

**"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 РеспубликасыИнвестициялар және дамуминистрінің 2018 жылғы18 қыркүйекте № 654бұйрығына қосымша |
|   | Қазақстан РеспубликасыКөлік және коммуникацияминистрінің миндетінатқарушының2010 жылғы 15 қазандағы№ 454 бұйрығын бектілінген |

 **Ұшуды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде радиоалмасу фразеологиясының қағидалары**

 **1-тарау. Жалпы қағидалар**

      1. Осы Ұшуды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезiнде радиоалмасу фразеологиясының қағидалары (бұдан әрi – Қағидалар) "Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiн пайдалану және авиация қызметi 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 әзiрлендi және Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiндегi, сондай-ақ әуе қозғалысын ұйымдастыруды Қазақстан Республикасы жүзеге асыратын, одан тыс жерлердегi әуе кемелерiнiң (бұдан әрі – ӘК) экипаждары мен әуе қозғалысына қызмет көрсету органдарының диспетчерлерi арасында радиоалмасу жүргiзу тәртiбiн және үлгiлiк 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 (АТIS) 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 пунктінің (РДП) диспетчерлеріне, қонған кезде жақындау диспетчерлік пунктінің (ЖДП) диспетчерлеріне АТIS ақпаратын тыңдағаны немесе МВ-арна арқылы ауа-райын алғаны туралы хабарлайды. Егер әуе кемесінің экипажы АТIS ақпаратын тыңдағаны немесе МВ-арна арқылы ауа-райын алғаны туралы хабарламаса, онда диспетчер оны баяндауды талап етеді.

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

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

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

      13. Осы Қағидаларда Қазақстан аумағындағы ӘҚҚ-ның халықаралық практикадан айырмашылығы (өлшем бірліктері, әуе кеңісітігі 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 (аltitude) – теңiздiң орташа деңгейiнен вертикаль бойынша нүктенiң немесе нүкте ретiнде қабылданған объектiнiң деңгейiне дейiнгi қашықтық;

      2) әуеайлақтық қозғалыс (аerodrome traffic) – әуеайлақтың маневр жасау алаңындағы ӘК және көлік құралдарының қозғалысы, сондай-ақ әуеайлақ ауданында барлық ӘК ұшулары;

      3) әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету (аerodrome control service) – әуеайлақтық қозғалыстарға диспетчерлiк қызмет көрсету;

      4) ұшулардың әуеайлақтық шеңберi (аerodrome traffic circuit) – ол бойынша (немесе бөлiгi бойынша) ұшып көтерiлгеннен кейiн биiктiк алу, қонуға бет алу үшiн құлдилау, қонуды күту, әуеайлақ үстiнде ұшуды орындай алатын әуеайлақ ауданында белгiленген бағыт;

      5) көзбен шолып қарағандағы метеорологиялық жағдай (Visual meteorological conditions) – бұлтқа дейiнгi арақашықтық ұзақтығының және белгiленген минимумға сәйкес келетiн немесе одан асып түсетiн бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгiнiң шамаларын бiлдiретiн 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 дәлiз түрiндегi әуе кеңiстiгi;

      8) әуе қозғалысы (Air traffic) – ұшуда және әуеайлақтың маневр жасау алаңындағы әуе кемесінің қозғалысы;

      9) рұқсаттың қолданылу шекарасы (Clearance limit) – ӘК берiлетiн диспетчерлiк рұқсаттың оған дейiн жарамды пункті;

      10) ҰҚЖ-дағы көру мүмкiндiгiнiң қашықтығы (Runway visual range) – ҰҚЖ осьтiк жол сызығында тұрған әуе кемесінің кабинасынан ұшқыш ҰҚЖ бетiнде таңбаланған белгiлердi немесе ҰҚЖ шектейтiн не осьтiк жол сызығын белгiлейтiн оттарды көруi мүмкiн шектегi ең жоғары арақашықтық;

      11) екі жақты "жер – әуе" байланысы (Air-ground communication) – әуе кемелері мен ӘҚҚ органдары арасындағы екі жақты байланыс;

      12) диспетчерлiк аймақ (сontrol zone) – жер бетiнен бастап белгiленген жоғары шекараға дейiнгi созылатын бақыланатын ӘК;

      13) жақындау диспетчерлік қызмет көрсету (Approach control service) – ӘК әуеайлақтардан (тікұшақ айлақтарынан) ұшып келуi мен ұшып кетуiне байланысты ұшуларға диспетчерлiк қызмет көрсету;

      14) диспетчерлiк рұқсат (Air traffic control clearance) – диспетчерлiк қызмет көрсету органдары белгiлеген 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 кеңiстiгi (Controlled airspace) – әуе кеңiстiгiнiң сыныпталуына сәйкес оның шегiнде әуе қозғалысына диспетчерлiк қызмет көрсету қамтамасыз етілетін белгiлi бiр көлемдегi әуе кеңiстiгi;

      16) жол сызығы (Track) – оның кез келген нүктесiндегi, бағыты әдетте меридиандардың солтүстiк (ақиқат, магниттiк немесе шарттық) бағытынан бастап есептелетiн бұрыштық градуспен көрсетiлетiн ӘК жер үстiнде ұшу траекториясының проекциясы;

      17) әуе қозғалысына қызмет көрсету (Air traffic service) – тиiстi жағдайларда ұшу-ақпараттық қызмет көрсетудi, авариялық құлақтандыруды, әуе қозғалысына консультациялық қызмет көрсетудi, әуе қозғалысына диспетчерлiк қызмет көрсетудi (аудандық диспетчерлiк қызмет көрсету, жақын келгенде диспетчерлiк қызмет көрсету немесе әуеайлақтық диспетчерлiк қызмет көрсету) бiлдiретiн 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) – ӘҚҚ органдарына ұсынылатын әуе кемесінің көзделiп отырған ұшуы немесе ұшудың бір бөлiгi туралы белгiлi бiр мәлiметтердi қамтитын белгiленген нысандағы құжат;

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

      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 белгiлi бiр бағыттарды көрсету арқылы ӘК навигациялық дәлденуiн 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) белгiленген қысым шамасына жатқызылған және қысымның белгiленген аралықтары шамасында осындай басқа да беттерден биiк тұратын тұрақты атмосфералық қысым бетi;

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

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

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

      20. Қазақстан Республикасының аумағында (аумағы үстінде) ӘК экипаждары радиоалмасуды қазақ тілінде немесе орыс не ағылшын тілінде жүргізеді. Экипаждың байланысқа алғаш шыққан сәтінде таңдаған тілі осы диспетчерлік пункттің бүкіл жауапкершілік аймағында ұшу кезінде сақталады. Ұшу қауіпсіздігі мақсатында, радиоалмасу жүргізу тілін тараптардың кез келгенінің бастамасы бойынша өзгертуге болады.

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

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

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

      3) ақпаратты беру дыбысын тұрақты деңгейде ұстау қажет;

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

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

 **2-параграф. Әріптер мен сандарды хабарлау**

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

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

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

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

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

      28. Бүтiн жүздіктерден, бүтiн мыңдықтардан және бүтiн мыңдықтар мен бүтiн жүздiктер қатарынан басқа сандарды ағылшын тiлiнде айтқан кезде, әрбiр сан жеке айтылады. Бүтiн жүздiктер мен бүтiн мыңдықтарды айтқан кезде жүздiктер немесе мыңдықтар санын бiлдiретiн әрбiр цифр жеке айтылғаннан кейiн, тиiсiнше "жүз" немесе "мың" сөзi айтылады. Мыңдықтар мен бүтiн жүздiктердi айтқан кезде әрбiр цифр мыңдықтар санын бiлдiретiн санда айтылып, одан кейiн "мың" сөзi, әрi қарай жүздiктер саны мен "жүз" сөзi айтылуы тиiс. Сандарды айту үлгiсi осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 3-кестеде ағылшын және орыс тілдерінде келтiрiлген.

