>Скат 107 после пролета Жетысу буду набирать высоту 2000 футов по QNH 1021</p> <p>Scat 107 departure from Irgiz maintaining 1000 feet by QNH estimated time over Jetisu at 14</p> <p>Скат 107 вылетел с Иргиза следую на 1000 футов по QNH расчетное пролета Жетысу в 14 минут</p>

152-кесте

Орган ЦПИ	Экипаж ВС
Scat107 traffic crossing from left to right Piper 28 at 300 meters (1000 feet) estimated MOK at 34	
	Scat 107 information copied

Скат 107 для информации Piper 28 пересекает слева направо на высоте 300 метров (1000 футов) расчетное время пролета МОК в 34	
	Скат 107 информацию принял
Scat 107 traffic opposite direction Piper 28 at 300 meters (1000 feet) estimate MOC at 45	
	Scat 107 information copied
Скат 107 для информации встречный Piper 28 на высоте 300 метров (1000 футов) расчетное время пролета МОК в 45	
	Скат 107 информацию принял

153-кесте

	Almaty Information Scat 107 departure from Irgiz maintaining 1000 feet by QNH estimated time over Jetisu at 14
Scat 107 Almaty Information roger	
	Алматы Информация Скат 107 вылетел с Иргиза следую на 1000 футов по QNH расчетное пролета Жетысу в 14 минут
Скат 107 Алматы Информация понял	
	Scat 107 after passing Jetisu will climb to altitude 2000 feet by QNH 1021
Scat 107 roger	
	Скат 107 после пролета Жетысу набираю высоту 2000 футов по QNH 1021
Скат 107 понял	
	Scat 107 over Jetisu climbing 2000 feet by QNH
Scat 107 roger	
	Скат 107 пролет Жетысу набираю 2000 футов по QNH 1021
Скат 107 понял	
	Scat 107 have contact Nur-Sultan Information on 124,8
Scat 107 Nur-Sultan Information 124,8	
	Scat 107 124,8
	Скат 107 установил связь с Нур-Султан Информация на 124,8
Скат 107 понял Нур-Султан Информация на 124,8	
	Скат 107 124,8

154-кесте

	Almaty Information Scat 107 over Kainar at 2000 feet by QNH 1013 estimated time over Jetisu at 14
Scat 107 Almaty Information roger	
	Алматы Информация Скат 107 над Кайнаром 2000 футов расчетное пролета Жетысу в 14 минут
Скат 107 Алматы Информация понял	

	Scat 107 approaching Jetisu will descend to altitude 1000 feet request QFE
Scat 107 roger QFE 942	
	Скат 107 подхожу к Жетысу буду снижаться до высоты 1000 футов прошу давление QFE
Скат 107 понял QFE 942	
	Scat 107 have contact Irgiz Information on 133,7
Scat 107 roger Irgiz Information on 133,7	
	Скат 107 установил связь с Иргиз Информация на частоте 133,7
Скат 107 понял Иргиз Информация на частоте 133,7	

155-кесте

	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY Almaty Information, Scat 107, engine number1 on fire intend an immediate forced landing 30kilometers south of МОС. Passing FL 50 heading 025
Scat 107, Almaty Information roger MAYDAY	
	ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, Алматы Информация, Скат 107, пожар двигателя №1 выполняю вынужденную посадку 30 км южнее МОС. Пересекаю эшелон полета 50 с курсом 25.
Скат 107 Алматы Информация, понял Бедствие	

156-кесте

Shapagat-Radio, ЕАК 5135 position ...	
	ЕАК 5135, Shapagat-Radio, Roger
Шапагат-Радио, ЕАК 5135, мое местоположение ...	
	ЕАК 5135, Шапагат-Радио, понял
Shapagat-Radio, ЕАК 5135, Report your weather	
	ЕАК 5135, Shapagat-Radio, Weather Surface Wind (number) degrees (number) knots, Visibility (distance) kilometres/metres, Weather (rain, snow, showers, etc.), Cloud few/scattered etc., (number) feet estimated, Ambient temperature (number), (Name of Area) QNH (pressure) (hectopascals), QFE (pressure) (hectopascals), Pitch (number) degrees: Roll (number) degrees: Heave (number) metres (as appropriate)
Шапагат-Радио, ЕАК 5135, Сообщите Вашу погоду	
	ЕАК 5135, Шапагат-Радио, Погода – приземный ветер (число) градусов, видимость (расстояние) км/м, осадки (дождь, снег, ливень, и т.д.), облачность 1-2 октанта/рассеянная-разбросанная, и т.д., (число) футы, внешняя температура, QNH, QNF, наклон (число) градусов, крен (число) градусов, вертикальная качка (число) метров

