

Об утверждении Правил фразеологии и радиообмена при выполнении полетов и обслуживания воздушного движения

Приказ и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 15 октября 2010 года № 454. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 15 ноября 2010 года № 6635.

Сноска. Заголовок - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 24.02.2023 № 118 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Примечание РЦПИ!

Порядок введения в действие приказа см. п. 4.

В соответствии с пунктом 5 статьи 30 Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" **ПРИКАЗЫВАЮ:**

Сноска. Преамбула - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 24.02.2023 № 118 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Утвердить прилагаемые Правила фразеологии и радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения.

Сноска. Пункт 1 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 24.02.2023 № 118 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. Комитету гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (Адимолда Р.О.) в установленном порядке обеспечить представление настоящего приказа в Министерство юстиции Республики Казахстан для государственной регистрации.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на вице-министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Дюсембаева Е.С.

4. Настоящий приказ вводится в действие со дня государственной регистрации.

И.о. Министра

Е. Дюсембаев

Утверждены приказом
и.о. Министра транспорта и
коммуникаций
Республики Казахстан
от 15 октября 2010 года № 454

Правила фразеологии и радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения

Сноска. Заголовок правил - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 24.02.2023 № 118 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Сноска. Правила в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 18.09.2018 № 654 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 1. Общие положения

1. Настоящие Правила фразеологии и радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения (далее - Правила) разработаны в соответствии с требованиями Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации", Инструкции по организации и обслуживанию воздушного движения, утвержденной приказом исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 16 мая 2011 года № 279 (зарегистрированной в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан под № 7006) (далее – Инструкция) и определяют порядок ведения и типовую фразеологию радиообмена между экипажами воздушных судов (далее – ВС) и диспетчерами органов обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве Республики Казахстан, а также за ее пределами, где организацию воздушного движения осуществляет Республика Казахстан.

Сноска. Пункт 1 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 24.02.2023 № 118 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. Требования настоящих Правил выполняются лицами руководящего, летного, диспетчерского состава, участвующими в выполнении полетов и обслуживании воздушного движения, а также персоналом наземных служб при работе на летном поле различных транспортных и аэродромных средств.

3. Настоящие Правила предназначены для сокращения продолжительности и упорядочения, повышения надежности и качества радиообмена в радиосетях авиационной электросвязи, а также при взаимодействии между экипажами ВС и диспетчерами органов обслуживания воздушного движения, между последними и персоналом наземных служб при работе на летном поле различных транспортных и аэродромных средств.

4. Фразеология разработана для основных возможных ситуаций, возникающих в процессе радиообмена между диспетчерами органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) и экипажами ВС.

Если при ведении радиообмена придерживаться образцов фраз, предусмотренных настоящими Правилами, то достигается единообразие ведения радиотелефонной связи и любая возможная двусмысленность сводится к минимуму.

5. Для целей обслуживания воздушного движения (далее – ОВД) на маршрутах ОВД, в районах аэродромов определяются пункты обязательных донесений (далее – ПОД), контрольные точки или рубежи передачи ОВД:

- 1) на границах между районами (зонами) ответственности органов ОВД;
- 2) в точках изменения направления полетов ВС, пересечения маршрутов ОВД, входа (выхода) на (из) маршрут ОВД;
- 3) у характерных ориентиров, опознаваемых визуально или с помощью бортовых радиолокаторов;
- 4) в точках начала набора высоты или снижения (смены эшелонов), в зонах (районах) с установленными режимами полетов;
- 5) в характерных точках схем набора высоты, снижения и захода на посадку, зон ожидания.

Сноска. Пункт 5 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

6. При выполнении полетов и осуществлении ОВД устанавливаются обязательные сообщения, которые включают запросы разрешений и сообщений экипажей ВС, указания и информацию диспетчеров службы ОВД:

- 1) на буксировку, запуск двигателей, руление на предварительный и исполнительный старты, о готовности к взлету и об их выполнении, об использовании посадочных систем, схем захода на посадку, освобождении взлетно-посадочной полосы (далее – ВПП) после посадки и заруливания на стоянку;
- 2) о входе, выходе из районов (зон) ОВД, фактическом и расчетном времени пролетов рубежей обязательного донесения, пролете установленных контрольных точек на схемах, наборе заданного эшелона (высоты) или начале снижения и занятия вновь заданного эшелона (высоты);
- 3) о метеоусловиях полета (опасных метеорологических явлениях), а также скоплениях и перелетах птиц (при их наличии);
- 4) об имеющихся ограничениях по аэродрому, воздушным трассам, на маршрутах полета и в районах авиационных работ, касающихся конкретного ВС.