      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, биiктiк) UC арқылы жүрiңiз – "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. ӘҚҚ 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 (ӘҚҚ органының) диспетчерін шақыру үшін ӘК экипажы оның географиялық орналасқан жерін (шартты атауын) және берілген радиотелефондық шақыру белгісін атайды.

      ӘҚҚ-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 белгiлерi соңғы үш цифры немесе соңғы екi әрпi бiрдей немесе үндес (дыбысталуы ұқсас) екi немесе одан көп ӘК анықталған жағдайда, оның шақыру белгiсiн қысқартуға рұқсат етілмейді. Белгiлерi үндес ӘК бар аймақта (ауданда) толық шақыру белгiлерiн қолдану туралы нұсқауды ӘҚҚ диспетчерлік пунктiнiң диспетчерi 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 ӘҚҚ кезіндегі радиоалмасуға кедергі келтірмейтіндей орындалады.

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

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

      1) хабарлау:

      шақырылатын диспетчерлік пункттің шақыру белгісі;

      ӘК нөмірі (шақыру белгісі);

      сөздер:

      "radio check" - байланысты тексеру;

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

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

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

      2) жауап беру:

      ӘҚҚ органының диспетчерлік 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 барометрлiк биiктiгiн есептеу Нұсқаулыққа сәйкес жүргiзiледi.

      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 биiктiгiн өзгерту шектеулерi мынадай түрде берiлуi мүмкiн:

      1) әуедегi жағдай туралы ақпарат (қолданылатын үлгi: "эшелон 130-бен жүрiңiз, 140 эшелонда қарсы ӘК");

      2) әуе кеңiсiтiгiн пайдалану бойынша тыйым салулар мен шектеулердiң бары туралы мәлiметтер (қолданылатын үлгi: "Ақши - Ұзынағаш учаскесiнде 150-210 эшелондары жабық");

      3) қауiптi метеожағдайлар немесе орнитологиялық жағдай туралы ақпарат (қолданылатын үлгi: "алдынан/сол жағынан/оң жағынан 50 қашықтықта жарық, борттар бұлттардың үстiнен 330 қашықтықта өттi" немесе "500-ге дейiнгi биiктiкте 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 МВ арнасы әуеайлақтары ауданында қозғалтқыштарды іске қосуға рұқсат сұрар алдында әуеайлақтағы ағымдағы ақпаратты сұрайды. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 39-кестеде келтірілген.

      98. Қозғалтқыштарды iске қосуды сұрау диспетчерлiк қызмет көрсетудi жоспарлауды қамтамасыз ету және ұшуға рульдеуге рұқсатты күтiп отырған ӘК отынды босқа жұмсауын болдырмау мақсатында жүзеге асырылады.

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

      100. ATIS немесе МВ 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 МВ арнасы болған жағдайда – ATIS немесе МВ арнасындағы хабарға кірмеген шұғыл және метеорологиялық ақпараттағы өзгеріс;

      2) әуежайда ATIS немесе МВ 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 шығындамас үшін "Мұнара" ("Старт") диспетчерінен атқару стартына тоқтамай көтерілуге рұқсат сұрай алады. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 55-кестеде келтірілген.

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

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

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

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

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

      126. ӘК экипажына ұшуды орындауға берілетін рұқсат, 200 метр 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 қауiптi құбылыстар мен ауа-райы жағдайлары орын алған жағдайда, диспетчер бұл туралы ӘК экипажына хабарлайды. Экипаж өз шешімдерін қабылдайды және ол туралы диспетчерге хабарлайды. Үлгiсi осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 63-кестеде келтiрiлген.

 **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 тайым 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. Келiсiлген сатысыз биiктiк алуды немесе төмендеудi қамтамасыз ету үшiн екiншi реттiк радиолокациялық бақылау болған жағдайда, диспетчер ӘК тiк жылдамдығына қарай, ӘҚҚ-ны тапсыру (биiктiгiн) эшелонын қиып өткенге дейiн шектес диспетчерлiк пункттiң жиiлiгiне ауысу туралы бұйрық бередi.

 **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 дейiн төмендеуге болатын биiктiктi.

      Егер экипаж таңдалған қонуға бет алу жүйесiн баяндамаса, диспетчер ӘК осы түрi үшiн және қолданылатын ұшуды орындау қағидаларға қарай сол әуеайлақта мүмкiн болатын жүйелердiң iшiндегi ең жоғарғы жүйе бойынша қонуға бет алуға рұқсат бередi.

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

      146. Метеожағдайлар, ҰҚЖ-ның жай-күйi, тiркелу коэффициентi (тежеу тиімділігі), ауысу эшелоны туралы деректер экипажға әуежайда ATIS немесе МВ 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 бередi:

      1) әуедегi жағдай туралы (қажетiне қарай);

      2) жердегi жел бағыты мен жылдамдығы туралы;

      3) ҰҚЖ-да 2000 метр және одан кем көрiну туралы;

      4) қауiптi метеожағдайлар және оларды айналып өту тәртiбi, жерге жақын қабаттағы желдiң ұйытқуы (болған жағдайда) туралы;

      5) бұлттардың төменгi шегiнiң биiктiгi туралы, егер ол 200 метр және одан кем болса;

      6) ҰҚЖ-ның жай-күйi және егер олар берілген болса тiркелу коэффициентi (тежеу тиімділігі) туралы;

      7) қону ҰҚЖ-сы туралы (оң жақ/сол жақ). Қону топырақты ҰҚЖ-да жүргiзiлсе, оның негiзгi ҰҚЖ-ға қатысты орналасуы және белгiсi туралы;

      8) құстардың ұшып келуi туралы мәлiметтер.

      Диспетчер бұлттылық биiктiгi, көрiну, жел бағыты мен жылдамдығы, ҰҚЖ-ның жай-күйi және егер олар берілген болса тiркелу коэффициентi (тежеу тиімділігі), сондай-ақ топырақты ҰҚЖ-ның орналасуы мен олардың таңбалануы және құстардың ұшып келуi туралы мәлiметтердi әуежайда мыналар болмаған жағдайда хабарлайды:

      ауа-райын МВ 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 манервлеу 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. Үлгiсi осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 80-кестеде келтiрiлген.

      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. Үлгiсi осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 81-кестеде келтiрiлген.

      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. Диспетчердiң қонуға бет алуды жалғастыру туралы нұсқауы ("continue approach") қонуға берiлген рұқсат болып табылмайды. Экипаж қонуға рұқсатты күтедi немесе рұқсат уақтылы берiлмесе, екiншi айналымға кете бастайды.

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

      1) төмендеу жолындағы әуе кеңiстiгi мен ұшу жолағы бос екендiгiн;

      2) қону алдындағы түзуде ӘК арасындағы белгіленген аралықты бұзатын еш қауiп жоқ екендiгiн;

      3) ҰҚЖ-ның жай күйi ӘК экипажына мәлiм екендiгiн бiлдiредi.