Shapagat-Radio, EAK 5135, Switch on the NDB	
	EAK 5135, Shapagat-Radio, Wilco NDB frequency (number) kHz ident (letters) (if requested)
Шапагат-Радио, EAK 5135, Включите ВРМ	
	EAK 5135, Шапагат-Радио, Выполняю, ВРМ частота 462 kHz, позывной AP
Shapagat-Radio, EAK 5135, ETA is (time)	
	EAK 5135, Shapagat-Radio, Roger
Шапагат-Радио, EAK 5135, Расчетное время посадки ... (время).	
	EAK 5135, Шапагат-Радио, Понял
Shapagat-Radio, EAK 5135, Landing in (number) minutes	
	EAK 5135, Shapagat-Radio, Roger
Шапагат-Радио, EAK 5135, Посадка через ... (минуты)	
	EAK 5135, Шапагат-Радио, Понял
Shapagat-Radio, EAK 5135, Overhead	
	EAK 5135, Shapagat-Radio, Roger
Шапагат-Радио, EAK 5135, Над точкой	
	EAK 5135, Шапагат-Радио, Понял
Shapagat-Radio, EAK 5135, (navigation aid designator) outbound (this indicates the pilot is using the NDB as a navigational aid to take him from overhead to a point where he can safely descend below cloud and return under visual conditions to the helideck)	
	EAK 5135, Shapagat-Radio, Roger
Шапагат-Радио, EAK 5135, Прошел точку (пилот использует NDB как навигационное средство от момента пролета до точки, где может быть начато безопасное снижение ниже облаков для установления визуального контакта с ВП)	
	EAK 5135, Шапагат-Радио, Понял
Shapagat-Radio, EAK 5135, Is the helideck available for landing?	
	EAK 5135, Shapagat-Radio, Affirm helideck available (for landing) or helideck obstructed, expect (number) minutes delay, or Deck closed due to (reason), expect (number) minutes delay. NOTE: Transmission of 'for landing' is optional
Шапагат-Радио, EAK 5135, Вертодром пригоден для посадки?	
	EAK 5135, Шапагат-Радио, Подтверждаю, Вертодром пригоден (для посадки) или Вертодром не пригоден, ожидайте (число) минутную задержку,

	или Вертодром закрыт по (указывается причина), ожидайте (число) минутную задержку. ПРИМЕЧАНИЕ: Выражение "для посадки" не является обязательным.
Shapagat-Radio, EAK 5135, Ready for departure	
	EAK 5135, Shapagat-Radio, Roger (or pass relevant information)
Шапагат-Радио, EAK 5135, к взлету готов	
	EAK 5135, Шапагат-Радио, Понял (или передается необходимая информация)
Shapagat-Radio, EAK 5135, Departing	
	EAK 5135, Shapagat-Radio, Roger
Шапагат-Радио, EAK 5135, взлетаю	
	EAK 5135, Шапагат-Радио, Понял
Shapagat-Radio, EAK 5135, Switch off the NDB	
	EAK 5135, Shapagat-Radio, Wilco
Шапагат-Радио, EAK 5135, выключите ВРМ	
	EAK 5135, Шапагат-Радио, Выполняю
Shapagat-Radio, EAK 5135, Radio contact with (ATS Unit), close down the Flight Watch	
	EAK 5135, Shapagat-Radio, Closing down Flight Watch
Шапагат-Радио, EAK 5135, Радиосвязь установлена с (Наименование ДП), конец связи	
	EAK 5135, Шапагат-Радио, конец связи
Применимо к морским судам:	
Arcticaborg, EAK 5135, Report position	
	EAK 5135, Arcticaborg, Position (lat/long)
Арктикаборг, EAK 5135, сообщите местоположение	
	EAK 5135, Арктикаборг, Мое местоположение ... (широта/долгота)
Arcticaborg, EAK 5135, Report course and speed	
	EAK 5135, Arcticaborg, Course and speed (number) degrees (number) knots
Арктикаборг, EAK 5135, Сообщите курс и скорость	
	EAK 5135, Арктикаборг, Курс и скорость (число) в градусах (число) в узлах
Arcticaborg, EAK 5135, Report relative wind (Relative to the ship's heading)	
	EAK 5135, Arcticaborg, Relative wind Port/Starboard (number) degrees (number) knots
Арктикаборг, EAK 5135, Сообщите относительный ветер (Относительно курса морского судна)	
	EAK 5135, Арктикаборг, относительный ветер с левого/правого борта (число) градусы (число) узлы