Сноска. Пункт 6 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

7. При радиообмене допускаются некоторые сокращения, являющиеся частью авиационной терминологии, которые произносятся словами без использования алфавита для передачи букв, то есть непосредственным чтением изложенные в приложении 1 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 7 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 21.02.2023 № 106 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

8. Диспетчеры органов ОВД при ведении радиообмена с экипажами воздушных судов руководствуются технологией работы, разрабатываемой для осуществления ОВД диспетчером органа ОВД на конкретном диспетчерском пункте и настоящими Правилами.

9. В аэропортах, где задействована автоматическая радиовещательная передача метеорологической и полетной информации в районе аэродрома для прилетающих и вылетающих воздушных судов (АТIS) или автоматическая передача погоды по каналам радиосвязи очень высокого частотного (ОВЧ) диапазона (МВ-канал) экипаж воздушного судна сообщает о прослушивании информации АТIS или передачи погоды по МВ-каналу соответственно при вылете диспетчерам диспетчерского пункта руления (ДПР), при посадке диспетчерам диспетчерского пункта подхода (ДПП). Если экипажем воздушного судна не сообщено о прослушивании информации АТIS или передачи погоды по МВ-каналу, то диспетчер требует его доклада.

10. При обслуживании воздушного движения с использованием систем наблюдения ОВД (автоматизированная система управления воздушным движением (далее – АСУВД) или вторичный обзорный радиолокатор (далее – ВОРЛ), применяется фразеология радиообмена с учетом технологических особенностей их использования.

11. Радиотелефонная связь на территории Республики Казахстан осуществляется на казахском, русском или английском языках. Английский язык применяется по запросу любой бортовой станции и на всех наземных станциях, обслуживающих закрепленные за ними аэропорты (аэродромы) и маршруты, которые используются для обеспечения международных полетов.

12. Фразеология радиообмена, установленная настоящими Правилами используется во всех ситуациях, предусмотренных настоящими Правилами. При возникновении ситуаций, непредусмотренных настоящими Правилами, при ведении радиосвязи используется простой разговорный язык.

13. В настоящих Правилах учитываются отличия ОВД над территорией Казахстана от международной практики (единицы измерения, особенности структуры воздушного пространства и выполняемых процедур, установка высотомера), а также лексические различия в русском и английском языках.

14. Нарушением фразеологии считается отступление от требований настоящих Правил.

15. В настоящих Правилах используются следующие определения:

- 1) абсолютная высота (altitude) – расстояние по вертикали от среднего уровня моря до уровня точки или объекта, принятого за точку;
- 2) радиолокационное векторение ВС (radar vectoring) – обеспечение навигационного наведения ВС посредством указания определенных курсов на основе использования данных радиолокатора;
- 3) аэродромное диспетчерское обслуживание (aerodrome control service) – диспетчерское обслуживание аэродромного движения;
- 4) аэродромное движение (aerodrome traffic) – движение воздушного судна и транспортных средств на площади маневрирования аэродрома, а также полеты всех ВС в районе аэродрома;
- 5) орган аэродромного полетно-информационного обслуживания (AFIS) – орган, предназначенный для аэродромного полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения;
- 6) воздушное движение (air traffic) – движение ВС, находящихся в полете и на площади маневрирования аэродрома;
- 7) орган диспетчерского обслуживания воздушного движения – общий термин, означающий в соответствующих случаях районный диспетчерский центр, диспетчерский орган подхода или аэродромный диспетчерский пункт;
- 8) обслуживание воздушного движения (air traffic service) – общий термин, означающий в соответствующих случаях полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, диспетчерское обслуживание воздушного движения (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание);
- 9) система наблюдения обслуживания воздушного движения – общий термин, под которым понимаются системы ADS-B, ПОРЛ, ВОРЛ или любая другая сопоставимая наземная система, позволяющая опознать воздушное судно;
- 10) воздушная трасса – контролируемое воздушное пространство (или его часть) в виде коридора;
- 11) контролируемое воздушное пространство (controlled airspace) – воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание воздушного движения в соответствии с классификацией воздушного пространства;
- 12) передача "блиндом" (blind transmission) – передача от одной станции к другой в условиях, при которых двусторонняя связь не может быть установлена, но при этом предполагается, что вызываемая станция в состоянии принять передачу;
- 13) диспетчерская зона (control zone) – контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от земной поверхности до установленной верхней границы;