      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 мүмкiндiгiнiң орнағанын хабарлайды. Диспетчер қонуға көзбен шолып бет алуға рұқсат бередi, ҰҚЖ нөмiрiн көрсетедi.

      166. "Мұнара" диспетчерімен байланысқа ауысу туралы нұсқау, жиiлiктi көрсетiп, ӘК тапсыру межесiне жеткен кезде берiледi. Үлгiсi осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 86-кестеде келтiрiлген.

 **15-параграф. Ұшып шыққан кезде жақындау аймағындағы радиоалмасу**

      167. ӘК экипажы байланысқа шыққан кезде, "Жақындау" диспетчерi 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 МВ 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 МВ арнасы арқылы ауа-райы ақпаратын алғаны туралы баяндайды. Егер экипаж ATIS немесе МВ арнасы ақпаратын алғаны туралы баяндамаса, экипаждан оны тыңдауды талап етеді.

      Кезектен ATIS ақпаратына немесе МВ 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 үшiн оны векторлау кезiнде ӘК экипажына алдын ала тура қонуға бұрылыс жасаған кезде дербес навигациялауды қайта бастауға нұсқау берiлмейдi.

      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 радиомаяктық 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 450-тан (тиімді мәні - 300) кем емес бұрышпен қонуға бет алудың соңғы кезеңінің жол сызығына шығу бағытын немесе бағыттар тобын береді. Ұшу бағыттарының мәндері үш мәнді цифрлармен көрсетіледі;

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

      6) қонуға бет алудың соңғы кезеңінің жол сызығына шығу бағытын белгілеумен қатар қонуға бет алуға рұқсат пен радиомаяктық 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 кемені 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:

      "сlosing" (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 кемесiнiң қозғалысын тұрақты бақылау кезiнде радиобайланыстың мiндеттi сеанстарын қысқарту мақсатында диспетчер нақты ӘК "қайталама бақылау" режимiн енгiзедi. Мұндай режимде экипаждар кезектi МЖП-дан ұшып өткендiгi және ӘҚҚ аймағынан (ауданынан) шықандығы туралы диспетчердiң нұсқауы (сұрауы) бойынша ғана баяндайды. Егер ұшу эшелонын (биiктiгiн) өзгерту қажет болса, онда мұндай өзгерту диспетчердiң рұқсатымен немесе диспетчердiң нұсқауымен экипаждың сұрауы бойынша жүзеге асырылады.

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

      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 жөнiндегi диспетчерге берiлетiн ұсынымдар:

      1) ӘК экипажынан жылдамдықты талап етiлетiн шамаға дейiн азайту мүмкiн бе екенiн анықтау қажет, үдемелi жылдамдықты көтерiп-азайтуға берiлетiн жалпы бұйрықты қолдану тиiмсiздеу болып табылады, себебi ӘК экипажына жылдамдықты қаншалықты өзгерту дәрежесi 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 тiк жылдамдықпен түсу кезiнде үдемелi жылдамдықты азайту қиынырақ болады және үдемелi жылдамдықты азайту ресурстары кейбiр ӘК түрлерiнде шектеулi екенiн ескерген жөн;

      5) 150 (4550 метр) эшелоннан төмен биiктiкте турбореактивтi ӘК үшiн жылдамдықты механикаландыруы және шассиi алынып тасталған турбореактивтi ӘК-ның ең төмен жылдамдығына сәйкес келетiн IAS 410 км/сағатқа (220 уз) дейiн және 1500 метрден төмен биiктiкте механикаландыруды шығару кезiнде 350 км/сағатқа (190 уз) дейiн 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)" сөзiн қолдану апат туралы хабарды бiлдiредi, ал хабар басында "pan pan pan (шұғыл)" шұғыл хабар екенiн бiлдiредi. Орын алған жағдайға байланысты, бұл сөздердi апат жағдайына және шұғылдығына қарай бастапқы шақыру кезiнде 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 бiр адамдардың ұшу қауiпсiздiгiне қатысты хабарлар берiледi.

      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 құлдилау 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 құлдилау 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 iстен шығуына байланысты, екi жақты байланыс болмаса, экипаж белгiленген тәртiпте қолдануға белгiленген жиiлiкте жеткiзулерiн берудi жалғастыра бередi. Мұндай хабарлар "қабылдағыштың iстен шығуына байланысты блиндпен хабарлаймын (Transmitting blind due to receiver failure)" деген сөз тiркестерiнен кейiн екi рет қайталанады. Хабарларда кезектi хабарлау уақыты немесе орны, сондай-ақ ӘК экипажының ұшуды орындау тәртiбiне қатысты әрi қарайғы ойы көрсетiледi.

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

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

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

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

 **8-параграф. Ұсталу кезіндегі радиоалмасу**

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

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

 **6-тарау. Метеорологиялық ақпарат**

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

      260. Бұлттылық туралы ақпаратты төмендегідей түрде беруге болады:

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

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

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

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

      Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшаның 129-кестесінде келтірілген

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

 **7-тарау. ҰҚЖ бетінің жай-күйі**

      264. 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. Тiркелу коэффициентi ("braking coefficient") немесе тежеу тиiмдiлiгi ("braking action") тиiстi өлшеу деректерi болған жағдайда хабарланады.

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

      267. ӘҚҚ 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 өзi мен байқалған әуе кемесiнiң 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 бара жатса, оның жүргізушісін орын алуы мүмкін қауіпті жағдай туралы ақпараттандыру үшін, диспетчер оның жүргізушісіне шұғыл әрекеттер жасауға нұсқау береді. Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 137-кестеде келтірілген.

 **10-тарау. Диспетчерлер арасында ӘҚҚ барысында ақпаратпен алмасу**

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

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

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

      1) ӘК түрін және шақыру белгісін;

      2) міндетті жеткізулер пунктінен (МЖП), тапсыру межесінен ұшып шығу, ұшып өту уақытын;

      3) ұшу эшелонын (биіктігін);

      4) ұшып шығуға, қонуға берген рұқсатты немесе тыйым салуды қайталайды.

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

      288. Әрбір 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 диспетчерi әуе кемесi ауданға кiрер алдында ЖДП диспетчерiне 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 (биiктiгi);

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

      Үлгiсi осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 139-кестеде келтiрiлген.

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

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

      293. Ұшу кезінде ерекше жағдайлар орын алған жағдайда, ӘК қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету ӘҚҚ пункттерінің өзара әрекеттесуші диспетчерлеріне, ұшу басшыларына, авариялық-құтқару қызметіне және басқа да мүдделі қызметтерге бұл туралы уақтылы және анық хабарлау арқылы жүзеге асырылады.

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

      1) хабардың кімге арналғаны;

      2) кім хабарлап отырғаны;

      3) диспетчерлік пункттің шақыру белгісі;

      4) ӘК тану индексі;

      5) апат сипаты;

      6) ӘК командирінің әрі қарайғы ойы (шешімі) және эеипаждың әрекеті;

      7) ӘК ұшып келе жатқан жері,

      8) ӘК ұшу эшелоны (биіктігі) мен бағыты;

      9) басқа да кез келген пайдалы ақпарат.

      Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасындағы 142-кестеде келтірілген.

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

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

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

      1) даулы жағдайдағы ӘК туралы ақпаратты (мүмкіндігінше қозғалыс бағытымен);

      2) турбуленттілік түрі мен санатын;

      3) ӘК биіктігін;

      4) ӘК ағымдағы немесе есепті орналасқан жері немесе ӘК экипажының баяндауына негізделген нүктеден ұшып өтудің есепті уақытын;

      5) қолда бар басқа да кез келген ақпаратты (жауапкершілік аймағын кесіп өту, ұшып көтерілу мен қонудың есепті уақыты, ӘК экипажынан алынған болжамды қону бағыты) көрсете отырып беріледі.

      Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшаның 143-кестесіңде 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-кестесіңде 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 ТІВА жиілігінде (ӘК-нің қозғалыс туралы ақпаратты радио арқылы тарату) ақпаратты беруді жүзеге асырады.

      Үлгісі осы Қағидаларға 2-қосымшасының 151-кестесінде келтірілген.

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

      311. ҰАҚ төмендегі ақпаратты ұсынуды қамтиды:

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

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

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

      4) навигациялық құралдардың пайдалану жағдайының өзгеруі туралы;

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

      6) пилотсыз басқарылмайтын аэростаттар туралы.

      Үлгісі осы Қағидалардың 2-қосымшасының 151-кестесінде келтірілген.

      312. Осы Қағидалардың 310-тармағында көрсетілген ақпараттан басқа, ұшуды қамтамасыз ететін ҰАҚ мыналарға 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 қаупі 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 Қағидсына 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);

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

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

|  |  |
| --- | --- |
|   | Ұшуды орындаужәне әуе қозғалысынақызмет көрсету кезіндерадиоалмасу фразеологиясыныңқағидаларына 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] B – [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 жүйесi (САБЖ)

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

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

      ADR - Advisory Route - Консультативный маршрут – Консультациялық бағыт

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

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

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

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

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

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

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

      AMSL - Above Mean Sea Level - Над средним уровнем моря – Орташа теңiз денгейiнiң үстiнен

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

      АTC - 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

      FAР - 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) - Төмендеудiң ең төменгi биiктiгi (абсолюттi/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 определҰнном 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 - Теңiздiң орташа деңгейiне келтiрiлген 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 жүйесi

      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 әуеқозғалысына қызмет көрсетукезінде радиоалмасуфразеологиясыныңқағидаларына2-қосымша |
|   | 1-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Латинский алфавит |
Русский алфавит |
|
Буква |
Слово |
Произношение, выраженное буквами русского алфавита (подчеркнутые слоги являются ударными) |
Буква |
Слово |
|
A
B
C
D
E
F
G
H
I
J
K
L
M
N
O
P
Q
R
S
T
U
V
W
X
Y
Z |
Alpha
Bravo
Charlie
Delta
Echo
Foxtrot
Golf
Hotel
India
Juliet
Kilo
Lima
Mike
November
Oscar
Papa
Quebec
Romeo
Sierra
Tango
Uniform
Victor
Whiskey
X-ray
Yankee
Zulu |
Алфа
Браво
Чарли или Шарли

Эко
Фокстрот
Голф
Хотэл
Индиа

Кило
Лима
Майк
Новембер
Оскар
Папа
Кэбек
Ромео
Сьерра
Танго
Юниформ или Униформ
Викта
Уиски
Эксрэй
Янки
Зулу
 |
А
Б
В
Г
Д
Е
Ж
З
И
Й
К
Л
М
Н
О
П
Р
С
Т
У
Ф
Х
Ц
Ч
Ш
Щ
Э
Ю
Я
Ы
Ь
Ъ |
Анна
Борис
Василий
Григорий
Дмитрий
Елена
Женя
Зинаида
Иван
Иван краткий
Константин
Леонид
Михаил
Николай
Ольга
Павел
Роман
Семен
Татьяна
Ульяна
Федор
Харитон
Цапля
Человек
Шура
Щука
Эхо
Юрий
Яков
Еры
Мягкий знак
Твердый знак |

|  |  |
| --- | --- |
|   | 2-кесте |

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

|  |  |
| --- | --- |
|   | 3-кесте |

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

|  |  |
| --- | --- |
|   | 4-кесте |

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

|  |  |
| --- | --- |
|   | 5-кесте |

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

|  |  |
| --- | --- |
|   | 6-кесте |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|
Время |
Передается на английском как: |
Передается на русском как: |
|

08.03
13.00
20.57 |
ЗИ-РО ТРИ или
ЗИ-РО ЭЙТ ЗИ-РО ТРИ
УАН ТРИ ЗИ-РО ЗИ-РО
ФАЙВ СЭВ-эн или
ТУ ЗИ-РО ФАЙВ СЭВ-эн |
Три минуты
Тринадцать часов
Двадцать часов пятьдесят семь минут |

|  |  |
| --- | --- |
|   | 7-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Пилот |
|
Аstanа Line 504, time 0611 |
Аstanа 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 или
ЗАПРОСИТЕ |
Мне бы хотелось знать … или Я хотел бы получить … |
|
ROGER |
ПОНЯЛ |
Я принял всю вашу последнюю передачу.
Примечание: Ни при каких обстоятельствах не используется в ответе на вопрос, требующий повторения или прямого утвердительного (ДА) или отрицательного (НЕТ) ответа. |
|
SAY AGAIN |
ПОВТОРИТЕ |
Повторите все или следующую часть вашей последней передачи. |
|
SPEAK SLOWER |
ГОВОРИТЕ МЕДЛЕНЕЕ |
Уменьшите скорость передачи. |
|
STAND BY |
ЖДИТЕ |
Будьте на приеме, я вас вызову. |
|
VERIFY |
ПРОВЕРЬТЕ
И ПОДТВЕРДИТЕ |
Проверьте и убедитесь в правильности. |
|
WILCO |
ВЫПОЛНЯЮ |
Ваше сообщение понял и буду выполнять. |
|
WORDS TWICE |
ПРОДУБЛИРУЙТЕ СЛОВА или
СЛОВА БУДУТ ПРОДУБЛИРОВАНЫ |
a)При запросе:
Связь плохая. Прошу передавать каждое слово или группу слов дважды.
b)Для информации:
Поскольку связь плохая, каждое слово или группу слов в данном сообщении буду передавать дважды. |
|
REPORT |
ДОЛОЖИТЕ / СООБЩИТЕ |
Передайте информацию о Ваших действиях. |
|
UNABLE |
НЕ ПРЕДСТАВЛЯЕТСЯ ВОЗМОЖНЫМ |
Я не могу выполнить ваш запрос, указание.
Примечание: слово unable, как правило сопровождается пояснением причины |

|  |  |
| --- | --- |
|   | 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 |
|

 |
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.

|  |  |
| --- | --- |
|   |  11-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Пилот |
|

Аstanа Line 504, Almaty Tower, pass your message |
Almaty Tower, Аstanа Line 504 |
|

Астана Лайн 504, Алматы Подход |
Алматы Подход, Астана Лайн 504 |

|  |  |
| --- | --- |
|   |  12-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Пилот |
|
Аstanа 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 |
|
SAY AGAIN
SAY AGAIN … (элемент)
SAY AGAIN ALL BEFORE … (первое слово принятое удовлетворительно)
SAY AGAIN ALL AFTER … (последнее слово принятое удовлетворительно)
SAY AGAIN ALL BETWEEN … AND … |
ПОВТОРИТЕ
ПОВТОРИТЕ... (элемент)
ПОВТОРИТЕ ВСЕ ДО...
ПОВТОРИТЕ ВСЕ ПОСЛЕ...
ПОВТОРИТЕ ВСЕ МЕЖДУ...И... |
Повторите 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 |
Aлматы 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 AKCHI 1D, FL 350, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8
Astana Line 504, read back correct |
Cleared to Frankfurt (destination), via AKCHI 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 |
Сleared 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
Astana Line 504, negative, climb FL 320  |
Climbing FL 310, Astana Line 504
Climbing FL 320, Astana Line 504 |
|
Астана Лайн 504, снижайтесь эшелон 190
Астана Лайн 504, ошибка, снижайтесь эшелон 190 |
Снижаюсь эшелон 180, Астана Лайн 504
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
2
3
4
5 |
Unreadable
Readable now and then
Readable but with difficulty
Readable
Perfectly readable |
Неразборчиво
Разборчиво временами
Разборчиво, но с трудом
Разборчиво
Отлично |

|  |  |
| --- | --- |
|   |  29-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Пилот |
|