Arcticaborg, EAK 5135, Maintain course and speed	
	EAK 5135, Arcticaborg, Roger
Арктикаборг, ЕАК 5135, Сохраняйте курс и скорость	
	EAK 5135, Арктикаборг, Понял
Arcticaborg, EAK 5135, Alter course Port/ Starboard (number) degrees	
	EAK 5135, Arcticaborg, Standby. Course now (number) degrees
Арктикаборг, ЕАК 5135, Измените курс влево/вправо на (число) градусов	
	EAK 5135, Арктикаборг, Ожидайте. Курс (число) градусов
Arcticaborg, EAK 5135, Change speed to (number) knots	
	EAK 5135, Arcticaborg, Standby. Speed now (number) knots
Арктикаборг, ЕАК 5135, Измените скорость до (число) узлов	
	EAK 5135, Арктикаборг, Ожидайте. Скорость (число) узлов

157-кесте

Диспетчер	Пилот
	G-ABCD Вылет с Балхаша в 43 на Караганду высота 1000 футов по давлению QNH 1012, следую ПВП пересечение границы диспетчерской зоны (название визуального ориентира) в 52
G-ABCD, QNH 1012 занимайте 2000 футов следуйте ПВП выход из диспетчерской зоны доложите (название визуального ориентира)	
	G-CD занимаю 2000 футов по давлению QNH 1012 выход доложу
	G-ABCD Departure from Balkhash at 43 to Karaganda 1000 feet by QNH 1012 VFR estimate control zone boundary at 52
G-ABCD cleared to reach 2000 feet by QNH 1012 VFR report over control zone boundary	
	Cleared to reach 2000 feet by QNH 1012, VFR report over control zone boundary G-CD
	G-CD выхожу из зоны 2000 футов
G-CD Балхаш Информация 123,4	
	Балхаш Информация 123,4 G-CD

158-кесте

Диспетчер	Пилот
	G-ABCD С 172 ПВП из Балхаша в Караганду высота 2000 футов, пересечение границы диспетчерской

	зоны в 52, прибытие в Караганду в 05, информация ГОЛЬФ
G-ABCD, разрешаю на Караганду по ПВП, QNH 1012	
	Разрешено на Караганду по ПВП, QNH 1012, G-CD G-ABCD C 172 VFR from Balkhash to Karaganda 2000 feet control zone boundary at 52, Karaganda at 05, information GOLF
G-ABCD Cleared to Karaganda VFR QNH 1012	
	Cleared to Karaganda VFR QNH 1012, G-CD

159-кесте

Диспетчер	Пилот
	Алматы Круг, 28544 прохожу Капал, высота 4000 футов посадка в Алматы, информация Браво
28544, Алматы Круг, вход в зону разрешаю QNH 1012 занимайте 3000 футов по маршруту Капал-Байсерке-Коянкос-Бурундай ВПП 05 правая, круг полетов левый	
	544 QNH 1012, занимаю 3000 футов по маршруту Капал-Байсерке-Коянкос-Бурундай ВПП 05 правая, круг полетов левый
544 доложите, когда увидите ВПП	
	544, понял доложу 544 прохожу Бурундай, ВПП вижу
544 вход в круг к 4-му разрешаю, ВПП 05 правая 4-й доложить	
	544 4-й доложу 544 на 4-м
544 работайте с Вышкой 119,4	
	544 с Вышкой 119, 4 Алматы Вышка 28544 на прямой ВПП 05 правая
28544 Алматы Вышка ветер 30 градусов 2м/с посадку разрешаю	
	Посадку разрешили 544

