

"Ұшуды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде радиоалмасу фразеологиясының ережесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2010 жылғы 15 қазандағы № 454 бұйрығына өзгерістер енгізу туралы

Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2018 жылғы 18 қыркүйектегі № 654 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2018 жылғы 2 қарашада № 17678 болып тіркелді.

БҰЙЫРАМЫН:

1. "Ұшуды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде радиоалмасу фразеологиясының ережесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2010 жылғы 15 қазандағы № 454 бұйрығына (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 6635 болып тіркелген, 2013 жылғы 17 тамыздағы № 192 (28131) "Егемен Қазақстан" газетінде жарияланған) мынадай өзгерістер енгізілсін:

тақырып мынадай редакцияда жазылсын:

"Ұшуды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде радиоалмасу фразеологиясының қағидаларын бекіту туралы";

1-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

көрсетілген бұйрықпен бекітілген Ұшуды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде радиоалмасу фразеологиясының ережесі осы бұйрыққа қосымшаға сәйкес жаңа редакцияда жазылсын.

2. Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің Азаматтық авиация комитеті:

1) осы бұйрықты Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркеуді;

2) осы бұйрық мемлекеттік тіркелген күнінен бастап күнтізбелік он күн ішінде оны Қазақстан Республикасы нормативтік құқықтық актілерінің эталондық бақылау банкіне ресми жариялау және енгізу үшін "Республикалық құқықтық ақпарат орталығы" шаруашылық жүргізу құқығындағы республикалық мемлекеттік кәсіпорнына жіберуді;

3) осы бұйрықты Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің интернет-ресурсына орналастыруды;

4) осы бұйрық Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркелгеннен кейін он жұмыс күні ішінде осы тармақтың 1), 2) және 3)

тармақшаларына сәйкес іс-шаралардың орындалуы туралы мәліметтерді Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің Заң департаментіне ұсынуды қамтамасыз етсін.

3. Осы бұйрықтың орындалуын бақылау жетекшілік ететін Қазақстан Республикасының Инвестициялар және даму вице-министріне жүктелсін.

4. Осы бұйрық алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі.

*Қазақстан Республикасының
Инвестициялар және даму министрі*

Ж. Қасымбек

Қазақстан Республикасы
Инвестициялар және даму
министрінің 2018 жылғы
18 қыркүйекте № 654
бұйрығына қосымша
Қазақстан Республикасы
Көлік және коммуникация
министрінің міндетін
атқарушының
2010 жылғы 15 қазандағы
№ 454 бұйрығын бекітілген

Ұшуды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде радиоалмасу фразеологиясының қағидалары

1-тарау. Жалпы қағидалар

1. Осы Ұшуды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде радиоалмасу фразеологиясының қағидалары (бұдан әрі – Қағидалар) "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" 2010 жылғы 15 шілдедегі 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.

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. Әуе трассаларындағы, жергілікті әуе желілеріндегі (бұдан әрі – ЖӘЖ) әуе қозғалысына қызмет көрсету мақсаттары үшін әуеайлақ аудандарында міндетті жеткізулер пункттері (бұдан әрі – МЖП), бақылау нүктелері немесе әуе қозғалысына қызмет көрсетуді (бұдан әрі – ӘҚҚ) тапсыру (қабылдау) шептері белгіленеді:

- 1) ӘҚҚ органдарының жауапкершілік аудандары (аймақтары) арасындағы шекараларда;
- 2) ӘК ұшу бағытын өзгерту, әуе трассалары мен ЖӘЖ қиып өту, әуе трассасы мен ЖӘЖ-ге кіру (шығу) нүктелерінде;
- 3) көру немесе борттағы радиолокаторлар арқылы танылатын сипатты бағдарларда;
- 4) биіктік алу немесе төмендеу (эшелондарды ауыстыру) басталатын нүктелерде, ұшу режимдері белгіленген аймақтарда (аудандарда);
- 5) биіктік алу, төмендеу және қонуға кіру, күту аймағы схемаларындағы сипатты нүктелерде.

6. Ұшуларды орындау және ӘҚҚ-ны жүзеге асыру кезінде ӘК экипаждарының рұқсаттар мен хабарларға сұранымдарын, ӘҚҚ 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) ӘҚҚ 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) әуеайлақтағы, әуе трассаларындағы, ЖӘЖ, ұшу бағыттарындағы және нақты ӘК қатысты авиациялық жұмыстар жүріп жатқан аудандардағы шектеулер туралы.

7. 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.

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 (ATIS) 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 ATIS ақпаратын тыңдағаны немесе МВ-арна арқылы ауа-райын алғаны туралы хабарлайды. Егер әуе кемесiнiң экипажы ATIS ақпаратын тыңдағаны немесе МВ-арна арқылы ауа-райын алғаны туралы хабарламаса, онда диспетчер оны баяндауды талап етедi.

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) әуеайлақтық қозғалыс (aerodrome traffic) – әуеайлақтың маневр жасау алаңындағы ӘК және көлік құралдарының қозғалысы, сондай-ақ әуеайлақ ауданында барлық ӘК ұшулары;
- 3) әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету (aerodrome control service) – әуеайлақтық қозғалыстарға диспетчерлік қызмет көрсету;
- 4) 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;
- 5) 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;
- 6) 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;
- 7) әуе трассасы – ӘК ұшуына арналған және аэронавигациялық құрылғыларымен жабдықталған дәліз түріндегі әуе кеңістігі;
- 8) әуе қозғалысы (Air traffic) – ұшуда және әуеайлақтың маневр жасау алаңындағы әуе кемесінің қозғалысы;
- 9) рұқсаттың қолданылу шекарасы (Clearance limit) – ӘК берілетін диспетчерлік рұқсаттың оған дейін жарамды пункті;
- 10) 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;
- 11) екі жақты "жер – әуе" байланысы (Air-ground communication) – әуе кемелері мен ӘКҚ органдары арасындағы екі жақты байланыс;
- 12) диспетчерлік аймақ (control zone) – жер бетінен бастап белгіленген жоғары шекараға дейінгі созылатын бақыланатын ӘК;
- 13) жақындау диспетчерлік қызмет көрсету (Approach control service) – ӘК әуеайлақтардан (тікұшақ айлақтарынан) ұшып келуі мен ұшып кетуіне байланысты ұшуларға диспетчерлік қызмет көрсету;
- 14) диспетчерлік рұқсат (Air traffic control clearance) – диспетчерлік қызмет көрсету органдары белгілеген шартқа сәйкес қолданылатын ӘК экипажына ұшу кезеңін

белгілеу үшін (рульдеуге, ұшуына, ұшып шығуына, бағыт бойынша ұшуына, қонуға кіруіне немесе қонуына) берілетін рұқсат, бұған диспетчерлік рұқсат жатады

15) бақыланатын әуе кеңістігі (Controlled airspace) – әуе кеңістігінің сыныпталуына сәйкес оның шегінде әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету қамтамасыз етілетін белгілі бір көлемдегі әуе кеңістігі;

16) 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;

17) 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;

18) әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету органы – тиісті жағдайларда аудандық диспетчерлік пункт орталығын, қону жақындағанда диспетчерлік органды немесе әуеайлақтық диспетчерлік пунктті білдіретін ортақ термин;

19) "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;

20) 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;

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

22) маневр жасау алаңы (Manoeuvring area) – перронды қоспағанда, ӘК ұшуына, қонуына және рульдеуіне арналған әуеайлақтың бөлігі;

23) күту рәсімі (Holding procedure) – ӘК кезекті рұқсатты күту кезінде белгілі бір әуе кеңістігінде тұруына мүмкіндік беретін маневрлар;

24) хабар жеткізу пункті (Reporting point) – ӘК ұшып бара жатқан жерін хабарлауға болатын белгілі бір географиялық бағдар;

25) ӘК радиолокациялық векторлау (Radar vectoring) – радиолокатордың деректерін пайдалану негізінде белгілі бір бағыттарды көрсету арқылы ӘК навигациялық дәлденуін қамтамасыз ету;

26) ӘК радиолокациялық тану (Radar identification) – радиолокациялық белгілерді немесе радиолокациялық символды нақты бір ӘК салыстыру процесі;

27) радиохабар тарату (Broadcast) – нақты бір станцияға (немесе станцияларға) арналмаған, аэронавигацияға қатысты ақпарат беру;

28) 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;

29) әуеайлақтық ұшу-ақпараттық қызмет көрсету органы (AFIS) – әуеайлақтық ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуге және авариялық хабар беруге арналған орган;

30) ұшу ақпаратының орталығы (ҰАО) – ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуді қамтамасыз етуге және авариялық хабар беруге арналған орган.

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

2-тарау. Радиоалмасудың жалпы тәртібі

1-параграф. Радиоалмасу жүргізу

17. ӘҚК диспетчерлік пункттерінің диспетчерлерімен радиоалмасу кезінде авиациялық электр байланысын ӘК командирі немесе оның тапсырмасы бойынша ӘК экипажы мүшелерінің бірі, ал байланыстың жер үсті арналары бойынша – ӘҚК 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, ӘҚК-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-ның бірнеше бағыттары (секторлары) болған жағдайда, диспетчерлік пункттің шақыру белгісіне ол берген белгі қоса айтылады.

Қолданылатын үлгі: "Алматы – Бақылау"; "Астана-Жақындау".

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 белгілерін қолданады:

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 бес таңбалы цифрлық шақыру белгісін;

3) ӘК тіркеу нөміріне берілгенге сәйкес келетін бес әріптен тұратын шақыру белгісін;

4) ӘК бес әріптен тұратын тіркеу нөмірінің алдында тұратын өндіруші-фирманың немесе ӘК моделінің атауын;

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

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

44. ӘК экипажымен сенімді радиобайланыс орнағаннан кейін және радиоалмасу жүргізу барысында шақыру белгілерінің цифрлық және әріптік мәндерін қысқартуға болады:

1) ӘК бес таңбалы цифрлық шақыру белгісін соңғы үш цифрға дейін;

2) ӘК бес әріптен тұратын шақыру белгісін бірінші әріпке және соңғы екі әріпке дейін;

3) ӘК бес тіркеу белгісінен көп белгіден тұратын шақыру белгісін бірінші әріпке және соңғы үш әріпке (цифрға) дейін.

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 пунктінің диспетчері береді.

47. ӘК авиакомпания атауынан (радиотелефондық шақыру белгісінен) және рейс нөмірінен тұратын шақыру белгісін қолданған жағдайда, ӘК шақыру белгісін қысқартуға болмайды.

48. Жүріп өткен жолының турбуленттілігі жағынан ауыр ӘК санатына жататын ӘК экипажы, әрбір диспетчерлік пунктпен алғаш байланысқан кезде өзінің шақыру белгісінен кейін "ауыр" - "heavy" сөзін қосып айтуы тиіс.

7-параграф. Хабарланатын сандық мәндердің көлемі

49. Сандық мәндерді хабарлаған кезде оның көлемі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 10-кестеге сәйкес өлшем бірліктермен анықталады.

50. ӘК экипажы мен диспетчер арасында хабар мазмұнын дұрыс түсінбей қалуды болдырмайтын, орыс тіліндегі сенімді екі жақты радиотелефон байланысы орнағаннан кейін, өлшем бірліктері мәнін олардың атауынсыз хабарлауға болады.

8-параграф. Радиотелефон байланысын орнату және жүргізу

51. Радиотелефон байланысын орнату кезінде ӘК экипажы өзінің әуе кемесі мен ӘҚҚ органының толық шақыру белгісін қолданады.

52. ӘК мен ӘҚҚ органының шақыру белгілерін қою тәртібі радиоалмасу кезінде мынадай болуы тиіс:

"жер – әуе" радиоалмасу кезінде – ӘК шақыру белгісі, әрі қарай хабар немесе жауап ;

"әуе – жер" радиоалмасу кезінде:

- 1) жаңа ақпарат беру немесе сұрау кезінде – ӘК шақыру белгісі, әрі қарай хабар;
- 2) ӘҚҚ органының хабарына жауап беру кезінде – қабылданған ақпаратты қайталау немесе алғанын растау, әрі қарай ӘК шақыру белгісі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 12-кестеде келтірілген.

53. Байланыс орнату кезінде шақырудың қабылданатынына сенімді болған жағдайда, шақыруға жауапты күтпей, хабар жіберуге болады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 13-кестеде келтірілген.

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 ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жағдайлары талап етілген жағдайлардан басқа жағдайларда, ұшып көтерілу кезінде, қонуға кіру кезінде, ӘК көрген сәттен бастап, жақын жетекті радиомаркерді (ЖЖРМ) ұшып өткеннен кейін және екпін алғанға дейін ӘК экипажымен радиоалмасуға түспейді.