Station calling, Almaty Ground, you are unreadable
or
Astana Line 504, Almaty Ground, read you 3
loud background whistle
or
Astana Line 504, Almaty Ground, read you 5 |
Almaty Ground, Astana Line 504, radio check  |
|

Астана Лайн 504, Алматы Руление, слышимость 1
или
Астана Лайн 504, Алматы Руление, слышимость 3, фоновый свист
или
Астана Лайн 504, Алматы Руление, слышимость 5 |
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 Лайн 504
Continue descending FL 120 Astana Line 504 |

|  |  |
| --- | --- |
|   |  32-кесте |

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

|  |  |
| --- | --- |
|   |  33-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Пилот |
|
Astana Line 504, descend immediately FL 260 due traffic |
Descend immediately FL 260, Astana Line 504 |
|
Астана Лайн 504, немедленно набирайте эшелон 120, встречный 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
or
Astana Line 504, leaving FL 330 for FL 190  |
|
Астана Лайн 504, снижение по расчету, эшелон 190 |
Снижение по расчету эшелон 190, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, снижаюсь эшелон 190 |

|  |  |
| --- | --- |
|   |  35-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Пилот |
|

Astana Line 504, roger |
Astana Line 504, BERVI 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
or
Astana Line 504, Almaty Ground, start up at time 35
or
Astana Line 504, Almaty Ground, expect start up at time 35
or
Astana Line 504 Almaty Ground, expect departure at time 49, start up when ready
or
Astana Line 504, Almaty Ground, expect departure at time 49, start up at own discretion |
Almaty Ground, Astana Line 504, stand
47 information Bravo, request start up |
|
Астана Лайн 504, Алматы Руление, запуск разрешаю
или
Астана Лайн 504, Алматы Руление, запуск в 45
или
Астана Лайн 504, Алматы Руление, ждать вылет в 15
или
Астана Лайн 504, Алматы Руление, запуск по готовности разрешаю
или
Астана Лайн 504, Алматы Руление, вылет в 15, запуск по готовности разрешаю |
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
555, разрешили
555, контрольное висение выполнил взлет по самолетному разрешите предварительный
или
555, контрольное висение выполнил взлет по вертолетному
с Вышкой 119,4 11555
Almaty Ground, 11555, request start up and spot hovering, information Alpha
555, approved
555, spot hovering completed, expecting running take off request taxi information
or
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 stand 49
оr
Astana Line 504, Almaty Ground, hold position, give way to Airbus crossing from left to right  |
Almaty Ground, Astana Line 504, stand 47 request tow to taxiway С for start up
Giving way, Astana Line 504 |
|
Астана Лайн 504, Алматы Руление, буксировку на РД С разрешаю
или
Астана Лайн 504, ждать |
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 С 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
or
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 А |
Astana Line 504, request taxi (request progressive taxi) |
|

Астана Лайн 504, по РД А предварительный разрешаю
или
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
or
Astana Line 504, holding short, request cross runway 05
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
или
Астана Лайн 504, взлетный 52, взлет с грунтовой, правее ВПП 05 100 метров, полоса освещена (маркирована щитами/маркировка отсутствует/ укатана и т.п.) по РД С, предварительный разрешаю |
Алматы Руление, Астана Лайн 504, разрешите предварительный
Предварительный разрешили, Астана Лайн 504
Предварительный разрешили, взлет с грунтовой, Астана Лайн 504 |

|  |  |
| --- | --- |
|   | 47-кесте |

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

|  |  |
| --- | --- |
|   | 48-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Пилот |
|

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 |

|  |  |
| --- | --- |
|   | 49-кесте |

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

|  |  |
| --- | --- |
|   | 50-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Пилот |
|

Astana Line 504, Almaty Tower, line up |
Almaty Tower, Astana Line 504, request line up
Lining up, Astana Line 504 |
|

Астана Лайн 504, Алматы Вышка, исполнительный разрешаю
или
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 |

|  |  |
| --- | --- |
|   | 51-кесте |

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

|  |  |
| --- | --- |
|   | 52-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Пилот |
|

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 min
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
или
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 сходу?
Астана Лайн 504, исполнительный и взлет разрешаю. |
Алматы Вышка, Астана Лайн 504, к взлету готов
Занимаю исполнительный и взлетаю, Астана Лайн 504 |

|  |  |
| --- | --- |
|   | 57-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Пилот |
|
Astana Line 504, line up and wait, vehicle crossing the runway
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 , Аstanа 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 504
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, влет 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
or
Astana Line 504, take-off immediately or hold short of runway
Астана Лайн 504, немедленно взлетайте или освободите ВПП
или
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, acknowledge
Астана Лайн 504, взлет запрещаю, повторяю, Астана Лайн 504, взлет запрещаю, подтвердите
или
Астана Лайн 504, взлет запрещаю, взлет запрещаю, ждать на исполнительном, ТУ – 154 уходит на второй круг |
Holding, Astana Line 504
Взлет запретили, Астана Лайн 504
Взлет запретили, ждем, Астана Лайн 504 |

|  |  |
| --- | --- |
|   |  65-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Пилот |
|
Astana Line 504, stop immediately, Astana Line 504, stop immediately, acknowledge
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 А
or
Astana Line 504, take next right
Astana Line 504, сontact Ground 121,7 |
Vacate left taxiway А, 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 А, report runway vacated
Astana Line 504, сontact 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; |
|
… PAPIs runway 05 unserviceable |
...система PAPI ВПП 05 не работает; |
|
…large flock of birds north of runway 23 near centre taxiway  |
...большая стая птиц севернее ВПП 23, вблизи центральной РД; |
|
… ILS 05 unserviceable  |
- ...ILS ВПП 05 не работает; |
|
… runway surface conditions 05: available width 32 metres, covered with thin patches of ice, braking action poor snow up to 30 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 |
…cводка 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
or
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
или
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
or
Astana Line 504, identified, cleared VOR approach, RW 05, transition level 60, descend to altitude 1500 meters, QNH 1003 millibars
or
Astana Line 504, identified, cleared NDB approach, RW05, transition level 60, descend to altitude 1500 meters (5000 feet), QNH 1003 millibars
or
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 по ВОР
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 1003миллибар, контроль по вторичному, Астана Лайн 504
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 360º для создания интервала. |
Понял, правый разворот на 360º, Астана Лайн 504 |

|  |  |
| --- | --- |
|   |  76-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Пилот |
|
Astana Line 504, ILS not available due to localizer failure, NDB approach available only
or
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 |
|
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 |
влево, курс 80, заход ВПП05 правая разрешили, захват курсового маяка доложу, КЗР 853
Захват курсового маяка, КЗР 853
Left heading 080, cleared for ILS approach RWY05R, wilco KLM410
Established on the localizer, KLM 410 |