160-кесте

Диспетчер	Пилот
	G - ABCD inbound base 1000 feet for landing
G-ABCD join right hand circuit at 1000 feet RW 02 wind 320 degrees 1 metres per second temperature + 5 QNH 1002 millibars traffic information Piper 28 on final	
	G-CD roger right hand circuit 1000 feet RW 02 wind 320 degrees 1 metres per second temperature + 5 QNH 1002 millibars traffic information copied
	G - ABCD подхожу к третьему 1000 футов прошу указаний по посадке

G-ABCD вход в правый круг разрешаю на 1000 футов, ВПП 02 ветер 320 градусов 1 метр в секунду температура + 5 QNH 1002 миллибар для информации Piper 28 на прямой	
	G-CD правый круг на 1000 футов, ВПП 02 ветер 320 градусов 1 метр в секунду температура + 5 QNH 1002 миллибар информацию о движении записал
	G-CD on final
G-CD wind 310 degrees 1 metres per second cleared to land	
	Cleared to land G-CD

161-кесте

Диспетчер	Пилот
	Балхаш Вышка, G-ABCD C172, 5 миль южнее над Ромео 2000 футов Информация Браво прошу посадку
G-ABCD Балхаш Вышка следуйте ко второму (третьему) ВПП 05 QNH 1012	
	Следую ко второму (третьему) ВПП 05 QNH 1012 G-CD Balkhash Tower G-ABCD C172 5 miles south over Romeo 2000 feet Information Bravo, for landing
G-ABCD Balkhash Tower join right hand downwind RW05 QNH 1012	
	Join right hand downwind RW05 QNH 1012 G-CD

162-кесте

Диспетчер	Пилот
	Балхаш Вышка, G-ABCD C172, 5 миль южнее над Ромео 2000 футов Информация Браво прошу посадку
G-ABCD Балхаш Вышка выполняйте заход с прямой на ВПП 05 ветер 190 градусов 5 узлов QNH 1012	
	Заход с прямой ВПП 05 QNH 1012 G-CD Balkhash Tower G-ABCD C172 5 miles south over Romeo 2000 feet Information Bravo, for landing
G-ABCD Balkhash Tower make straight-in approach RW05 wind 190 degrees 5 knots QNH 1012	
	Straight-in RW05 QNH 1012 G-CD

163-кесте

Диспетчер	Пилот
	G-CD между вторым и третьим разворотом
G-CD вы – второй на посадку следуйте за Ан-2 на четвертом развороте	
	Второй на посадку борт наблюдаю G-CD G-CD между третьим и четвертым разворотом
G-CD доложите выход на посадочную прямую	

	G-CD понял доложу G-CD на посадочной прямой
G-CD продолжайте заход ветер 270 градусов 7 узлов	
	G-CD downwind
G-CD number 2 follow An-2 on base	
	Number 2 traffic in sight G-CD G-CD base
G-CD report final	
	G-CD wilco G-CD final
G-CD continue approach wind 270 degrees 7 knots	

164-кесте

Диспетчер	Пилот
G-CD задержите третий разворот вы – второй на посадку следуйте за Ан-2 на четвертом	
	Задерживаю третий разворот второй на посадку Ан-2 наблюдаю G-CD
G-CD выполняйте правый круг ВПП занята доложите вновь выход на посадочную прямую	
	Правый круг выполняю G-CD
G-CD вы – первый на посадку выполняйте короткий заход на посадку перед Ан-2, который в 6 милях на посадочной прямой	
	Короткий заход G-CD
G-CD extend downwind number 2 follow An-2 on 4 miles final	
	Extending downwind number 2 An-2 in sight G-CD
G-CD orbit right due traffic on the RW report again on final	
	Orbiting right wilco G-CD
G-CD number 1 make short approach An-2 on 6 miles final	
	Short approach G-CD