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 ӘҚК 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:

ӘҚК органының диспетчерлік пунктінің 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 Нұсқаулыққа сәйкес жүргізіледі.

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

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

2) төмендеу мен биіктік алуға (Height, Altitude) қатысты барлық хабарларда міндетті түрде "Height" немесе "Altitude" сөздері қолданылып, тиісінше, QFE немесе QNH мәні көрсетіледі;

3) "re-cleared" сөз тіркесі биіктік алуға және төмендеуге қатысты қолданылмайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 30-кестеде келтірілген.

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 бағыттың бұрылу пунктінде эшелонды өзгерту үшін, ӘК экипажы диспетчерге осы пункттен ұшып өтудің есептік уақытын хабарлап, бұрылу пунктіне 20 километр қалғанда эшелонды ауыстыру керектігі туралы баяндайды.

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, 140 эшелонда қарсы ӘК");

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 50 қашықтықта жарық, борттар бұлттардың үстінен 330 қашықтықта өтті" немесе "500-ге дейінгі биіктікте ауыспалы жел").

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 ұшып келе жатқан жерін сұраған кезде немесе ӘК трассадан (ұшу бағытынан) ауытқыған жағдайда, экипажға азимут пен қашықтық немесе трассаға қатысты (ұшу бағытына) тұрған жері туралы ақпарат, кезекті немесе соңғы МЖП-ға дейінгі қашықтық және ұшу бағдары, әуе трассасына (ЖӘЖ) шығу үшін кері бұрылу бұрышының шамасы (ортодромия арқылы ұшу кезінде), ұшу бағыты (олардың осьтік сызығы) хабарланады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 37-кестеде келтірілген.

Барлық жағдайларда экипажға ӘК ұшып келе жатқан жерін хабарлау диспетчердің белгіленген жол сызығына (бұдан әрі – БЖС) шығуға берген бұйрығы болып табылады.

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 орнағаннан кейін экипаж ATIS немесе MB арнасы (әуежайда болған жағдайда) арқылы ақпарат қабылдағаны туралы баяндайды. Егер бастапқы байланыс орнаған кезде экипаж ATIS немесе MB арнасы арқылы ақпарат қабылдағаны туралы баяндамаса, диспетчер экипаждан оны тыңдауын талап етеді.

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 рұқсатта мынадай ақпарат болады:

1) әуежайда ауа-райын хабарлайтын ATIS немесе MB арнасы болған жағдайда – ATIS немесе MB арнасындағы хабарға кірмеген шұғыл және метеорологиялық ақпараттағы өзгеріс;

2) әуежайда ATIS немесе MB арнасы болмаған жағдайда – ұшып шығу және әуеайлақ ауданынан шығу талаптары (қажет болған жағдайда – метеожағдай, ҰҚЖ-ның жай-күйі, құстардың жиналуы және ұшып келуі туралы ақпарат). Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 50-кестеде келтірілген.

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 шығындас 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 биіктікте (қауіпсіз немесе белгіленген) "Шеңбер" диспетчерімен байланысқа ауысуға берілген рұқсат болып табылады. Осы биіктікке көтерілгенге дейін әуе кемесінің экипажы "Мұнара" ("Старт") диспетчерінің радиостанциясын тыңдайды.

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. "Әуеайлақтағы ауа-райы минимумынан төмен кезде және/немесе өзгеде қауіпті құбылыстар мен ауа-райы жағдайлары орын алған жағдайда, диспетчер бұл туралы ӘК экипажына хабарлайды. Экипаж өз шешімдерін қабылдайды және ол туралы диспетчерге хабарлайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 63-кестеде келтірілген.

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 шығып, 200 метр (белгіленген) биіктікке көтерілгеннен кейін, ЖӘЖ төменгі эшелоннан төмен ұшып өту кезінде, қауіпсіз авиациялық жұмыстар ауданында, ӘК экипажы диспетчерге ұшып шыққаны және әуеайлақ ауданынан шығу үшін маневр жасау туралы баяндап, одан биіктік алу талаптарын алады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 71-кестеде келтірілген.

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 ATIS арқылы берілетін ұшуға бет алу жүйесінен ерекше болса) жөнінде қабылдаған шешімін хабарлайды.

144. Диспетчер экипажға мыналарды хабарлайды:

- 1) ӘК орнын (белгіленген бағыттан ауытқыған жағдайда);
- 2) әуеайлақтағы қысымды және оған дейін төмендеуге болатын биіктікті.

Егер экипаж таңдалған қонуға бет алу жүйесін баяндамаса, диспетчер ӘК осы түрі үшін және қолданылатын ұшуды орындау қағидаларға қарай сол әуеайлақта мүмкін болатын жүйелердің ішіндегі ең жоғарғы жүйе бойынша қонуға бет алуға рұқсат береді.

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

146. Метеожағдайлар, ҰҚЖ-ның жай-күйі, тіркелу коэффициенті (тежеу тиімділігі), ауысу эшелоны туралы деректер экипажға әуежайда ATIS немесе MB арнасының ақпараты болмаған жағдайда және экипаждың сұрауы бойынша барлық жағдайларда хабарланады.

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 және одан кем болса;

6) ҰҚЖ-ның жай-күйі және егер олар берілген болса тіркелу коэффициенті (тежеу тиімділігі) 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), сондай-ақ топырақты ҰҚЖ-ның орналасуы мен олардың таңбалануы және құстардың ұшып келуі туралы мәліметтерді әуежайда мыналар болмаған жағдайда хабарлайды:

ауа-райын MB арнасы арқылы автоматты түрде беру;

ATIS ақпараты;

экипаждың сұрауы бойынша барлық жағдайларда.

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. 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. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 80-кестеде келтірілген.

157. ҰОЕ бойынша ӘҚҚ бақылау жүйесін пайдаланбастан қонуға бет алу кезінде диспетчер ӘК экипажына қонуға бет алуды жалғастыруға бұйрық береді. Тиісті жағдайлар кезінде қонуға рұқсат береді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 81-кестеде келтірілген.

158. Орын алған жағдайға байланысты қонуға рұқсат беру мүмкін болмаған жағдайда диспетчер бұл туралы экипажды ақпараттандырып, "қону қосымша" ("continue approach") хабарлайды. Бұл жағдайда қонуға рұқсат ӘК шешім қабылдау биіктігінен (ШҚБ) ұшып өткенге дейін, бірақ ҰҚЖ шегінен 1000 метрден кем емес

қашықта берілуі тиіс. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 82-кестеде келтірілген.

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-райы әуеайлақтағы минимумінен төмен болған және/немесе басқа да қауіпті құбылыстар мен ауа-райы жағдайлары орын алған жағдайда, диспетчер бұл туралы қонуға бет алған ӘК экипажын ақпараттандырады және оған қонуға рұқсат береді, бұл:

- 1) төмендеу жолындағы әуе кеңістігі мен ұшу жолағы бос екендігін;
- 2) қону алдындағы түзуде ӘК арасындағы белгіленген аралықты бұзатын еш қауіп жоқ екендігін;
- 3) ҰҚЖ-ның жай күйі ӘК экипажына мәлім екендігін білдіреді.

161. Қонуға берілетін диспетчерлік рұқсат ӘК командирін қонуға мәжбүрлеу емес. ӘК командирі минимумнан төмен метеожағдайларда қону туралы шешімді өзбетінше қабылдайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 83-кестеде келтірілген.

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 бет алған жағдайда экипаж жер үстіндегі бағдардың және ҰҚЖ-мен көзбен шолу мүмкіндігінің орнағанын хабарлайды. Диспетчер қонуға көзбен шолып бет алуға рұқсат береді, ҰҚЖ нөмірін көрсетеді.

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 таниды және ол туралы ӘК экипажын (РЛК болған кезде) ақпараттандырады, ӘК экипажына әуеайлақ ауданынан шыққан эшелонды (биіктігін) және бағытын (SID қолданған кезде – баяндалынбайды) баяндайды. Қажет болған кезде диспетчер ӘК экипажынан ӘҚҚ қабылдау-тапсыру межесін ұшып өтудің есептік уақытын алады, әуе жағдайы туралы ӘК экипажын ақпараттандырады, жедел түрде және/немесе метеоақпараттарды баяндайды.

168. Эшелонға сатыламай көтерілуге рұқсат берген кезде трассаға шығу талаптары мен онда ұшу эшелоны "ӘҚҚА" диспетчерімен келісіледі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 87-кестеде келтірілген.

16-параграф. Ұшып келген кезде жақындау аймағындағы радиоалмасу

169. ӘК экипажы байланысқа шыққан кезде "Жақындау" диспетчері одан тапсыру межесінен ұшып өткендігі, ұшу эшелоны (биіктігі) және ATIS немесе MB арнасынан ақпарат қабылдағаны туралы баяндау алады. Диспетчер ӘК ұшып келе жатқан жерін (белгіленген бағыттан ауытқыған жағдайда), оған дейін төмендеуге рұқсат берілетін эшелонды (биіктікті) және ұшып шығу мен қону аймағына бет алу бағытын (белгіленген STAR-дан өзгеше болса) хабарлайды.

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 ӘК ұшып келе жатқан эшелондағы трассамен ұшуды растайды немесе әуедегі жағдайға қарай эшелонды өзгертуге нұсқау береді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 89-кестеде келтірілген.

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. Ұшып баратын әуеайлақтағы метеожағдайлар минимумнан төмен болған жағдайда диспетчер ӘК экипажына нақты ауа-райын (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.

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. Трассадан (ЖӘЖ) тыс бағытпен ұшатын азаматтық авиация ӘК трассамен ұшуға кіруі үшін диспетчер экипаждан 5 минуттан кешіктірмей ұшып келе жатқан жерін және ұшу эшелонын (биіктігін), орнын, ұшып кірудің есептік уақытын және әуе

трассасына (ЖӘЖ) кіру эшелонын (биіктігін), ұшу бағытын алады. ӘК трассаға (ЖӘЖ-ға) жақындаған кезде диспетчер 5 минуттан кем емес уақытта экипажға ұшып кіру талаптарын хабарлап, кіруге рұқсат береді.

183. Мемлекеттік авиациядағы ӘК трассадан (ЖӘЖ-дан) шығуын қамтамасыз ету үшін экипаж диспетчерге орны мен есептік уақытын және ұшу эшелонын (биіктігін), қажет болған жағдайда ұшу бағытын хабарлап, одан шығуға рұқсат алады.

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 ӘК экипажы диспетчерге басталуы, биіктік және жұмыстардың аяқталуының болжамды уақытын немесе жоспардың өзгергенін баяндайды. Диспетчер экипажға байланысқа шығу уақытын (уақыт аралығын) белгілейді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 95-кестеде келтірілген.

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.

4-тарау. Радиолокаторды қолдану кезіндегі фразеология

1-параграф. ӘК тану

188. Радиолокациялық қызмет көрсетпес бұрын, ӘК танылуы тиіс. ӘК радиолокаторлардың индикаторларынан тану, оның әдістерін кешенді қолдану жолымен 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).

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. ӘК радиомаяқтық қондыру жүйесі (ILS), VOR/DME, қондыру жүйесі жабдығы (NDB) бойынша қонуға бет алудың соңғы кезеңінің жол сызығына векторлау кезінде стандартты жағдайлар үшін:

- 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 бұрын қону алдындағы түзуге шығуы үшін 45^0 -тан (тиімді мәні - 30^0) 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 белгілеумен қатар қонуға бет алуға рұқсат пен радиомаяқтық қондыру жүйесі бағыттық маягын (VOR немесе ҚЖЖ (NDB) бойынша белгілеу) "ұстағанын" растау туралы команда беріледі.

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. Соқтығысу жағдайы орын алуы мүмкін траекторияда ұшып келе жатқан ӘК туралы ақпарат мынадай түрде беріледі:

1) шартты 12-сағаттық шкала бойынша соқтығысып қалу қаупі бар ӘК салыстырмалы пеленгі; немесе, егер ӘК бұрылып жатса, соқтығысып қалуы мүмкін әуе кемесінің жер шарының бөліктеріне қатысты салыстырмалы орны;

2) ӘК қашықтығы;

3) салыстырмалы орын ауыстыруы;

4) басқа қажет ақпарат.

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.

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. Қайталама радиолокациялық ақпаратты қолдану арқылы әуе кемесінің қозғалысын тұрақты бақылау кезінде радиобайланыстың міндетті сеанстарын қысқарту мақсатында диспетчер нақты ӘК "қайталама бақылау" режимін енгізеді. Мұндай режимде экипаждар кезекті МЖП-дан ұшып өткендігі және ӘҚҚ аймағынан (ауданынан) шықандығы туралы диспетчердің нұсқауы (сұрауы) бойынша ғана баяндайды. Егер ұшу эшелонын (биіктігін) өзгерту қажет болса, онда мұндай өзгерту диспетчердің рұқсатымен немесе диспетчердің нұсқауымен экипаждың сұрауы бойынша жүзеге асырылады.