|  |  |
| --- | --- |
|   |  79-кесте  |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Пилот |
|
Astana Line 504, report established on the localizer
or
Astana Line 504, report localizer established
Astana Line 504, contact Tower 128,0
or
Astana Line 504, report established on final approach track (RNAV approach)
or
Astana Line 504, report established on GBAS/SBAS approach course |
Localizer established, Astana Line 504
or
Established on final approach track Astana Line 504
or
Established on GBAS/SBAS approach course Astana Line 504 |
|
Астана Лайн 504, доложите захват курсового маяка
или
Астана Лайн 504 доложите выход на конечную линию захода (заход по RNAV)
или
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
или
Доложу выход на конечную линию захода Астана Лайн 504 (заход по RNAV)
или
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, continue approach
Astana Line 504, Almaty Tower, 14 kilometers from touchdown left (right) of track
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) курса
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 504
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 504
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
or
Astana Line 504, RVR 150 metres, below minima of the aerodrome, wind 270 degrees 5 metres per second cleared to land, RW 23 right  |
Сleared 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.
или
Астана Лайн 504, видимость 150 метров, ниже минимума аэродрома, ветер 270º 5 метров в секунду, посадку разрешаю, ВПП 23 правая |
Посадку разрешили, Астана Лайн 504
или
Ухожу на второй круг, Астана Лайн 504 |

|  |  |
| --- | --- |
|   |  84-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Пилот |
|

Astana Line 504, contact Radar 128,0
оr
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
или
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 350
Astana Line 504, Turn right heading 330 , until passing FL 140, then direct (to) OTARI |
Almaty Approach, Astana Line 504, passing FL 80
Climbing FL 350 , Astana Line 504
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
или
Астана Лайн 504, Алматы Подход, набирайте эшелон 320, пересечение эшелона 200 доложить
Астана Лайн 504, работайте с Контролем 135,4 |
Алматы Подход, Астана Лайн 504, пересекаю эшелон 80
Набираю эшелон 350, контроль по вторичному Астана Лайн 504
Алматы Подход, Астана Лайн 504, набираю эшелон 320, пересечение эшелона 200 доложу
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
Астана Лайн 504, ВПП мокрая, коэффициент сцепления 0,5
Астана Лайн 504, работайте с Кругом 120,8 |
Алматы Подход, Астана Лайн 504, пересекаю эшелон 210, снижаюсь эшелон 80 информация Анна, запасной Манас
Снижаюсь эшелон 80, контроль по вторичному, Астана Лайн 504
ВПП мокрая, коэффициент сцепления 0,5, Астана Лайн 504
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
Astana Line 504, Almaty Control, identified maintain FL 330
or
Cleared to REVKI flight planned route maintain FL 330  |
Almaty Control, Astana Line 504, BERVI FL 330
Cleared to REVKI via B142, after UC, direct KI, maintain FL 330, Astana Line 504
Maintain FL 330, Astana Line 504 |
|
Astana Line 504, Almaty Control, identified, cleared to BERVI via NT, climb FL300  |
Almaty Control, Аstanа Line 504, FL140
Cleared to BERVI via NT, climbing FL300, Astana Line 504 |
|
Астана Лайн 504, Алматы Контроль, следуйте эшелон 350
Astana Line 504 Advise if able to cross RULAD at FL 11300 |
Алматы Контроль, Астана Лайн 504, Ревки 45, эшелон 350, Кирбалтабай 07, на Акчи
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
Астана Лайн 504, следуйте эшелон 320, прямо на Астану |
Almaty Control, Astana Line 504, request direct (to) Astana, due to short of fuel
Maintaining FL 320, Astana Line 504
Алматы Контроль, Астана Лайн 504, прошу спрямление на Астану из-за малого остатка топлива |

|  |  |
| --- | --- |
|   |  91-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Пилот |
|

Астана Лайн 504, Алматы Контроль, рубеж ухода 7.15
Astana Line 504, decision point at 07.15 |
Алматы Контроль, Астана Лайн 504, рубеж ухода 7.15, запасной Манас
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 АI 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 АI, 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 АI, эшелон 250, ожидается задержка на 10 минут из-за очистки от снега Алматы |
Hold over AI, FL 250, Astana Line 504
Жду над АI, 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 cвязь 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 AI, 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 BERVI via B142
Астана Лайн 504, не опознаны, еще не в зоне действия радиолокатора, следуйте на BERVI по трассе В142 |
Proceed to BERVI via B142, Astana Line 504
Следую на BERVI по трассе В142, 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 BERVI |
Roger direct to BERVI, Astana Line 504 |
|
Астана Лайн 504 30 километров севернее Акчи, переходите на самостоятельное самолетовождение, следуйте прямо на BERVI.
Astana Line 504 Cleared direct REGMU, expect to rejoin AGUNA 4A at ADABA |
Понял, курс на BERVI , Астана Лайн 504
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 |
|
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 |
Aktobe-Approach, Astana Line 863, information "В", QNH 1016 millibars, request descent.
Roger, expecting radar vectoring for ILS-Y approach RW13, direct to RIMUN, descending to altitude 3000 feet QNH1016 millibars, Astana Line 863 |
|
Astana Line 863, report heading.
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 3000 футов.
Астана Лайн 863 сообщите курс.
Астана Лайн 863, удаление 25 километров, векторение для захода ILS-Y ВПП13, влево курс 220, следуйте 3000 футов.
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 снижение.
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 Лайн 863.
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
or
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 300
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, fast moving
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 BERVI
Астана Лайн 504, разошлись, возобновляйте самостоятельную навигацию прямо на BERVI |
Right heading 050, Astana Line504
Правым разворотом, курс 50, Астана Лайн 504
Direct BERVI, Astana Line 504
Прямо на BERVI, Астана Лайн 504 |

|  |  |
| --- | --- |
|   | 111-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Фраза |
Значение |
|
На английском языке |
На русском языке |
 |
|
Squawk 5045 |
Установите код ответчика 5045 |
Установите код ответчика 5045. |
|
Confirm squawk |
Подтвердите код ответчика |
Подтвердите установку кода ответчика. |
|
Reset (mode) (code) |
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 "Опознавание" |
Включите специальный режим "Опознавание". Применяется для индивидуального опознавания воздушного судна. При выполнении этой команды экипажем на дисплее диспетчера радиолокационная отметка данного воздушного судна кратковременно отображается в пульсирующем режиме (при наличии соответствующего наземного оборудования) |
|
Squawk Mayday |
Установите ответчик в режим "Бедствие" |
Установите аварийный код.
Для обозначения ситуаций, когда воздушное судно терпит бедствие, установлен код 7700 |
|
Squawk Standby |
Установите ответчик в режим "Прием" |
Включите режим приема |
|
Squawk Charlie |
Установите ответчик в режим "Чарли" |
Установите ответчик в режим передачи барометрической высоты |
|
Check altimeter setting and confirm level |
Проверьте установку давления и подтвердите эшелон |
Проверьте установку давления на высотомере и подтвердите эшелон полета. Применяется, как правило, после выяснения ошибки в точности информации по высоте на дисплее диспетчера, выявленной после команды "Verify your level" |
|
Stop squawk |
Выключите ответчик |
Выключите ответчик |
|
Stop squawk Charlie |
Отключите режим "Чарли" |
Отключите режим передачи барометрической высоты |
|
Stop 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
or
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
или
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 Charlie
Астана Лайн 504, прекращаю работу ответчика в режиме Charlie |