14) диспетчерское разрешение (air traffic control clearance) – разрешение, выдаваемое органом ОВД экипажу воздушного судна, связанное с выполнением полета и обоснованное соответствующими условиями и установленными правилами полетов;

15) двусторонняя связь "земля – воздух" (air-ground communication) – двусторонняя связь между ВС и органами ОВД;

16) диспетчерское обслуживание подхода (approach control service) – диспетчерское обслуживание полетов, которые связаны с прибытием и вылетом ВС с аэродромов (вертодромов);

17) линия пути (track) – проекция траектории полета воздушного судна на поверхность земли, направление которой в любой ее точке обычно выражается в градусах угла, отсчитываемого от северного направления (истинного, магнитного или условного) меридианов;

18) визуальные метеорологические условия (visual meteorological conditions) - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующих установленным минимумам или превышающих их;

19) процедура ожидания (holding procedure) – предписанные маневры, позволяющие находиться ВС в определенном воздушном пространстве во время ожидания дальнейшего разрешения;

20) визуальный заход на посадку (visual approach) – заход на посадку при полете по правилам полетов по приборам (далее – ППП), когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не соблюдается и заход выполняется по визуальным наземным ориентирам;

21) площадь маневрирования (manoeuvring area) – часть аэродрома, исключая перроны, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов;

22) перрон (apron) – определенная площадь сухопутного аэродрома, предназначенная для размещения ВС в целях посадки (высадки) пассажиров, погрузки или выгрузки почты и грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания;

23) радиовещание (broadcast) – передача информации, касающейся аэронавигации, которая не адресуется конкретной станции (или станциям);

24) граница действия разрешения (clearance limit) – пункт, до которого действительно диспетчерское разрешение, выданное ВС;

25) опознавание (identification) – условия, при которых отметка местоположения ВС видна на индикаторе воздушной обстановки и опознана;

26) дальность видимости на ВПП (runway visual range) – максимальное расстояние, в пределах которого пилот ВС, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировку ее покрытия или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие ее осевую линию;

27) центр полетной информации (ЦПИ) – орган, предназначенный для обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения;

28) план полета (flight plan) – документ установленной формы, содержащий определенные сведения о намеченном полете или части полета ВС, представляемый органам ОВД;

29) аэродромный круг полетов (aerodrome traffic circuit) – установленный маршрут в районе аэродрома, по которому (или части которого) выполняется набор высоты после взлета, снижение для захода на посадку, ожидание посадки, выполнение полета над аэродромом;

30) эшелон полета (flight level) – поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к установленной величине давления 760 миллиметров ртутного столба (1013,2 гектопаскалей) и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов давления;

31) пункт передачи донесений (reporting point) – определенный географический ориентир, относительно которого может быть сообщено местоположение ВС.

Сноска. Пункт 15 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

16. Используемые в настоящих Правилах сокращения, принятые в авиационном английском языке, изложены в приложении 1 к настоящим Правилам.

Глава 2. Общий порядок радиообмена

Параграф 1. Ведение радиообмена

17. Авиационную электросвязь при радиообмене с диспетчерами диспетчерских пунктов ОВД осуществляет командир ВС или по его поручению один из членов экипажа ВС, а по наземным каналам связи диспетчеры ОВД и персонал (специалисты) наземных служб аэропорта (аэродрома) или эксплуатанта ВС (далее - эксплуатант).

18. Ведение радиообмена или обмен информацией по наземным каналам связи, не имеющих прямого отношения к выполнению полетов, их обеспечению и обслуживанию воздушного движения, не допускается. Ведение радиообмена с отклонениями от установленных настоящими Правилами требований допускается лишь в отдельных случаях, связанных с необходимостью обеспечения безопасности полетов ВС.

19. Радиопереговоры должны быть краткими, вестись с соблюдением правил произношения отдельных слов, исключением слов-паразитов и звуков запинания, четкой дикцией. Передаче подлежат сведения, связанные с выполнением полета ВС, ОВД и необходимостью обеспечения безопасности полетов ВС.