209. "Қайта бақылау" режимі енгізілген сәттен бастап, экипаж ұшуды жоспарға сәйкес орындап, диспетчермен радиобайланыс арнасын (жиілігін) үздіксіз тындап отырады.

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) еслік 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. Жылдамдықтарды басқару барлық жағдайларда ҰҚЖ-ға 7 километр қалған қашықтықта аяқталуы тиіс.

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. Хабар басында "mayday (апат)" сөзін қолдану апат туралы хабарды білдіреді, ал хабар басында "rap rap rap (шұғыл)" шұғыл хабар екенін білдіреді. Орын алған жағдайға байланысты, бұл сөздерді апат жағдайына және шұғылдығына қарай бастапқы шақыру кезінде үш рет айтқан дұрыс.

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.

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 ӘҚҚ 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 ӘҚҚ жүзеге асыратын диспетчер, осы жиілікте жұмыс істеп отырған барлық ӘК үшін немесе нақты бір ӘК үшін радиобайланысты өшіру режимін енгізе алады. Радиобайланысты өшіру режимі диспетчерден радиобайланысты өшіру режимін жою туралы хабар келіп түскенше сақталады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 121-кестеде келтірілген.

243. Радиобайланысты өшіру режимін енгізу кезінде экипаждар:

1) авариялық жағдайлар орын алмаған жағдайлардан басқа жағдайларда осы диспетчерлік пункттің ӘҚҚ 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. Шұғылдық сигналы бойынша хабарда, мүмкіндігінше, төменде келтірілген тәртіппен хабарланатын элементтер болуы тиіс:

- 1) шұғылдық сигналы – "pan/пан" (үш рет хабарланады);
- 2) диспетчерлік пункттің шақыру белгісі;
- 3) ӘК тану индексі;
- 4) хабарды беру себебі;
- 5) ӘК командирінің әрі қарайғы ойы (шешімі) және экипаждың әрекеті;
- 6) ӘК ұшып келе жатқан жері,
- 7) ӘК ұшу эшелоны (биіктігі) мен бағыты;
- 8) басқа да кез келген пайдалы ақпарат.

247. "pan/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 құлдилау

250. ӘК экипажы авариялық құлдйлау 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 құлдйлау туралы жалпы хабар бергеннен кейін нақты нұсқаулар беріледі.

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 қайталаыады. 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 тындайды 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 ӘҚК 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. ҰҚЖ беті су екені туралы ақпарат, ҰҚЖ-дағы су мөлшеріне қарай, "ылғал"("damp"), "сулы"("wet"), "шалшықтар"("water patches"), "су төгілген" ("flooded") деген терминдерді қолдану арқылы хабарланады.

265. Тіркелу коэффициенті ("braking coefficient") немесе тежеу тиімділігі ("braking action") тиісті өлшеу деректері болған жағдайда хабарланады.

266. Ұшқыштардың нақты тежеу тиімділігі туралы хабарларын ӘҚК органы келесі ӘК-ға мына нысанда хабарлайды: "Braking action reported (тип ВС) at (уақыт) (тежеу тиімділігін бағалау)".

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.

273. "Рульдеу" немесе "Мұнара" ("Старт") диспетчерлік пункттерінің әуежай ішіндегі байланыс жиіліктерін тыңдау 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 баратса, 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 әуе кемесінің ұшуын қамтамасыз ету барысында ӘҚҚ пункттерінің диспетчерлері шектес ауданға (аймаққа) кіру (шығу) талаптарын өзара келіседі. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 138-кестеде келтірілген.

289. Шектес ӘҚҚА-ға кіру талабы ӘҚҚ-ны тапсыру межесінен шығуға 5 минут қалғанға дейін келісіліп, хабарлануы тиіс.

290. ӘҚҚА диспетчері әуе кемесі ауданға кірер алдында ЖДП диспетчеріне мыналарды хабарлайды:

- 1) әуеайлақ ауданына кіру орны;
- 2) ӘК келіп қонуының есепті уақыты;
- 3) рейстің нөмірі және литері;
- 4) ӘК шақыру және ВОРЛ жауап берушінің коды;
- 5) ұшу эшелоны (биіктігі);

б) қону әуеайлағы және ӘК түрі (қажет болған жағдайда).

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 139-кестеде келтірілген.

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 ӘҚК 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 әеипаждың 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 ӘҚК 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 әуеайлақтағы 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 ӘҚҚ шектес органына (Ұшу ақпараты орталығына) береді.

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасының 150-кестесінде келтірілген.

310. Ұшуды бақыланбайтын әуеайлақтарда орындаған жағдайда ӘК экипаждары ақпаратты ГІВА 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 әуеайлақ 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;

б) 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 қатысты ақпарат ұсынуды қамтиды:

1) ұшып шығу межелі әуеайлақтардағы, және қосалқы әуеайлақтардағы хабарланған немесе болжанған ауа-райы жағдайы;

2) С және G класындағы әуе кеңістігінде ұшуды орындайтын ӘК үшін соқтығысу қаупі.

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

Қажеттілік болған жағдайда осы тармақтың 2) тармақшасына сәйкес ұсынылатын қақтығыстар қауіпі туралы ақпаратпен толықтырылсын, 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 (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15852) болып тіркелген бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларының талаптарына сәйкес экипаж ұсынатын бағдарламасын қозғалыс туралы ақпаратты ӘК-ге радиохабарларды тарату бағдарламасын қолдану орынды.

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасының 152-кестесінде келтірілген.

313. ӘК ұшып шыққан кезде, ӘК ҰАО жауапты органының аймағына ұшып кірген кезде (ӘҚҰ тарату межесінен ұшып өту):

1) экипаждан:

межеден ұшып өту уақыты (егер тарату ұшып өту кезінде жүргізілсе, уақыты хабарланбайды);

ұшу биіктігі (эшелоны);

кезекті міндетті жеткізу пунктін (бұдан әрі – МЖП) ұшып өтудің есептік уақыты;

ұшу жағдай (ҰАО органының сұрау салуы бойынша) межесі.

2) журналда белгі қою (болған жағдайда);

3) аралас ДП диспетчеріне (ҰАО органына) жауапкершілік аймаққа ӘК-нің кіруі туралы хабарлау;

4) сұрау салу бойынша теңіз деңгейіне келтірілген маршрут бойынша ең төменгі ауа қысымын ӘК экипажына тарату;

5) ӘК экипажына әуедегі жағдай туралы, қауіпті метеожағдайлар туралы ақпарат беру (қажет болған жағдайда);

Үлгі осы Қағидалардың 2-қосымшасының 153-кестесінде келтірілген.

314. ӘК ҰАО органының жауапкершілік аймағынан (ӘҚҰ тарату межесі) ұшып өту кезінде:

1) ӘК экипажының жауапкершілік аймағының шекарасынан (ӘҚҰ тарату межесі) ұшып өту туралы баяндауын алу;

2) аралас ДП диспетчерінің (ҰАО органының) жұмыс жиілігін хабарлай отырып, ӘК экипажына онымен байланысқа шығу туралы хабарлау;

3) аралас ДП диспетчерінен (ҰАО органынан) ӘК-ні ӘҚҰ-ға ауыстыру туралы растауды алу және журналда (бар болған кезде) белгі қою;

Үлгі осы Қағидалардың 2-қосымшасының 153-кестесінде келтірілген.

315. ӘК ұшып келгенде, жауапкершілік аймағын (ӘҚҰ тарату межесі) ұшып өткен кезде ӘК экипажынан мыналар алынсын:

- 1) ұшып өту уақыты (егер хабар беру ұшып бара жатқан сәтте жүргізілсе, уақыт хабарланбайды) және МЖП атауы;
- 2) ұшу биіктігі (эшелоны);
- 3) кезекті МЖП ұшып өтудің есептік уақыты, ұшу жағдайы (диспетчердің сұрау салуы бойынша);
- 4) қосалқы әуеайлақ (қону алаңы) қажет болған жағдайда;
- 5) ӘК экипажына ақпаратты қабылдау туралы хабарлау;
- 6) сұрау салу бойынша теңіз деңгейіне жеткізілген маршруттағы ең төменгі ауа қысымын ӘК экипажына хабарлау;
- 7) метеорологиялық ақпаратты және әуе қозғалысы туралы ақпаратты ӘК экипажына хабарлау;
- 8) журналда белгі қою (болған жағдайда).

Үлгісі осы Қағидасына 2-қосымшаның 154-кестесінде келтірілген.

316. Әуе кемесі ҰАО органының жауапкершілік аймағынан (ӘҚҰ тарату межесінен) ұшып өту кезінде:

- 1) жауапкершілік аймағының шекарасынан (ӘҚҰ тарату межесінен) ұшып өту туралы ӘК экипажының баяндауын алу;
- 2) аралас ДП диспетчерінің (ҰАО органының) жұмыс жиілігін хабарлай отырып, ӘК экипажына онымен байланысқа шығу туралы хабарлау;
- 3) аралас ДП диспетчерінен (ҰАО органынан) ӘК-ні ӘҚҰ-ға қабылдау туралы растау алу және журналда (болған жағдайда) белгі қою;

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасының 154-кестесінде келтірілген.

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);

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

Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасының 155-кестесінде келтірілген."

Ұшуды орындау
және әуе қозғалысына
қызмет көрсету кезінде
радиоалмасу фразеологиясының
қағидаларына 1-қосымша

Авиациялық ағылшын тілінде қабылданған қысқартулар

"*" 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, Браво 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- Одобрённое (разрешённое) 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

C

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 – Жақындаудың 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 ПолҰта – 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

K

KG - Kilogram (s)- Килограмм (ы)

KM - Kilometre (s)- Километр (ы)

KT - Knot (s)- Узел (узлы)

M

MAPt - Missed Approach Point - Точка ухода на второй круг – 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

O

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

P

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
козғалысына қызмет көрсету
кезінде радиоалмасу
фразеологиясының
қағидаларына
2-қосымша

1-кесте

Латинский алфавит			Русский алфавит	
Буква	Слово	Произношение, выраженное буквами русского алфавита (подчеркнутые слоги являются ударными)	Буква	Слово
A	Alpha	А л ф а	А	Анна
B	Bravo	Б р а в о	Б	Борис
C	Charlie	Чарли или Шарли	В	Василий
D	Delta	<u>Дэлта</u>	Г	Григорий
E	Echo	Э к о	Д	Дмитрий
F	Foxtrot	Ф о к с т р о т	Е	Елена
G	Golf	Г о л ф	Ж	Женя
H	Hotel	Х о т э л	З	Зинаида
I	India	Индия	И	Иван
J	Juliet	<u>Джульет</u> или <u>Джулиэт</u>	Й	Иван
K	Kilo	К и л о	К	Иван
L	Lima	К и л о	Й	краткий
			К	Константин
			Л	Леонид
			М	Михаил
			Н	Николай
			О	Ольга
				Павел

5	ф а й в	п я т ь
1 0	у а н	з и - р о о д и н н о л ь
7 5	с э в - э н	ф а й в с е м ь п я т ь
1 0 0	у а н	з и - р о з и - р о о д и н н о л ь н о л ь
5 8 3	ф а й в э й т	т р и п я т ь в о с е м ь т р и
2 5 0 0	т у ф а й в	з и - р о з и - р о д в е т ы с я ч и п я т ь н о л ь н о л ь
5 0 0 0	ф а й в	з и - р о з и - р о з и - р о п я т ь т ы с я ч
1 1 0 0 0	у а н у а н	з и - р о з и - р о з и - р о о д и н о д и н т ы с я ч
2 5 0 0 0	т у ф а й в	з и - р о з и - р о з и - р о д в а п я т ь т ы с я ч
3 8 1 4 3	т р и э й т у а н ф о - э р т р и	т р и в о с е м ь о д и н ч е т ы р е т р и

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	З И - Р О Т Р И	и л и Т р и
13.00	З И - Р О Э Й Т З И - Р О Т Р И	Т р и н а д ц а т ь
20.57	У А Н Т Р И З И - Р О З И - Р О	Т р и н а д ц а т ь
	Ф А Й В С Э В - э н	и л и Д в а д ц а т ь ч а с о в п я т ь д е с я т с е м ь м и н у т
	Т У З И - Р О Ф А Й В С Э В - э н	

7-кесте

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

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 ЗАПРОСИТЕ	или 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 ПРОДУБЛИРОВАННЫ	а) П р и з а п р о с е : Связь плохая. Прошу передавать каждое слово или группу слов д в а ж д ы . b) Д л я и н ф о р м а ц и и : Поскольку связь плохая, каждое слово или группу слов в данном сообщении буду передавать дважды.
REPORT	ДОЛОЖИТЕ / СООБЩИТЕ	Передайте информацию о Ваших действиях.
UNABLE	Н Е ПРЕДСТАВЛЯЕТСЯ ВОЗМОЖНЫМ	Я не могу выполнить ваш запрос, указание. Примечание: слово unable, как правило сопровождается пояснением причины

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 при внедрении сокращенных интервалов вертикального эшелонирования (далее - RVSM)

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

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

12-кесте

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

13-кесте

Диспетчер	Пилот
Астана Лайн 504, Алматы Контроль, набирайте эшелон 280	Алматы Контроль, Астана Лайн 504 набираю эшелон 280, подхожу к Толе Би, ТУРОК рассчитываю в 59

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
S A Y A G A I N 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 все сообщение Повторите определенный элемент сообщения Повторите все до ... Повторите все после ... Повторите все между ... и ...