|  |  |
| --- | --- |
|   | 113-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Пилот |
|
Astana Line 504, squawk 4408
Астана Лайн 504, код ответчика4408 |
Squawk 4408, Astana Line 504
Код ответчика 4408, Астана Лайн 504 |
|
Astana Line 504, squawkident
Астана Лайн 504, ответчик в режим опознавания |
Squawk ident, Astana Line 504
Ответчик в режим опознавания, Астана Лайн 504 |
|
Astana Line 504, confirmsquawk
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 километров.
Астана Лайн 504, Алматы Подход, вас не слышу, если слышите меня установите код ответчика 7600.
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 rack 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)
или
Астана Лайн 504, Алматы Подход, ожидайте над Акчи эшелон 150, как опубликовано |
Ожидаю над Акчи эшелон 150, курс на/от точки 1350/3150 , развороты правые 1 минута выход в 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 подхода 10:45.
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 убранных механизации крыла и шасси) |
|
Maintain Mach point 82 (or Mach 82) until MCA |
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 ОВД желает знать о наличии у воздушного судна статуса утверждения на выполнение полета с RVSM |
CONFIRM RVSM APPROVED
ПОДТВЕРДИТЕ ДОПУСК К RVSM |
|
Подтверждение пилота на наличие статуса утверждения к полетам с RVSM |
AFFIRM RVSM
ПОДТВЕРЖДАЮ, ДОПУЩЕН К RVSM |
|
Подтверждение пилота на отсутствие статуса утверждения к полетам с RVSM |
NEGATIVE RVSM
К RVSM НЕ ДОПУЩЕН |
|
Пилот государственного воздушного судна сообщает об отсутствии статуса утверждения к полетам с RVSM |
NEGATIVE RVSM
STATE AIRCRAFT
К RVSM НЕ ДОПУЩЕН
ВС ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВИАЦИИ |
|
Орган ОВД отказывает в выдаче разрешения на вход в воздушное пространство RVSM |
UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN (or DESCEND TO, or CLIMB TO) FL…
ЗАПРЕЩАЮ ВХОД В ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО RVSM, СЛЕДОВАТЬ (или СНИЖАЙТЕСЬ, или НАБИРАЙТЕ) ЭШЕЛОН |
|
Пилот сообщает о сильной турбулентности/погодных условий, влияющих на способность соблюдения требований RVSM по выдерживанию высоты |
UNABLE RVSM DUE TURBULENCE
НЕ МОГУ ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM ИЗ-ЗА ТУРБУЛЕНТНОСТИ |
|
Пилот сообщает об ухудшении характеристик оборудования ниже требований для полета с RVSM |
UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT
НЕ МОГУ ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM ИЗ-ЗА ОТКАЗА ОБОРУДОВАНИЯ |
|
Орган ОВД просит пилота доложить о возможности возобновить выполнение полета с RVSM |
REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM
ДОЛОЖИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ К RVSM |
|
Орган ОВД запрашивает подтверждение о том, что воздушное судно восстановило статус утвержденного для полетов в условиях RVSM или пилот готов возобновить полеты RVSM |
CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM
ПОДТВЕРДИТЕ ЧТО ГОТОВЫ К RVSM |
|
Пилот готов возобновить выполнение полета с RVSM после чрезвычайных обстоятельств, связанных с оборудованием/погодными условиями |
READY TO RESUME RVSM
ГОТОВ К RVSM |

|  |  |
| --- | --- |
|   | 118-1-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Фразеология |
Содержание фразеологии |
|
CONFIRM RNAV (RNP) APPROVED |
Запрос на подтверждение допуска к полетам по RNAV (RNP) |
|
NEGATIVE RNAV (RNP) APPROVAL |
Отсутствие допуска RNAV (RNP) |
|
AFFIRM RNAV (RNP) APPROVAL |
Подтверждение допуска RNAV (RNP) |
|
UNABLE RNAV SID DUE TO RNAV (RNP) TYPE |
Сообщение диспетчеру при запросе ATC CLEARANCE о том, что бортовое оборудование RNAV (RNP) не сертифицировано по требуемому типу RNP для выполнения SID |
|
UNABLE RNAV SID |
Сообщение диспетчеру о невозможности выполнить RNAV SID |
|
НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень)
CLIMB VIA SID TO (level) |
Разрешение набирать высоту по SID с опубликованными ограничениями по высоте и/или скорости, когда пилот должен набирать разрешенный эшелон и соблюдать опубликованные ограничения по высоте, выдерживать боковой профиль SID; и в зависимости от конкретного случая соблюдать опубликованные ограничения по скорости или выполнять указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД |
|
[НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ
[CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) |
Разрешение отменить ограничение(я) по высоте вертикального профиля SID при наборе высоты |
|
[НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ В (точка(и))
[CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s)) |
Разрешение отменить конкретное(ые) ограничение(я) вертикального профиля SID при наборе высоты |
|
[НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ
[CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) |
Разрешение отменить ограничения по скорости SID при наборе высоты |
|
[НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ В (точка(и))
[CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s)) |
Разрешение отменить конкретные ограничения по скорости SID при наборе высоты |
|
НАБИРАЙТЕ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ ВЫСОТУ ДО (уровень) (или) НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ДО (уровень), БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ И СКОРОСТИ
CLIMB UNRESTRICTED TO (level) (or) CLIMB TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS |
Разрешение набирать высоту и отменить ограничения по скорости и высоте SID |
|
СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR ДО (уровень)
DESCEND VIA STAR TO (level) |
Разрешение снижаться по STAR с опубликованными ограничениями по высоте и/или скорости, когда пилот должен снижаться до разрешенного эшелона и соблюдать опубликованные ограничения по высоте, выдерживать боковой профиль STAR и соблюдать опубликованные ограничения по скорости или выполнять указания по управлению скоростью, выданные органом УВД |
|
[СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ
[DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) |
Разрешение отменить ограничения по высоте STAR при снижении |
|
[СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR ДО (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ В (точка(и))
[DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s)) |
Разрешение отменить конкретные ограничения по высоте STAR при снижении |
|
[СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ
[DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) |
Разрешение отменить ограничения по скорости STAR при снижении |
|
[СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ В (точка(и))
[DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s)) |
Разрешение отменить конкретные ограничения по скорости STAR при снижении |
|
СНИЖАЙТЕСЬ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ (уровень) или СНИЖАЙТЕСЬ (уровень)БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ ПО ВЫСОТЕ И СКОРОСТИ
DESCEND UNRESTRICTED TO (level) or DESCEND TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS |
Разрешение снижаться и отменить ограничения по скорости и высоте STAR |
|
CLEARED DIRECT TO DF274 |
Разрешено следовать на точку DF274 |
|
CLEARED LAKUT 3A VIA HK770 DIRECT HK771, RW 04R |
Разрешено LAKUT 3A через точку HK770 прямо на точку HK771ВПП 04П |
|
(First contact) SDM246 NON RNAV |
При первом выходе на связь диспетчер информируется об отсутствии у рейса SDM246 возможности использования зональной навигации: NON RNAV |
|
Статус обслуживания глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) |
|
GNSS REPORTED UNRELIABLE (or GNSS MAY NOT BE AVAILABLE [DUE TO INTERFERENCE]);
1) IN THE VICINITY OF (location) (radius) [BETWEEN (levels)];
or
2) IN THE AREA OF (description) (or IN (name) FIR) [BETWEEN (levels)] |
ПЕРЕДАВАЕМЫЙ GNSS СИГНАЛ НЕНАДЕЖЕН (или GNSS МОЖЕТ НЕ ОБЕСПЕЧИВАТЬСЯ [ИЗ-ЗА ПОМЕХ])
1) В ОКРЕСТНОСТИ (место) (радиус) [МЕЖДУ (уровни)]
или
2) В РАЙОНЕ (описание) (или в РПИ (название)) [МЕЖДУ (уровни)] |
|
BASIC GNSS (or SBAS, or GBAS)
UNAVAILABLE FOR (specify operation) [FROM (time) TO (time) (or UNTIL
FURTHER NOTICE)] |
БАЗОВАЯ GNSS (или SBAS, или GBAS) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ДЛЯ (указать операцию) [С (время) ДО (время) (или ДО ПОСЛЕДУЮЩЕГО УВЕДОМЛЕНИЯ)] |
|
BASIC GNSS UNAVAILABLE [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)] |
БАЗОВАЯ GNSS HE 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,
или
Astana Line 504, stop transmitting - MAYDAY |
 |
|
Всем бортам, Алматы Подход, прекратить передачу, Астана Лайн 504 терпит бедствие
или
G-ABCD прекратить передачу, Астана Лайн 504 терпит бедствие. |
 |