165-кесте

Диспетчер	Пилот
	G-CD Прошу взлет с конвейера
G-CD взлет с конвейера разрешаю или G-CD сделайте еще один круг доложите на третьем	
	Разрешено взлет с конвейера G-CD Выполняю G-CD
	G-CD request touch and go
G-CD cleared touch and go or	

G-CD unable to approve due traffic make full stop RW 05 cleared to land or G-CD make another circuit report downwind	
	Cleared touch and go G-CD RW 05 cleared to land for full stop G-CD Wilco G- CD

166-кесте

Диспетчер	Пилот
G-CD уходите на второй круг, ВПП занята	
	Ухожу на второй круг, G-CD
G-CD Go around aircraft on the RW	
	Going around G-CD
	Ухожу на второй круг, G-CD
G-CD понял доложите на втором	
	Going around G-CD
G-CD Roger report down wind	

167-кесте

Диспетчер	Пилот
	G-ABCD C 172 ПВП из Балхаша в Караганду высота 2000 футов, над РОМЕО в 52, выход из диспетчерской зоны в 05
G-ABCD, понял следовать 2000 футов ПВП, QNH 1012 выход из зоны доложить	
	G-ABCD C 172 VFR from Balkhash to Karaganda 2000 feet over ROMEO at 52, will cross control zone boundary at 05
G-ABCD roger maintain 2000 feet VFR QNH 1012 report crossing control zone boundary	
	G-CD over control zone boundary 2000 футов
G-CD Karaganda Information on 122,4	
	Karaganda Information on 122,4 G-CD

168-кесте

Фразеология	Phraseologies
К удалению льда готовы. подтвердите включение тормозов и вид необходимой обработки	Standing by to de-ice. confirm brakes set and treatment required
[Подтверждаю] тормоза включены, прошу (вид и зоны для противообледенительной обработки)	[Affirm] brakes set, request (type of de/anti-icing treatment and areas to be treated)
Оставайтесь на месте и подтвердите конфигурацию воздушного судна	Hold position and confirm aircraft configured
*[Подтверждаю] воздушное судно в нужной конфигурации, к удалению льда готов	*[Affirm] aircraft configured, ready for de-icing
Начинаем удаление льда	De-icing starts now
* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	* Denotes pilot transmission.

169-кесте

--	--

Фразеология	Phraseologies
Удаление льда в (обработанных зонах) закончено. доложите готовность к приему информации	De-icing on (areas treated) complete. advise when ready for information
Тип жидкости (тип i,или ii,или iii,или iv)	Type of fluid (type i or ii or iii or i v)
Начало времени защитного действия (время)	Holdover time started at (time)
Код противообледенительной защиты (соответствующий код противообледенительной защиты) Примечание.Пример кода противообледенительной защиты: Информация о процедуре противообледенительной защиты, последним этапом которой является использование смеси в составе 75% жидкости типаII и 25% воды и которая начата в 13:35 по местному времени, сообщается и регистрируется следующим образом: TYPE II/75 13:35 (далее указывается полное название противообледенительной жидкости)	Anti-icing code (appropriate anti-icing code) Note.—Anti-icing code example: A de-icing/anti-icing procedure whose last step is the use of a mixture of 75% of a Type II fluid and 25% water, commencing at 13:35 local time, is recorded as follows: TYPE II/75 13:35 (followed by complete name of anti-icing fluid)
Время начала последнего этапа (время)	Final step started at (time)
Проверка качества противообледенительной обработки выполнена	Post de-icing check completed
Персонал и оборудование удалены от воздушного судна	Personnel and equipment clear of aircraft

170-кесте

Фразеология	Phraseologies
Сообщаем о срабатывании дистанционного датчика форсунки на(соответствующее место на воздушном судне)[никаких видимых повреждений или наблюдаем повреждения (описание повреждений)] [сообщите намерения]	Be advised nozzle proximity activation on (significant point on aircraft)[no visual damage ordamage (description of damage)observed] [say intentions]
Аварийная ситуация на противообледенительной площадке (номер противообледенительной площадки)[выключите двигатели или ждите дальнейших указаний]	Emergency in de-icing bay (de-icing bay number)[shut down engines or standby for further instructions]