16-кесте

Диспетчер	Пилот
Station calling, Almaty Ground, say again your call sign	Almaty Ground ... 504 Almaty Ground, Astana Line 504
Алматы Руление, кто вызывает?	Алматы Руление...773 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
Astana Line 504, Almaty Control, remain this frequency	Almaty Control, Astana Line 504, Approach 124,8 reply not received
Астана Лайн 504, работайте со мной Astana Line 504 If radio contact lost/If no transmission received remain this frequency	Алматы Подход, Астана Лайн 504, Контроль на 135,4 не отвечает Roger remain this frequency in case of contact lost Astana Line 504

21-кесте	
Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, standby 119,4 for Tower	119,4 for Tower, 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 АКЧИ 1D, FL 350, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8 Astana Line 504, read back correct	Cleared to Frankfurt (destination), via АКЧИ 1D FL 350, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8 Astana Line 504
Астана Лайн 504, разрешено на Астану, через АКЧИ 1 ЕКО, эшелон 350, код 0017, после взлета работать с "Кругом" 120,8 Астана Лайн 504, приняли правильно	Разрешено на Астану, через АКЧИ 1 ЕКО, эшелон 350, код 0017, после взлета работать с "Кругом" 120,8, Астана Лайн 504
Astana Line 504, cleared to Frankfurt (destination), right turn out to UC, climb initially FL 100, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8 Astana Line 504, read back correct	Cleared to Frankfurt (destination), right turn out to UC, climb initially FL 100, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8 Astana Line 504

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;
Clearance to Enter, Land On, Take-Off On, Backtrack, Cross or Hold Short of an Active Runway;	разрешение на вход, посадку, взлет, движение по ВПП, пересечение ВПП, РД, занятие предварительного старта;

SSR operating Instructions;	задание кода (режима) ответчика ВОРЛ;
Altimeter Settings;	значение принятого давления для установки на высотомере;
VDF information;	значение принятого пеленга;
Frequency Changes.	значение заданной частоты канала радиосвязи;
Time instructions;	значение заданного времени;
	сообщение отличающиеся от стандартных или требующие от командира воздушного судна изменения ранее принятого решения (или плана полета);

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	U n r e a d a b l e	Неразборчиво
2	R e a d a b l e n o w a n d t h e n	Разборчиво временами
3	R e a d a b l e b u t w i t h d i f f i c u l t y	Разборчиво, но с трудом
4	R e a d a b l e	Разборчиво
5	P e r f e c t l y r e a d a b l e	Отлично

29-кесте

Диспетчер	Пилот
Station calling, Almaty Ground, you are unreadable о г Astana Line 504, Almaty Ground, read you 3 loud background whistle о г Astana Line 504, Almaty Ground, read you 5	Almaty Ground, Astana Line 504, radio check
Астана Лайн 504, Алматы Руление, слышимость 1 и л и Астана Лайн 504, Алматы Руление, слышимость 3, ф о н о в ы й с в и с т	

и л и Астана Лайн 504, Алматы Руление, слышимость 5	Алматы Руление, Астана Лайн 504, проверка связи
--	---

30-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, report your level Astana Line 504, descend FL 70	Astana Line 504, maintaining FL 100 Descend FL 70, Astana Line 504
Астана Лайн 504, сообщите эшелон Астана Лайн 504, набирайте эшелон 260	Следую эшелон 200, Астана Лайн 504, 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 Астана Лайн 504, набирайте эшелон 260 Astana Line 504 continue climb FL 360	Набираю эшелон 260, пересечение эшелона 120 доложу, Астана Лайн 504 Пересекаю эшелон 120, Астана Лайн 504 Continue climbing FL 360 Astana Line 504
Astana Line 504, descend FL 190	Astana Line 504, request descent
Астана Лайн 504, снижайтесь эшелон 80	Разрешите снижение, Астана Лайн 504
Astana Line 504, stop descent at FL 140	Stop descent at FL 140, Astana Line 504
Астана Лайн 504 прекратите снижение, следуйте эшелон 80 Astana Line 504 continue descend FL 120	Прекратил снижение, следую эшелон 80, Астана Л а й н 5 0 4 Continue descending FL 120 Astana Line 504

32-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, expedite descent FL 190 10 metres p e r s e c o n d Астана Лайн 504, ускорьте набор эшелона 180 вертикальная 10 метров в секунду	Expedite descent FL 190 10 metres per second, Astana L i n e 5 0 4 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 5 0 4 о г 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 и л и 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 эшелон 110	Немедленно набираю эшелон 120, встречный эшелон 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

	о г 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, roger	Astana Line 504, BERVІ 47, FL330 , OTARI 53
Астана Лайн 504, понял	Астана Лайн 504, БЕРВИ 47, эшелон 330, ОТАРИ 53

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 15 kilometers left/right of track (airway)
Астана Лайн 504, левее / правее трассы (маршрута) 15 километров, 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
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 05, runway is wet, braking action – good	Almaty Ground, Astana Line 504, request departure information
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	Алматы Руление, Астана Лайн 504, сообщите информацию для вылета

40-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, Almaty Ground, start up approved о г Astana Line 504, Almaty Ground, start up at time 35 о г Astana Line 504, Almaty Ground, expect start up at time 35 о г Astana Line 504 Almaty Ground, expect departure at time 49, start up when ready о г	

Astana Line 504, Almaty Ground, expect departure at time 49, start up at own discretion	Almaty Ground, Astana Line 504, stand 47 information Bravo, request start up
Астана Лайн 504, Алматы Руление, запуск разрешаю и л и Астана Лайн 504, Алматы Руление, запуск в 45 и л и Астана Лайн 504, Алматы Руление, ждать вылет в 15 и л и Астана Лайн 504, Алматы Руление, запуск по готовности разрешаю и л и Астана Лайн 504, Алматы Руление, вылет в 15, запуск по готовности разрешаю	Алматы Руление, Астана Лайн 504, стоянка 5, информация Анна разрешите запуск

41-кесте

Диспетчер	Пилот
11555, Алматы Руление, запуск и контрольное висение разрешаю 555, Алматы Руление, предварительный разрешаю, по РД А 555, работайте с Вышкой 119,4 11555, Almaty Ground, start up and spot hovering approved 555, Almaty Ground, taxi to holding point, runway 05 via taxiway А 555, Contact Tower on 119,4	Алматы Руление, 11555, стоянка 2, разрешите запуск и контрольное висение, информация Анна 5 5 5 , р а з р е ш и л и 555, контрольное висение выполнил взлет по самолетному разрешите предварительный и л и 555, контрольное висение выполнил взлет по вертолетному с Вышкой 119,4 11555 Almaty Ground, 11555, request start up and spot hovering, information Alpha 5 5 5 , a p p r o v e d 555, spot hovering completed, expecting running take off request taxi information о г 555, spot hovering completed expecting hover take off Contact Tower 119,4 11555

42-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, Almaty Ground, tow approved via s t a n d 4 9 о г Астана Лайн 504, Алматы Руление, буксировку на РД С р а з р е ш а ю и л и Астана Лайн 504, ждать	Almaty Ground, Astana Line 504, stand 47 request tow to taxiway C for start up Giving way, Astana Line 504 Алматы Руление, Астана Лайн 504, стоянка 49, разрешите буксировку на РД С для запуска Разрешили, Астана Лайн 504 Ждать, Астана Лайн 504

43-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, push back and start up on TW C approved	Astana Line 504, stand 7 request push back and start up
Астана Лайн 504, Алматы Руление, буксировку носом на юг и запуск на траверзе стоянки 14 разрешаю	Алматы Руление, Астана Лайн 504, стоянка 7 разрешите буксировку и запуск Разрешили, Астана Лайн 504

44-кесте

Диспетчер	Пилот
-----------	-------

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

45-кесте

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

46-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, taxi to holding point, runway 05, via taxiway A	Astana Line 504, request taxi (request progressive taxi)
Астана Лайн 504, по РД А предварительный разрешаю и л и Астана Лайн 504, по РД С до пересечения с РД В	Алматы Руление, Астана Лайн 504 разрешите предварительный Предварительный разрешили, Астана Лайн 504 По РД С до пересечения с РД В, Астана Лайн 504
Astana Line 504, hold short of runway 05 Astana Line 504, negative, I will call you Astana Line 504, cross runway 05 report vacated, continue to the apron Astana Line 504, if practicable expedite taxi, traffic on final	Astana Line 504, approaching holding point runway 05 Holding short, Astana Line 504 о р Astana Line 504, holding short, request cross runway 05 0 5 Holding, Astana Line 504 Crossing runway 05, will report vacated, Astana Line 504 Astana Line 504, expediting Astana Line 504, runway 05 vacated
Астана Лайн 504, ВПП 23 по РД А на РД мокрый снег (участки со льдом/ скопление воды и т.п.) предварительный разрешаю и л и	Алматы Руление, Астана Лайн 504, разрешите предварительный Предварительный разрешили, Астана Лайн 504 Предварительный разрешили, взлет с

Астана Лайн 504, взлетный 52, взлет с грунтовой, правее ВПП 05 100 метров, грунтовой, Астана Лайн 504 полоса освещена (маркирована щитами/маркировка отсутствует/ укатана и т.п.) по РД С, предварительный разрешаю	47-кесте
--	----------

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

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

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

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, Almaty Tower, line up	Almaty Tower, Astana Line 504, request l i n e u p Lining up, Astana Line 504
Астана Лайн 504, Алматы Вышка, исполнительный разрешаю и л и Астана Лайн 504, Алматы Вышка, на высотах от 100 до 300 метров наблюдается сдвиг ветра (потеря воздушной скорости), исполнительный разрешаю	Алматы Вышка, Астана Лайн 504, разрешите исполнительный, взлет через минут Занимаю исполнительный, Астана Лайн 504

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

Диспетчер	Пилот

Astana Line 504, Almaty Tower, report when ready for departure Astana Line 504, line up	Almaty Tower, Astana Line 504, holding point, departure in 3 minutes Astana Line 504, ready for departure Lining up, Astana Line 504
Астана Лайн 504, Алматы Вышка, понял Астана Лайн 504, исполнительный разрешаю	Алматы Вышка, Астана Лайн 504 на предварительном, взлет через 5 минут. Разрешите исполнительный, Астана Лайн 504 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 и ли Астана Лайн 504, Алматы Вышка исполнительный разрешаю, взлет по команде	Занимаю исполнительный, взлет по команде, Астана Лайн 504

55-кесте

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

56-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, are you ready for immediate departure Astana Line 504, line up, be ready for immediate departure Astana Line 504, cleared for take-off	Affirm, Astana Line 504 Lining up, Astana Line 504 Cleared for take-off, Astana Line 504
Астана Лайн 504, Алматы Вышка, Вы готовы к взлету с х о д у ? Астана Лайн 504, исполнительный и взлет разрешаю.	Алматы Вышка, Астана Лайн 504, к взлету г о т о в Занимаю исполнительный и взлетаю, Астана Лайн 504

57-кесте

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

58-кесте

--	--

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

59-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, cleared for take-off runway 05, report airborne Astana Line 504, contact Radar 120,8	Cleared for take-off runway 05 Astana Line 5 0 4 Astana Line 504, airborne Radar 120,8 Astana Line 504
Астана Лайн 504, взлет разрешаю, ВПП 05, взлет доложить Астана Лайн 504, работайте с Кругом 120,8	Взлет разрешили, ВПП 05, Астана Лайн 504 Астана Лайн 504, взлет с Кругом 120,8 Астана Лайн 504