|  |  |
| --- | --- |
|   | 122-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Пилот |
|
MAYDAY G-ABCD All other aircraft contact Almaty Radar 119,4, out |
 |
|
Всем бортам, Алматы Подход, Астана Лайн 504 терпит бедствие работать с Кругом 120,8 |
 |

|  |  |
| --- | --- |
|   | 123-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Пилот |
|

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 heading 260.
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 millibars, NOSIG.
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
Понял, QNH 1002 миллибар, Астана Лайн 504 |

|  |  |
| --- | --- |
|   | 128-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Термин |
Количество облачности в октантах |
|
FEW
SCATTERED
BROKEN
OVERCAST |
1 - 2
3 - 4
5 - 7
8 |

|  |  |
| --- | --- |
|   | 129-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Пилот |
|
Astana Line 504, RVR runway 23 touchdown 650 meters, midpoint 700 meters, stopend 600 meters.
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, торец ВПП 23 смещен на 200 метров из-за разбитой поверхности.. |
 |
|
Astana Line 504, grass mowing in progress south of midpoint of the runway.
Астана Лайн 504, идет покос травы в южной части от середины полосы. |
 |
|
Astana Line 504, taxiway C closed due maintenance, use taxiway A to vacate.
Астана Лайн 504, РД С закрыта из-за ремонтных работ, используйте РД А для освобождения. |
 |

|  |  |
| --- | --- |
|   | 132-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Водитель |
|

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 разрешаю.
Сопровождение 1, Вышка, понял |
Вышка, Сопровождение 1, на РД 1 разрешите пересечь полосу.
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 320
"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 320
"Круг-Подход" Астана Лайн 504, на Отари эшелон 320
"Подход-Контроль", Астана Лайн 504, Отари эшелон 320 |

|  |  |
| --- | --- |
|   | 139-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Диспетчер |
|
"Подход - Контроль", Отари 48, Астана Лайн 504, код 3517, эшелон 200, Алматы 10.06, Б-757 |
 "Контроль - Подход", Отари 48, Астана Лайн 504, код 3517, эшелон 200, Алматы 10.06, Б-757 |

|  |  |
| --- | --- |
|   | 140-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Диспетчер |
|
"Вышка-Круг", Астана Лайн 504, на прямой, заход по ИЛС. |
 "Круг-Вышка" Астана Лайн 504 наблюдаю. |

|  |  |
| --- | --- |
|   | 141-кесте |
|   | 142-кесте |

|  |  |
| --- | --- |
|
Диспетчер |
Диспетчер |
|
"РП" - "Руление", (Аварийно-спасательная – "Руление"), Астана Лайн 504, пожар в салоне, на РД С.
"РП" - "Старт", Астана Лайн 504, пожар второго двигателя, взлет прерван, на ВПП.
"РП" - "Круг", Астана Лайн 504, вынужденная посадка, сердечный приступ у пассажира
"РП" - "Подход", Астана Лайн 504, потеря радиосвязи, работает только на прием |
 "Руление" - "РП", ("Руление" - Аварийно-спасательная), Астана Лайн 504, пожар в салоне, на РД С.
"Старт" - "РП", Астана Лайн 504
пожар второго двигателя, взлет прерван, на ВПП.
"Круг" - "РП", Астана Лайн 504,
вынужденная посадка
"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 milIibars, 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 rogertake 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 |
MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY
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, ЕАК 5135, мое местоположение … |
ЕАК 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). |
|
Шапагат-Радио, ЕАК 5135, Сообщите Вашу погоду. |
ЕАК 5135, Шапагат-Радио, Погода – приземный ветер (число) градусов, видимость (расстояние) км/м, осадки (дождь, снег, ливень, и т.д.), облачность 1-2 октанта/рассеянная-разбросанная, и т.д., (число) футы, внешняя температура, QNH, QNF, наклон (число) градусов, крен (число) градусов, вертикальная качка (число) метров. |
|
Shapagat-Radio, EAK 5135, Switch on the NDB. |
EAK 5135, Shapagat-Radio,
Wilco NDB frequency (number) kHz ident (letters) (if requested). |
|
Шапагат-Радио, ЕАК 5135, Включите ВРМ. |
ЕАК 5135, Шапагат-Радио, Выполняю, ВРМ частота 462 kHz, позывной АР. |
|
Shapagat-Radio, EAK 5135,
ETA is (time). |
EAK 5135, Shapagat-Radio,
Roger. |
|
Шапагат-Радио, ЕАК 5135, Рассчетное время посадки … (время). |
ЕАК 5135, Шапагат-Радио, Понял. |
|
Shapagat-Radio, EAK 5135, Landing in (number) minutes. |
EAK 5135, Shapagat-Radio,
Roger. |
|
Шапагат-Радио, ЕАК 5135, Посадка через … (минуты) |
ЕАК 5135, Шапагат-Радио, Понял. |
|
Shapagat-Radio, EAK 5135,
Overhead. |
EAK 5135, Shapagat-Radio,
Roger. |
|
Шапагат-Радио, ЕАК 5135, Над точкой. |
ЕАК 5135, Шапагат-Радио, Понял. |
|
Shapagat-Radio, EAK 5135, (navigation
aid designator) outbound (this
indicates the pilot is using the
NDB as a navigational aid to
take him from overhead to a
point where he can safely
descend below cloud and
return under visual conditions
to the helideck) |
EAK 5135, Shapagat-Radio,
Roger. |
|
Шапагат-Радио, 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, EAK 5135, Is the helideck
available for landing? |
EAK 5135, Shapagat-Radio,
Affirm helideck available (for landing) or helideck obstructed, expect (number) minutes delay, or Deck closed due to (reason), expect (number) minutes delay.
NOTE: Transmission of ‘for landing’ is optional |
|
Шапагат-Радио, 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, EAK 5135, Ready for departure. |
EAK 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. |
ЕАК 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. |
ЕАК 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. |
ЕАК 5135, Арктикаборг, Мое местоположние … (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. |

 © 2012. Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінің «Қазақстан Республикасының Заңнама және құқықтық ақпарат институты» ШЖҚ РМК