60-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, runway 05 left, cleared for take-off Астана Лайн 504, ВПП 05 левая, взлет разрешаю	Cleared for take-off, runway 05 left, Astana Line 504 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. Cleared for take-off	After departure, climb straight ahead to altitude 3000 feet, before turning left. Cleared for take-off, Astana Line 504
Астана Лайн 504, по прямой набирайте эшелон 70, левым на Акчи, взлет разрешаю	По прямой эшелон 70, левым на Акчи, взлетаю, Астана Лайн 504

62-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, take-off immediately or vacate runway о г Astana Line 504, take-off immediately or hold short of runway Астана Лайн 504, немедленно взлетайте или освободите ВПП и л и Астана Лайн 504, немедленно взлетайте или ждите	Taking-off, Astana Line 504 Holding short, Astana Line 504 Взлетаю, Астана Лайн 504 Ждем, Астана Лайн 504

63-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, RVR touchdown 150 metres, midpoint 500 metres, stop end 200 metres, below minima of the aerodrome. Астана Лайн 504, видимость на ВПП 150 метров, ниже минимума аэродрома.	Waiting, Astana Line 504. Ждем, Астана Лайн 504

64-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, hold position, cancel take-off, I say again, cancel take-off, a c k n o w l e d g e Астана Лайн 504, взлет запрещаю, повторяю, Астана Лайн 504, взлет за пр е щ а ю , п о д т в е р д и т е и л и Астана Лайн 504, взлет запрещаю, взлет запрещаю, ждать на исполнительном, ТУ – 154 уходит на второй круг	Holding, Astana Line 504 Взлет запретили, Астана Л а й н 5 0 4 Взлет запретили, ждем, Астана Лайн 504

65-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, stop immediately, Astana Line 504, stop immediately, ask now Астана Лайн 504, прекратите взлет, Астана Лайн 504, прекратите взлет, подтвердите	Stopping, Astana Line 504 Взлет прекратил, Астана Лайн 504

66-кесте

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

67-кесте

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

68-кесте

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

69-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, vacate left taxiway A, report runway vacated Астана Лайн 504, contact Ground 121,7 Астана Лайн 504, освобождайте влево по РД Альфа, освобождение доложить Астана Лайн 504, работайте с рулением 121,7	Vacate left taxiway 5, Astana Line 504 Runway vacated, Astana Line 504 Освобождаю влево по РД Альфа, Астана Лайн 504 Полоса свободна, Астана Лайн 504

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;
... RAPIs runway 05 unserviceable	...система РАПИ 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 santimeters along edges	...состояние ВПП 05: располагаемая ширина 32 метра, местами тонкий лед, эффективность торможения низкая, по краям снег до 30 сантиметров;
...caution grass mowers both sides of runway	...осторожно, покос травы с обеих сторон ВПП;
...runway report at 11.10. Runway 05 covered with snow up to 10 millimeters, braking action medium	...сводка о состоянии ВПП за 11.10. ВПП 05 покрыта снегом слоем до 10 миллиметров, сцепление хорошее;
...braking action reported by Airbus 321 at 15 medium	...по докладу Эйрбас 321 сцепление в 15 минут было средним;
...caution, obstruction close to stand 12 - disabled vehicle	...осторожно, препятствие рядом с 12-ой стоянкой поломавшийся транспорт;
... message from aerodrome authority, fire and rescue services reduced. The aerodrome can only accept aircraft up to 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
Astana Line 504, Almaty Radar, identified climb FL 350 о г Astana Line 504, Almaty Radar, identified continue on runway heading climb FL 60	Almaty Radar, Astana Line 504, airborne Climbing FL 350, Astana Line 504 Climbing FL 60 on runway heading, Astana Line 504
Астана Лайн 504, контролирую по вторичному, набирайте эшелон 350 на эшелоне 70 работайте с "Подходом" 124,8 и л и Астана Лайн 504, набирайте эшелон 80, с курсом 330, пересечение эшелона 60 доложить	Взлет левым на Акчи Астана Лайн 504 Курс 330, набираю эшелон 80 , эшелон 60 доложу, Астана Лайн 504

72-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, contact Approach 124,8	Passing FL 80, Astana Line 504 Contact Approach 124,8 Astana Line 504
Астана Лайн 504, работайте с Подходом 124,8	Пересекаю эшелон 80, Астана Лайн 504 С Подходом 124,8 Астана Лайн 504

73-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, Almaty Radar, identified, cleared ILS-approach, RW 05, descend to altitude 1500 meters (5000 feet), QNH 1003 millibars о г Astana Line 504, identified, cleared VOR approach, RW 05, transition level 60, descend to altitude 1500 meters, QNH 1003 millibars о г Astana Line 504, identified, cleared NDB approach, RW05 , transition level 60, descend to altitude 1500 meters (5000 feet), QNH 1003 millibars о г Astana Line 504, identified, cleared RNAV approach, RW05	Almaty Radar, Astana Line 504, descending FL 80 Cleared ILS approach, RW 05, descending to altitude 1500 meters (5000 feet), QNH 1003 millibars, Astana Line 504 Cleared VOR approach, RW 05, transition level 60, descending altitude 1500 meters (5000 feet), QNH 1003 millibars, Astana Line 504 Cleared NDB approach, RW 05, transition level 60, descending to altitude 1500 meters (5000 feet), QNH 1003 millibars, Astana Line 504 Cleared RNAV approach, RW 05, Astana Line 504

Астана Лайн 504, Алматы Круг, контролирую по вторичному, заход разрешаю, давление 698 миллибар, снижайтесь 1500 метров (5000 футов) QNH 1003 миллибар	Алматы Круг, Астана Лайн 504, эшелон 80, заход п о В О Р Заход разрешили, давление 698 миллиметров, снижаюсь 1500 метров (5000 футов) QNH 1003 millibars, контроль по вторичному, Астана Лайн 504
---	--

74-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, Almaty Radar, identified descend to altitude 1500 meters (5000 feet), QNH 1003 millibars Astana Line 504 QFE 933 millibars Астана Лайн 504, Алматы Круг, контролирую по вторичному, снижайтесь 1500 метров (5000 feet), QNH 1003 миллибар Астана Лайн 504 QFE 933 миллибар	Almaty Radar, Astana Line 504, descending 8000 feet. Request QNH approach. Descending to altitude 1500 meters (5000 feet), QNH 1003 millibars, Astana Line 504 Astana Line 504 request QFE Алматы Круг, Астана Лайн 504 снижаюсь до 8000 футов, прошу заход по QNH Снижаюсь 1500 метров (5000 футов), QNH 1003 миллибар, контроль по вторичному, Астана Л а й н 5 0 4 Астана Лайн 504 прошу QFE

75-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, right orbit for delaying action.	Right orbit, 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 a v a i l a b l e o n l y о г Astana Line 504, ILS CAT 2 out of operation due to technical problem, CAT 1 available only	Roger, request NDB approach, Astana Line 504 Roger, 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 (or GBAS/SBAS final approach course). Turn left (or right) to intercept the localizer	Астана Лайн 504, пересекли посадочный курс (или линию курса захода на посадку по GBAS/SBAS). Влево (вправо) для захвата курсового маяка
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
	влево, курс 80, заход ВПП05 правая разрешили, захват курсового маяка доложу, КЗР 853

КЗР 853, заход ILS ВПП05 правая разрешаю, влево курс 80, захват курсового маяка доложить KLM410, cleared for ILS approach RWY05R, turn left heading 080, report established on the localizer	Захват курсового маяка, КЗР 853 Left heading 080, cleared for ILS approach RWY05R, w i l c o K L M 4 1 0 Established on the localizer, KLM 410
--	--

79-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, report established on the localizer о г Astana Line 504, report localizer established Astana Line 504, contact Tower 128,0 о г Astana Line 504, report established on final approach track (RNAV approach) о г Astana Line 504, report established on GBAS/SBAS approach course	Localizer established, Astana Line 504 о г Established on final approach track Astana Line 504 о г Established on GBAS/SBAS approach course Astana Line 504
Астана Лайн 504, доложите захват курсового маяка и л и Астана Лайн 504 доложите выход на конечную линию захода (заход по RNAV) и л и Астана Лайн 504 доложите выход на линию курса захода на посадку по GBAS/SBAS Астана Лайн 504, работайте с Вышкой 119,4	Захват курсового маяка доложу, Астана Лайн 504 и л и Доложу выход на конечную линию захода Астана Лайн 504 (заход по RNAV) и л и Доложу выход на линию курса захода на посадку по GBAS/SBAS Астана Лайн 504 Захват курсового, Астана Лайн 504

80-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, Almaty Tower, 18 kilometers from touchdown, c o n t i n u e a p p r o a c h Astana Line 504, Almaty Tower, 14 kilometers from touchdown left (r i g h t) o f t r a c k Astana Line 504, cleared to land, runway 23 wind 250 degrees 5 metres per second	On final, Astana Line 504 Cleared to land, runway 23, Astana Line 504
Астана Лайн 504, Алматы Вышка, удаление ... , правее (левее) к у р с а Астана Лайн 504, ветер 400 2 метра в секунду, посадку разрешаю Астана Лайн 504 удаление 6 километров, правее (левее) курса	На рубеже, Астана Лайн 504 Понял, Астана Лайн 504 Посадку разрешили, Астана Лайн 5 0 4 Понял, Астана Лайн 504

81-кесте

Диспетчер	Пилот
Астана Лайн 504, Алматы Вышка, удаление 18 километров, продолжайте заход	Алматы Вышка, Астана Лайн 504, на прямой 2000 футов
Астана Лайн 504, ветер 2 метра в секунду, посадку разрешаю (или посадка дополнительно)	Посадку разрешили (посадка дополнительно), Астана Лайн 504

82-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, 18 kilometers from touchdown, continue approach Astana Line 504, Cleared to land	Astana Line 504, on final Continue approach, Astana Line 504 Cleared to land, Astana Line 504

Астана Лайн 504, посадка дополнительно Астана Лайн 504, посадку разрешаю	Посадка дополнительно, Астана Лайн 5 0 4 Посадку разрешили, Астана Лайн 504
---	---

83-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, RVR runway 23, right, touchdown 450 metres, midpoint 700 metres, wind 270 degrees 5 metres per second cleared to land RW 23 right о г Astana Line 504, RVR 150 metres, below minima of the aerodrome, wind 270 degrees 5 metres per second cleared to land, RW 23 right	Cleared to land, Astana Line 504 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. и л и Астана Лайн 504, видимость 150 метров, ниже минимума аэродрома, ветер 270° 5 метров в секунду, посадку разрешаю, ВПП 23 правая	Посадку разрешили, Астана Лайн 504 и л и Ухожу на второй круг, Астана Лайн 504

84-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, contact Radar 128,0 о г Astana Line 504, go around Astana Line 504, contact Radar 128,0	Going around, Astana Line 504 /reason/ Contact Radar 128,0 Astana Line 504 Going around, Astana Line 504 Contact Radar 128,0 Astana Line 504
Астана Лайн 504, работайте с Кругом 120,8 и л и Астана Лайн 504, полоса занята, уходите на второй круг. Астана Лайн 504 работайте с Кругом 120,8	Ухожу на второй круг, Астана Лайн 504 Ухожу на второй круг, Астана Лайн 504 С Кругом 120,8 Астана Лайн 504

85-кесте

Диспетчер	Пилот
Астана Лайн 504, увеличиваю (уменьшаю) яркость	Увеличьте (уменьшите) яркость огней, Астана Лайн 504

86-кесте

Диспетчер	Пилот
Астана Лайн 504, разрешаю визуальный заход на ВПП 23 левая, работайте с Вышкой 119,4	Астана Лайн 504, полосу наблюдаю, прошу визуальный заход на посадку Заход разрешили, ВПП 23 левая с Вышкой 119,4 Астана Лайн 504
Astana Line 504, report runway in sight Astana Line 504, cleared visual approach RW 26. ContactTower 128,0	Astana Line 504 request visual approach Wilco, Astana Line 504 Astana Line 504, runway in sight Cleared Visual Approach RW 26. ContactTower 128,0 Astana Line 504

87-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, Almaty Approach, identified, climb FL 3 5 0	Almaty Approach, Astana Line 504, passing FL 80 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
Астана Лайн 504, Алматы Подход, контролирую по вторичному, набирайте эшелон 350 и л и	Алматы Подход, Астана Лайн 504, пересекаю э ш е л о н 8 0 Набираю эшелон 350, контроль по вторичному А с т а н а Л а й н 5 0 4
Астана Лайн 504, Алматы Подход, набирайте эшелон 320, пересечение эшелона 200 доложить	Алматы Подход, Астана Лайн 504, набираю эшелон 320, пересечение эшелона 200 доложу
Астана Лайн 504, работайте с Контролем 135,4	Пересекаю эшелон 200, Астана Лайн 504 С Контролем 135,4 Астана Лайн 504

88-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, Almaty Approach, identified, Runway 23, descend FL 80, RVR 1500 meters	Almaty Approach, Astana Line 504, 30 kilometres inbound KI, descending FL 150, information Romeo Descending FL 80, Runway 23, RVR 1500 meters, Astana Line 504
Астана Лайн 504, Алматы Подход, снижайтесь эшелон 80, контролирую по вторичному	Алматы Подход, Астана Лайн 504, пересекаю эшелон 210, снижаюсь эшелон 80 информация Анна, запасной Манас
Астана Лайн 504, ВПП мокрая, коэффициент сцепления 0,5	Снижаюсь эшелон 80, контроль по вторичному, Астана Л а й н 5 0 4 ВПП мокрая, коэффициент сцепления 0,5 5 0 4
Астана Лайн 504, работайте с Кругом 120,8	с Кругом 120,8 Астана Лайн 504

89-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, Almaty Control, identified, cleared to REVKI via B142, after UC, direct KI, maintain FL 330	Almaty Control, Astana Line 504, BERVI FL 330
Астана Лайн 504, Алматы Контроль, идентифицировано	Cleared to REVKI via B142, after UC, direct KI, maintain FL 330, Astana Line 504
Cleared to REVKI flight planned route maintain FL 330	Maintain FL 330, Astana Line 504
Astana Line 504, Almaty Control, identified, cleared to BERVI via NT, climb FL300	Almaty Control, Astana Line 504, FL140 Cleared to BERVI via NT, climbing FL300, Astana Line 504
Астана Лайн 504, Алматы Контроль, следуйте эшелон 350	Алматы Контроль, Астана Лайн 504, Ревки 45, эшелон 350, Кирбалтабай 07, на Акчи
Astana Line 504 Advise if able to cross RULAD at FL 11300	Следую эшелон 350, Астана Лайн 504 Will cross RULAD at FL 11300 Astana Line 504

90-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, direct (to) Astana, maintain FL 320	Almaty Control, Astana Line 504, request direct (to) Astana, due to s h o r t o f f u e l Maintaining FL 320, Astana Line 504
Астана Лайн 504, следуйте эшелон 320, прямо на Астану	Алматы Контроль, Астана Лайн 504, прошу спрямление на Астану из-за малого остатка топлива

91-кесте

Диспетчер	Пилот
Астана Лайн 504, Алматы Контроль, рубеж у х о д а 7 . 1 5	Алматы Контроль, Астана Лайн 504, рубеж ухода з а п а с н о й М а н а с
Astana Line 504, decision point at 07.15	Almaty Control, Astana Line 504, decision point at 07.15, alternate Manas

92-кесте

Диспетчер	Пилот
21190, Алматы Район, Шиликемер на 250 метров ПВП по давлению 707 миллиметров (давление аэродрома) доложить	Алматы Район, 21190, геоточка, 250 метров ПВП, Шиликемер в 20 минут Алматы Район, 21190, Шиликемер на 250 метров ПВП по давлению 707 миллиметров доложить Алматы Район, 21190, Шиликемер 250 метров ПВП

93-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, hold over AI, FL210, expect onward clearance at 03, landing delays at Almaty 20 minutes Астана Лайн 504, ожидайте над AI эшелон 210, ожидайте нового разрешения в 03 минуты, задержка на посадку в Алматы 20 минут	Hold over AI, FL210, expect onward clearance at 03, Astana Line 504 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 Астана Лайн 504, ожидайте над AI, эшелон 250, ожидается задержка на 10 минут из-за очистки от снега Алматы	Hold over AI, FL 250, Astana Line 504 Жду над AI, эшелон 250, Астана Лайн 504
Astana Line 504, are you able to lose 10 minutes? Astana Line 504, report revised estimate for UMTYL Астана Лайн 504, Вы в состоянии ожидать 10 минут? Астана Лайн 504, сообщите уточненное время пролета UMTYL	Astana Line 504, negative, only 6 minutes Astana Line 504, UMTYL 14.50 Астана Лайн 504, нет, только в течение 6 минут Астана Лайн 504, UMTYL в 14.50

94-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, hold between AI and UC, FL 120, all turns right, expect further clearance at 12.05 Астана Лайн 504, ожидайте между AI и UC, эшелон 120, все развороты правые, следующее разрешение в 12.05	Astana Line 504, request extended holding 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 Жду между AI и UC эшелон 120, все развороты правые, ожидаю следующего разрешения в 12.05, Астана Лайн 504

95-кесте

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

96-кесте

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

97-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, report your heading Astana Line 504, for identification turn left, heading 080 Astana Line 504, identified, 30 kilometers north of KI, continue present heading	Heading 110, Astana Line 504 Left heading 080, Astana Line 504 Continue present heading, Astana Line 504
Астана Лайн 504, доложите курс Астана Лайн 504, для опознавания вправо, курс 80 Астана Лайн 504, опознаны, 30 километров Севернее АІ, продолжайте следовать с прежним курсом	Курс 110, Астана Лайн 504 Правым курс 80, Астана Лайн 504 Следую с прежним курсом, Астана Лайн 504
Astana Line 504, not identified, not yet within radar cover proceed to B E R V I Astana Лайн 504, не опознаны, еще не в зоне действия радиолокатора, следуйте на B E R V I по трассе B 1 4 2	Proceed to B E R V I via B 1 4 2 Astana Line 504 Следую на B E R V I по трассе B 1 4 2, Астана Лайн 504

98-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, will shortly be leaving radar cover, report REVKI Астана Лайн 504, скоро выйдете из зоны действия локатора, Ревки доложить.	Wilco, Astana Line 504 Понял Ревки доложу, Астана Лайн 504
Astana Line 504, will shortly lose radar identification, remain this frequency Астана Лайн 504, скоро выйдете из зоны действия локатора, оставайтесь на этой частоте	Roger, Astana Line 504 Понял, Астана Лайн 504

99-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504 report heading. Astana Line 504, for delaying action, turn left heading 050	Heading 080, Astana Line 504 Left heading 050, Astana Line 504
Астана Лайн 504 ваш курс? Астана Лайн 504, для опознавания (для создания интервала) левым разворотом курс 50	Курс 80, Астана Лайн 504 Левым курс 50, Астана Лайн 504

100-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, 30 kilometers south of AI resume own navigation direct to B E R V I	Roger direct to B E R V I, Astana Line 504
Астана Лайн 504 30 километров севернее Акчи, переходите на самостоятельное самолетовождение, следуйте прямо на B E R V I. Astana Line 504 Cleared direct REGMU, expect to rejoin AGUNA 4A at ADABA	Понял, курс на B E R V I , Астана Лайн 5 0 4 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. Roger, expecting radar vectoring for ILS-Y

Astana Line 863, Aktobe - Approach, radar contact, expect radar vectoring for ILS-Y approach RW13, direct to RIMUN, QNH 1016 millibars, descend to altitude 3000 feet	approach RW13, direct to RIMUN, descending to altitude 3000 feet QNH1016 millibars, Astana Line 863
Astana Line 863, report heading. Astana Line 863, distance 25 kilometers from AKB radar vectoring for ILS-Y approach RW13, turn left heading 220, maintain altitude 3000 feet. Astana Line 863, turn left heading 155, cleared for ILS-Y approach runway 13, report localizer established. Astana Line 863, contact Tower 119,4	Heading 270, Astana Line 863. Roger, turning left heading 220, maintaining altitude 3000 feet, Astana Line 863. Roger, turning left heading 155, cleared for ILS-Y approach, runway 13, will report localizer established, Astana Line 863. Localizer established, Astana Line 863. Contact Tower on 119,4, Astana Line 863
Астана Лайн 863, Актобе-Подход, контролирую по вторичному, ожидайте векторение для захода ILS-Y ВПП13, курс на RIMUN, QNH1016 миллибар снижайтесь 3 0 0 0 ф у т о в . Астана Лайн 863 сообщите курс. Астана Лайн 863, удаление 25 километров, векторение для захода ILS-Y ВПП13, влево курс 220, следуйте 3000 ф у т о в . Астана Лайн 863, влево курс 155, заход ILS ВПП13 разрешаю, захват курсового доложить. Астана Лайн 863, работайте с Вышкой 119,4	Актобе-Подход, Астана Лайн 863, информация "В", QNH1016 миллибар, прошу дальнейшее с н и ж е н и е . Понял, ожидаю векторение для захода ILS-Y, ВПП13, курс на RIMUN, снижаюсь 3000 футов QNH 1016 миллибар, Астана Лайн 863 Курс 270, Астана Лайн 863. Понял, влево на курс 220, следую 3000 футов, Астана Лайн 863 . Понял, влево на курс 155, заход ILS ВПП13 разрешен, захват курсового доложу, Астана Л а й н 8 6 3 . Захват курсового, Астана Лайн 863. С Вышкой 119,4, Астана Лайн 863.

103-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, report heading Astana Line 504, continue present heading Астана Лайн 504, доложите курс Астана Лайн 504, продолжайте следовать с прежним курсом	Heading 050, Astana Line 504 Continue present heading, Astana Line504 Курс 50, Астана Лайн 504 Продолжаю следовать с прежним курсом, Астана Лайн 504

104-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, fly heading 275 Астана Лайн 504, курс 275	Turning left heading 275, Astana Line 504 о г Turning right heading 275, Astana Line 504 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 Астана Лайн 504, работайте с Алматы Подход 124,8 и доложите курс.	Almaty Approach, Astana Line 504, FL 200, on heading 110 Алматы Подход, Астана Лайн 504, эшелон 200 на курсе 110

106-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, roger	Astana Line 504, TCAS RA

Астана Лайн 504, Алматы Контроль, понял TCAS RA.	Алматы Контроль, Астана Лайн 504, выполняю TCAS RA.
Astana Line504, roger. Астана Лайн 504, Алматы Контроль, разрешаю эшелон 260	Clear of conflict returning FL 260, Astana Line 504. Конфликтная ситуация разрешена, возвращаюсь на эшелон 260 (согласно ранее полученному диспетчерскому разрешению), Астана Лайн 504.

107-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, climb FL300 Astana Line 504, roger	Unable, TCAS RA, Astana Line 504
Астана Лайн 504, набирайте эшелон 3 0 0 Астана Лайн 504, понял.	Не могу выполнить Ваше указание, TCAS RA, Астана Лайн 504.

108-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504 unknown traffic 1 o'clock 15 kilometers 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 40 километров, пересекает курс справа налево, на эшелоне 110, ЯК-42	Понял, набираю эшелон 100, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, встречный борт, удаление 45километров, 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, 20 kilometers , crossing left to right, f a s t m o v i n g Astana Line 504, turn left heading 050 Astana Line 504, clear of traffic, resume own navigation direct...	Negative contact, request vectors, Astana Line 504 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 15 kilometers, crossing left to right, height unknown, fast moving. If not sighted turn left heading 270 Astana Line 504, traffic is no longer a factor, resume own navigation, direct AI	Left heading 270, Astana Line 504 Direct AI, Astana Line 504

110-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, avoiding action, turn right immediately heading 050, traffic 10 o'clock 10 kilometers crossing left to right indicating slightly above, fast moving Астана Лайн 504, для расхождения, немедленно поверните вправо на курс 50, самолет на 10 часов, 10 километров, пересекает слева направо, немного выше, двигается с большой скоростью Astana Line504, now clear of traffic, resume own navigation, direct BERV Астана Лайн 504, разошлись, возобновляйте самостоятельную навигацию прямо на BERV	Right heading 050, Astana Line504 Правым разворотом, курс 50, Астана Лайн 504 Direct BERV, Astana Line 504 Прямо на BERV, Астана Лайн 504

111-кесте

Фраза	Значение

Н а английском языке	На русском языке	
Squawk 5045	Установите к о д ответчика 5045	Установите код ответчика 5045.
Confirm squawk	Подтвердите к о д ответчика	Подтвердите установку кода ответчика.
Reset (mode) (code)	(Установите (повторно (режим) (код)	Установите повторно (режим) (код). Применяется при нечеткой видимости кода на дисплее диспетчера или при наборе экипажем ошибочного кода
Squawk Ident	Установите ответчик в режим " Оpoznание" "	Включите специальный режим "Оpoznание". 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"
St op squawk	Выключите ответчик	Выключите ответчик
St op squawk Charlie	Отключите режим " Чарли"	Отключите режим передачи барометрической высоты
St op squawk Charlie, wrong indication	Отключите режим " Чарли", неправильная индикация	Отключите режим передачи барометрической высоты из-за его неисправности.
Verify level	Проверьте эшелон	Проверьте и подтвердите эшелон полета. Используется для проверки точности информации о высоте, полученной в режиме С, на дисплее диспетчера.

112-кесте

Диспетчер	Пилот
-----------	-------

Astana Line 504, my radar shows FL115 (3500 meters), check altimeter setting and confirm level о р Astana Line 504, your transponder indicating FL 115 (3500 meters), check altimeter setting and confirm level Астана Лайн 504, мой локатор показывает FL 115 (3500 метров), проверьте установку высотомера и подтвердите эшелон полета и л и Астана Лайн 504, ответчик показывает FL 115 (3500 метров), проверьте установку высотомера и подтвердите эшелон полета	Astana Line 504, set 1013, maintaining FL 120 Астана Лайн 504, 1013 установлено, эшелон 120
Astana Line 504, wrong indication stop squawk Charlie Астана Лайн 504, неправильная индикация прекратите работу ответчика в режиме Charlie	Astana Line 504, stop squawk C h a r l i e Астана Лайн 504, прекращаю работу ответчика в режиме Charlie

113-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, squawk 4408 Астана Лайн 504, код ответчика 4408	Squawk 4408, Astana Line 504 Код ответчика 4408, Астана Лайн 504
Astana Line 504, squawk ident Астана Лайн 504, ответчик в режим опознавания	Squawk ident, Astana Line 504 Ответчик в режим опознавания, Астана Лайн 504
Astana Line 504, confirms squawk Астана Лайн 504, подтвердите код ответчика	Squawk 4408, Astana Line 504 Код ответчика 4408, Астана Лайн 504
Astana Line 504, reset 4408 Астана Лайн 504, переустановите код ответчика 4408	Resetting 4408, Astana Line 504 Переустанавливаю код 4408, Астана Лайн 504
Astana Line 504, check altimeter setting Астана Лайн 504, проверьте установку высотомера	Set 1013 millibars, Astana Line 504 Установлено 1013 миллибар Астана Лайн 504
Astana Line 504, confirm transponder operating Астана Лайн 504, подтвердите работу ответчика	Negative, transponder unserviceable, Astana Line 504 Ответчик не работает, Астана Лайн 504

114-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, reply not received if you read me turn left heading 010, I say again turn left heading 010 Astana Line 504, turn observed, position 30 kilometers west of AI, will continue to pass instructions Astana Line 504, reply not received if you read me squawk ident, I say again squawk ident Astana Line 504, squawk observed, I will continue to pass instructions	
Астана Лайн 504, Алматы Подход, вас не слышу если слышите меня, влево курс 90 Астана Лайн 504, разворот вижу, идете правее трассы 15 километров, удаление от ОТАРИ 45 к и л о м е т р о в . Астана Лайн 504, Алматы Подход, вас не слышу, если слышите меня установите код ответчика 7 6 0 0 . Астана Лайн 504, 7600 наблюдаю, на трассе удаление 75 километров прямой 345	

115-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, hold over AI FL 150 as published Astana Line 504, hold over AI, FL 150, inbound track 250, left hand pattern outbound time 1 minute	Astana Line 504, request holding procedures Holding over AI, FL 150, inbound track 250, left hand pattern outbound time 1 minute, Astana Line 504
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) и л и	Ожидаю над Акчи эшелон 150, курс на/от точки 1350/3150 , развороты правые 1 минута выход в

Астана Лайн 504, Алматы Подход, ожидайте над Акчи эшелон 150, как опубликовано	45 минут (по команде), Астана Лайн 504. Ожидаю над Акчи эшелон 150, Астана Лайн 504.
--	--

116-кесте

Диспетчер	Пилот
Астана Лайн 504, ожидайте на радиале 190 от АЛМ между 10 и 35 километрами ДМЕ, эшелон 200 курс на точку 10 все развороты правые, ожидаемое время п о д х о д а 1 0 : 4 5 . Astana Line 504, hold on the 190 radial of the Almaty VOR between 10 and 35 kilometers DME, FL 200 inbound track 010 right hand pattern expected approach time 10 45	Астана Лайн 504, прошу ожидание к югу от АЛМ. Astana Line 504, request holding south of ALM

117-кесте

Speed 350 kilometers per hour	Скорость 350км/час
Report speed	Доложите скорость (имеется ввиду приборная воздушная скорость)
Maintain 300 kilometers per hour until outer marker	Держите скорость 300 км/час до внешнего маркера
Do not exceed 275 kilometers per hour	Не превышайте 275 км/час
Maintain present speed	Выдерживайте текущую скорость
Increase (or reduce) speed to 285 kilometers per hour (or greater or less)	Увеличьте (или уменьшите) скорость до 285 км/час (имеется ввиду приборная воздушная скорость)
Increase (or reduce) speed by 50 kilometers per hour	Увеличьте (или уменьшите) скорость на 50 км/час
No/ATC/speed restrictions	Ограничений/УВД/ по скорости нет (ниже 3000 метров по международным правилам экипажи выдерживают приборную скорость не более 463 км/час. Если диспетчер заинтересован в том, чтобы воздушное судно выдерживало более высокую скорость, то необходимо произнести эту фразу)
Reduce to minimum approach speed	Уменьшите скорость захода до минимальной
Reduce to minimum clean speed	Уменьшите скорость до минимальной на чистом крыле (при 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 practicable	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 ОБД 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	A F F I R M R V S M ПОДТВЕРЖДАЮ, ДОПУЩЕН К RVSM
Подтверждение пилота на отсутствие статуса утверждения к полетам с RVSM	N E G A T I V E R V S M К RVSM НЕ ДОПУЩЕН
Пилот государственного воздушного судна сообщает об отсутствии статуса утверждения к полетам с RVSM	N E G A T I V E R V S M S T A T E A I R C R A F T К R V S M Н Е Д О П У Щ Е Н В С Г О С У Д А Р С Т В Е Н Н О Й А В И А Ц И И
Орган ОБД отказывает в выдаче разрешения на вход в воздушное пространство RVSM	U N A B L E I S S U E C L E A R A N C E I N T O R V S M A I R S P A C E , M A I N T A I N (o r D E S C E N D T O , o r C L I M B T O) F L ... ЗАПРЕЩАЮ ВХОД В ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО RVSM, СЛЕДОВАТЬ (или СНИЖАЙТЕСЬ, или НАБИРАЙТЕ) ЭШЕЛОН
Пилот сообщает о сильной турбулентности/погодных условиях, влияющих на способность соблюдения требований RVSM по выдерживанию высоты	U N A B L E R V S M D U E T U R B U L E N C E НЕ МОГУ ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM ИЗ-ЗА ТУРБУЛЕНТНОСТИ
Пилот сообщает об ухудшении характеристик оборудования ниже требований для полета с RVSM	U N A B L E R V S M D U E E Q U I P M E N T НЕ МОГУ ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM ИЗ-ЗА ОТКАЗА ОБОРУДОВАНИЯ
Орган ОБД просит пилота доложить о возможности возобновить выполнение полета с RVSM	R E P O R T W H E N A B L E T O R E S U M E R V S M ДОЛОЖИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ К RVSM
Орган ОБД запрашивает подтверждение о том, что воздушное судно восстановило статус утвержденного для полетов в условиях RVSM или пилот готов возобновить полеты RVSM	C O N F I R M A B L E T O R E S U M E R V S M ПОДТВЕРДИТЕ ЧТО ГОТОВЫ К RVSM
Пилот готов возобновить выполнение полета с RVSM после чрезвычайных обстоятельств, связанных с оборудованием/погодными условиями	R E A D Y T O R E S U M E R V S M 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

<p>НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень) CLIMB VIA SID TO (level)</p>	<p>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</p>
<p>[НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО В Ы С О Т Е [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)</p>	<p>Разрешение отменить ограничение(я) по высоте вертикального профиля SID при наборе высоты</p>
<p>[НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО В Ы С О Т Е В (точка(и)) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s))</p>	<p>Разрешение отменить конкретное(ые) ограничение(я) вертикального профиля SID при наборе высоты</p>
<p>[НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО С К О Р О С Т И [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S)</p>	<p>Разрешение отменить ограничения по скорости SID при наборе высоты</p>
<p>[НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО С К О Р О С Т И В (точка(и)) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s))</p>	<p>Разрешение отменить конкретные ограничения по скорости SID при наборе высоты</p>
<p>НАБИРАЙТЕ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ ВЫСОТУ ДО (уровень) (или) НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ДО (уровень), БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО В Ы С О Т Е И С К О Р О С Т И CLIMB UNRESTRICTED TO (level) (or) CLIMB TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS</p>	<p>Разрешение набирать высоту и отменить ограничения по скорости и высоте SID</p>
<p>СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR ДО (уровень)</p>	<p>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,</p>

DESCEND VIA STAR TO (level)	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 НК770 DIRECT НК771, RW 04R	Разрешено LAKUT 3A через точку НК770 прямо на точку НК771ВПП 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)]; о г 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)] и л и 2) В РАЙОНЕ (описание) (или в РПИ (название)) [МЕЖДУ (уровни)]
BASIC GNSS (or SBAS, or G B A S) 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)]

119-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, Almaty Approach roger MAYDAY ...	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY Almaty Approach, Astana Line 504, engine number 1 on fire intend an immediate forced landing 30 kilometers south of AI. Passing FL 100 heading 025
Астана Лайн 504, Алматы Подход, понял прямой 45 удаление 95 километров время 14 часов 17 минут	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
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.	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY Almaty Radar, Astana Line 504, engines failed losing height will attempt to land Almaty, 40 kilometers north of Almaty. Passing FL 70 heading 280, request visual approach. Expecting visual approach runway 05 QNH 1003 millibars, descending to altitude 2000 feet, Astana Line 504
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	ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, Алматы Подход, Астана Лайн 504, отказ второго двигателя требуется срочная посадка, прохожу Акчи эшелон 190, курс150.

120-кесте

Диспетчер	Пилот
Люфтганза 2935, Алматы Контроль, понял. Lufthansa 2935, Almaty Control, roger your relayed MAYDAY from G-ABCD.	Терплю бедствие, Терплю бедствие, Терплю бедствие, Алматы Контроль, Люфтганза 2935 перехватил сигнал "Терплю бедствие" от G-ABCD, повторяю G-ABCD Джетстрим 31 горит двигатель, выполняет вынужденную посадку 120 километров восточнее ВОР Алматы, эшелон 270, снижается, курс 300. MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, Almaty Control, Lufthansa 2935 have intercepted MAYDAY from G-ABCD, I say again G-ABCD Jetstream 31 engines on fire, making forced landing 120 kilometers east of Almaty VOR, FL 270 descending, heading 300, over.

121-кесте

Диспетчер	Пилот
All stations, Almaty Approach, stop transmitting - MAYDAY, и л и Astana Line 504, stop transmitting - MAYDAY	
Всем бортам, Алматы Подход, прекратить передачу, Астана Лайн 504 терпит бедствие и л и 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
G-ABCD contact Tower 119.4	Almaty Radar G-ABCD cancel MAYDAY, engine restarted, runway in sight. Request landing. 119.4 G-ABCD
Астана Лайн 504, Алматы Подход, работать с Кругом 120,8.	Алматы Подход, Астана Лайн 504, отмена бедствия, эшелон 80, подхожу к рубежу 50 километров, прошу заход ВПП 05.

124-кесте

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

125-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, roger, turn left heading 160, descend FL 190, all emergency standing by.	PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN, Almaty Control, Astana Line 504, 150 kilometers outbound AI passing FL 270, passenger with suspected heart attack, request return to Almaty and priority landing. Left heading 160, descending FL 190, Astana Line 504.
Астана Лайн 504, Алматы Подход, прямой 320 удаление 87 километров, правым разворотом курс 140, снижайтесь, эшелон 80, ВПП 23.	ПАН ПАН, ПАН ПАН, ПАН ПАН, Алматы Подход, Астана Лайн 504, у нас больной пассажир на борту, необходима немедленная посадка.

126-кесте

Диспетчер	Пилот

Astana Line 504, Almaty Approach, roger, descent FL 100.	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY Almaty Approach, Astana Line 504, decompression, emergency descent FL 100 h e a d i n g 2 6 0 . Descending FL 100, Astana Line 504.
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.	ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, Алматы Подход, Астана Лайн 504, разгерметизация, аварийное снижение до эшелона 150, курс 70.

127-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, Almaty Approach, actual weather of Almaty at 09.00: wind calm, visibility 10 kilometers, sky clear, temperature plus 28 degrees, dew point plus 11 degrees, QNH 1002 m i l l i b a r s , 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	Roger, QNH 1002 , Astana Line 504 N O S I G . Понял, QNH 1002 миллибар, Астана Лайн 504

128-кесте

Термин	Количество облачности в октантах	
F E W	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 m e t e r s . Астана Лайн 504, видимость на ВПП начало полосы 650 метров, середина полосы 700 метров, конец полосы 600 метров. Astana Line 504, RVR runway 23 650 meters, 700 meters end 600 meters Астана Лайн 504, видимость на ВПП 650 метров, 700 метров и 600 метров	Roger, Astana Line 504 Понял, Астана Лайн 504 Roger, Astana Line 504 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 40 kilometers 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 40 км/час, сильный боковой снос вправо	Понял, Астана Лайн 504
Astana Line 504 caution: windshear reported 4 kilometers on final runway 23 at 200 meters (650 feet)	Roger, Astana Line 504
Астана Лайн 504, наблюдается сдвиг ветра 4 километра от торца ВПП 23 на высоте 200 метров (650 футов)	Понял, Астана Лайн 504

131-кесте

Диспетчер	Пилот
-----------	-------

Astana Line 504, braking action medium, heavy rain, time of measurement 08.30 Астана Лайн 504, условие торможения среднее, сильный дождь, время замера 08.30	
Astana Line 504, threshold runway 23 displaced 200 metres due broken surface. Астана Лайн 504, порец 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
Техника 4, Руление, следуйте по РД 1	Руление, Техника 4, разрешите следовать к ангару. Техника 4, по РД 1.

133-кесте

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

134-кесте

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

135-кесте

Диспетчер	Водитель
Сопровождение 1, Вышка, пресечение п о л о с у . разрешаю . Сопровождение 1, Вышка, понял	Вышка, Сопровождение 1, на РД 1 разрешите пересечь п о л о с у . Сопровождение 1, разрешили. Сопровождение 1 полосу освободил

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, выруливает А-310.	Техника 5 остановился на РД 2.

138-кесте

Диспетчер	Диспетчер
"Подход-Вышка", Астана Лайн 504, взлет 11.30. "Круг-Вышка", Астана Лайн 504, левым на Акчи, эшелон 3 2 0 "Подход-Круг" на Отари эшелон 320 "Контроль-Подход", Астана Лайн 504, Б-757 Отари 38 минут, эшелон 320	"Вышка-Подход", Астана Лайн 504. взлет 11.30 . "Вышка-Круг", Астана Лайн 504, левым на Акчи, эшелон 3 2 0 "Круг-Подход" Астана Лайн 504, на Отари э ш е л о н 3 2 0 "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

142-кесте

Диспетчер	Диспетчер
"РП" - "Руление", (Аварийно-спасательная – "Руление"), Астана Лайн 504, пожар в салоне, на РДС	"Руление" - "РП", ("Руление" - Аварийно-спасательная), Астана Лайн 504, пожар в салоне, на РДС
"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

Примечание – СКАТ работает под позывным VLASTA

144-кесте

Орган AFIS	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 МОС	Скат 107 Понял пройду западнее МОС
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 выруливаю 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
Scat 107 Irgiz Information start up at your discretion	Irgiz Information Scat 107 request start up
Скат 107 Иргиз Информация запуск по вашему усмотрению	Иргиз Информация Скат 107 прошу запуск
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
Scat 107 Irgiz Information pushback at your discretion	Irgiz Information Scat 107 request pushback
Скат 107 Иргиз Информация буксировка по вашему усмотрению	Иргиз Информация Скат 107 прошу буксировку

147-кесте

Орган AFIS	Экипаж ВС
Scat 107 no reported traffic RW 02	Scat 107 ready for taxi
Scat 107 roger	Scat 107 will taxi to holding point RW 02 via TW A
Скат 107 о движении не сообщалось полоса 02	Скат 107 готов к рулению
Скат 107 понял	Скат 107 выруливаю на предварительный через РД А полоса 02
Scat 107 report ready for departure	Scat 107 approaching holding point
Скат 107 доложите готовность к взлету	Скат 107 на предварительном

148-кесте

IS	Экипаж ВС
Scat 107 no reported traffic RW 02 free for departure	Scat 107 ready for departure
Scat 107 roger	Scat 107 will line up RW 02
Скат 107 о движении не сообщалось полоса 02 свободна для вылета	Скат 107 готов к вылету
Скат 107 понял	Скат 107 занимаю исполнительную полосу 02
Scat 107 roger take off at your discretion	Scat 107 will take off RW 02
Скат 107 понял взлет по вашему усмотрению	Скат 107 взлетаю полоса 02
Scat 107 RW 02 occupied due traffic	Scat 107 ready for departure
	Scat 107 holding
Скат 107 полоса 02 занята из-за движения	Скат 107 готов к вылету
	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

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

Орган AFIS	Экипаж ВС
Scat 107 join right hand circuit RW 02 wind 320 degrees 1 meters per second temperature + 5 QNH 1002 millibars traffic information Piper 28 on final	Scat 107 inbound base 300 meters (1000 feet) for landing
	Scat 107 roger right hand circuit RW 02 wind 320 degrees 1 meters per second temperature + 5 QNH 1002 millibars traffic information copied
Скат 107 входите в 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 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 информацию о движении записал
Scat 107 RW 02 occupied due traffic on RW	Scat 107 on final
Scat 107 roger	Scat 107 going round
Скат 107 полоса 02 занята из-за движения на полосе	Скат 107 на прямой
Скат 107 понял	Скат 107 ухожу на второй круг
Scat 107 RW 02 free land at your discretion	Scat 107 on final
Scat 107 roger	Scat 107 will land RW 02
Скат 107 полоса 02 свободна посадка на ваше усмотрение	Скат 107 на прямой
Скат 107 понял	Скат 107 выполняю посадку полоса 02
Scat 107 roger TW A available to apron	Scat 107 landing at 23
	Scat 107 vacate RW
Скат 107 понял РД А в вашем распоряжении до перрона	Скат 107 посадка в 23
	Скат 107 освободил полосу
Scat 107 rogerout	Scat 107 at apron out
Скат 107 конец	Скат 107 на перроне 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	Scat 107 start up at 43 will taxi to holding point RW 02 via TW A
	Скат 107 запуск в 43 буду выруливать на предварительный через РД А полоса 02
	Scat 107 approaching holding point
	Скат 107 на предварительном
	Scat 107 will line up RW 02
	Скат 107 занимаю исполнительную полосу 02
	Scat 107 will take off RW 02
	Скат 107 взлетаю полоса 02
	Scat 107 airborne at 17
Скат 107 взлет в 17	
Прибытие	Scat 107 will join right hand circuit RW 02 wind 320 degrees 1 metres per second temperature + 5
	QNH 1002 millibars
	Скат 107 буду входить в правый круг движения полоса 02 ветер 320 градусов 1 метр в секунду
	температура + 5 QNH 1002 миллибар
	Scat 107 on final
	Скат 107 на прямой
	Scat 107 going round
	Скат 107 ухожу на второй круг
	Scat 107 will land RW 02
	Скат 107 выполняю посадку полоса 02
Scat 107 landing at 23	
Скат 107 посадка в 23	
Scat 107 vacate RW	
Скат 107 освободил полосу	
По маршруту	Scat 107 after passing Jetisu will climb to altitude 2000 feet by QNH 1021
	Скат 107 после пролета Жетысу набираю высоту 2000 футов по QNH 1021
	Scat 107 departure from Irgiz maintaining 1000 feet by QNH estimated time over Jetisu at 14
	Скат 107 вылетел с Иргиза следую на 1000 футов по QNH расчетное пролета Жетысу в 14 минут

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

Scat 107 Almaty Information roger report over Jetisu	Almaty Information Scat 107 departure from Irgiz maintaining 1000 feet by QNH estimated time over Jetisu at 14
	Scat 107 wilco
Скат 107 Алматы Информация понял Жетысу доложите	Алматы Информация Скат 107 вылетел с Иргиза следую на 1000 футов по QNH расчетное пролета Жетысу в 14 минут
	Скат 107 доложу
Scat 107 roger	Scat 107 after passing Jetisu will climb to altitude 2000 feet by QNH 1021

Скат 107 понял	Скат 107 после пролета Жетысу набираю высоту 2000 футов по QNH 1021
Scat 107 roger	Scat 107 over Jetisu climbing 2000 feet by QNH
Скат 107 понял	Скат 107 пролет Жетысу набираю 2000 метров по QNH
Scat 107 contact Astana Information 124,8	Scat 107 have contact Astana Information on 124,8
	Scat 107 124,8
Скат 107 работайте Астана Информация на 124,8	Скат 107 установил связь с Астана Информация на 124,8
	Скат 107 124,8

154-кесте

Scat 107 Almaty Information roger report over Jetisu	Almaty Information Scat 107 over Kainar at 2000 feet by QNH 1013 estimated time over Jetisu at 14
	Scat 107 wilco
Скат 107 Алматы Информация понял Жетысу доложите	Алматы Информация Скат 107 над Кайнаром 2000 метров расчетное пролета Жетысу в 14 минут
	Скат 107 доложу
Scat 107 roger QFE 942	Scat 107 approaching Jetisu will descend to height 1000 feet request QFE
Скат 107 понял QFE 942	Скат 107 подхожу к Жетысу буду снижаться до высоты 1000 футов прошу давление QFE
Scat 107 roger contact Irgiz Information on 133,7	Scat 107 have contact Irgiz Information on 133,7
Скат 107 понял работайте с Иргиз Информация на частоте 133,7	Скат 107 установил связь с Иргиз Информация на частоте 133,7

155-кесте

Scat 107, Almaty Information roger MAYDAY	M A Y D A Y , M A Y D A Y , M A Y D A Y Almaty Information, Scat 107, engine number1 on fire intend an immediate forced landing 30kilometers south of MOC. Passing FL 50 heading 025
Скат 107 Алматы Информация, понял Бедствие	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.

156-кесте

Shapagat-Radio, EAK 5135 position ...	EAK 5135, Shapagat-Radio, Roger.
Шапагат-Радио, EAK 5135, мое местоположение ...	EAK 5135, Шапагат-Радио, понял.
Shapagat-Radio, EAK 5135, Report your weather.	EAK 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).
	EAK 5135, Шапагат-Радио, Погода – приземный ветер (число) градусов, видимость (расстояние) км/м, осадки (дождь, снег, ливень, и т.д.), облачность 1-2 октанта/

Шапагат-Радио, ЕАК 5135, Сообщите Вашу погоду.	рассеянная-разбросанная, и т.д., (число) футы, внешняя температура, QNH, QNF, наклон (число) градусов, крен (число) градусов, вертикальная качка (число) метров.
Shapagat-Radio, ЕАК 5135, Switch on the NDB.	ЕАК 5135, Shapagat-Radio, Wilco NDB frequency (number) kHz ident (letters) (if requested).
Шапагат-Радио, ЕАК 5135, Включите ВРМ.	ЕАК 5135, Шапагат-Радио, Выполняю, ВРМ частота 462 kHz, позывной AP.
Shapagat-Radio, ЕАК 5135, ETA is (time).	ЕАК 5135, Shapagat-Radio, Roger.
Шапагат-Радио, ЕАК 5135, Расчетное время посадки ... (время).	ЕАК 5135, Шапагат-Радио, Понял.
Shapagat-Radio, ЕАК 5135, Landing in (number) minutes.	ЕАК 5135, Shapagat-Radio, Roger.
Шапагат-Радио, ЕАК 5135, Посадка через ... (минуты)	ЕАК 5135, Шапагат-Радио, Понял.
Shapagat-Radio, ЕАК 5135, Overhead.	ЕАК 5135, Shapagat-Radio, Roger.
Шапагат-Радио, ЕАК 5135, Над точкой.	ЕАК 5135, Шапагат-Радио, Понял.
Shapagat-Radio, ЕАК 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)	ЕАК 5135, Shapagat-Radio, Roger.
Шапагат-Радио, ЕАК 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)	ЕАК 5135, Шапагат-Радио, Понял.
Shapagat-Radio, ЕАК 5135, Is the helideck available for landing?	ЕАК 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, ЕАК 5135, Вертодром пригоден для посадки?	ЕАК 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, ЕАК 5135, Ready for departure.	ЕАК 5135, Shapagat-Radio, Roger (or pass relevant information)
Шапагат-Радио, ЕАК 5135, к взлету готов.	ЕАК 5135, Шапагат-Радио, Понял (или передается необходимая информация).

Shapagat-Radio, EAK 5135, Departing.	EAK 5135, Shapagat-Radio, Roger.
Шапагат-Радио, ЕАК 5135, взлетаю.	ЕАК 5135, Шапагат-Радио, Понял.
Shapagat-Radio, EAK 5135, Switch off the NDB.	EAK 5135, Shapagat-Radio, Wilco.
Шапагат-Радио, ЕАК 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, ЕАК 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, ЕАК 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, ЕАК 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, ЕАК 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.