20. На (над) территории (-ей) Республики Казахстан экипажи ВС ведут радиообмен на казахском, или русском, или на английском языке. Язык, выбранный экипажем при первом выходе на связь, сохраняется на протяжении всего полета в зоне ответственности данного диспетчерского пункта. Изменение языка при ведении радиообмена может производиться в целях безопасности полетов по инициативе любой из сторон.

21. В целях повышения качества приема и предупреждения искажений или ошибочного понимания принимаемой информации следует:

1) перед началом передачи прослушать наличие радиообмена на подлежащей использованию частоте, отсутствие сигнала занятости наземного канала связи, чтобы исключить возможность возникновения помех уже ведущейся передаче;

2) говорить ясно и отчетливо: скорость речи не должна превышать 100 слов в минуту;

3) сохранять громкость передачи информации на постоянном уровне;

4) до начала передачи нажать и не отпускать до конца сообщения переключатель (тангенту) передачи, своевременно предупреждать возможность его (ее) "залипания".

22. Приоритет в ведении радиообмена с экипажами ВС и наземными абонентами устанавливается диспетчером.

Параграф 2. Передача букв и чисел

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

24. Каждая буква в позывном ВС, за исключением радиотелефонного индекса и типа ВС, должна проговариваться отдельно с использованием фонетического алфавита.

25. Если в процессе ведения радиообмена произношение имен собственных, служебных сокращений и отдельных слов может вызвать сомнение, то они передаются по буквам. При такой передаче каждая буква текста произносится по присвоенному ей наименованию.

26. При использовании фонетического алфавита следует применять слова, приведенные в таблице 1 приложения 2 к настоящим Правилам.

27. Числа в радиотелефонной передаче произносятся согласно приведенной таблице 2 приложения 2 к настоящим Правилам.

28. При передаче чисел на английском языке, за исключением целых сотен, целых тысяч и сочетаний целых тысяч и целых сотен, каждая цифра произносится отдельно.

При передаче целых сотен и целых тысяч каждая цифра, обозначающая количество сотен или тысяч произносится отдельно, после чего следует соответственно слово "сотен" или "тысяч". При передаче сочетаний тысяч и целых сотен каждая цифра произносится в числе, обозначающем количество тысяч, после чего следует слово "

тысяч", а затем число сотен, после чего следует слово "сотен". Образец передачи чисел на английском и русском языках приведен в таблице 3 приложения 2 к настоящим Правилам.

29. В случаях неустойчивой радиосвязи при передаче курсов, пеленгов, атмосферного давления, эшелонов, времени и других данных касающихся выполнения полетов каждую цифру числа следует произносить отдельно. Образец приведен в таблице 4 приложения 2 к настоящим Правилам.

30. Десятичные доли передаются с помощью слова "decimal (дэ-си-мал)" на английском языке и словом "запятая" на русском, произносимым в соответствующем месте. Образец приведен в таблице 5 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 3. Передача времени

31. При передаче сообщений о времени указываются только минуты данного часа. Когда возможно неправильное понимание значения времени, указываются часы и минуты. Образец приведен в таблице 6 приложения 2 к настоящим Правилам.

32. При передаче сообщений о времени используется всемирное координированное время (аббревиатура на русском языке УТЦ, аббревиатура на английском языке UTC).

33. Проверка показаний бортовых часов в полете производится путем запроса у соответствующего органа ОВД текущего времени. При проверках время указывается с точностью до ближайшей половины минуты. Образец приведен в таблице 7 приложения 2 к настоящим Правилам.

34. Расчетное время пролета очередного пролета ПОД, передается в составе сообщения о местоположении ВС или по запросу диспетчера ОВД.

35. Если по условиям полета ранее переданное расчетное время пролета ПОД, будет отличаться на 2 минуты и более, экипаж ВС сообщает диспетчеру ОВД новое уточненное расчетное время пролета ПОД.

36. Фактическое время выхода на ПОД сообщается диспетчеру ОВД экипажем ВС в момент пролета ПОД. Допускается доклад экипажем ВС о фактическом пролете ПОД как можно раньше после его пролета.

Параграф 4. Типовые слова и фразы

37. В процессе радиообмена следует пользоваться типовыми словами и фразами, имеющими значения согласно таблице 8 приложения 2 к настоящим Правилам.

38. Понятие "запрещаю" в английской авиационной фразеологии отсутствует. На английском языке вместо:

1) "запуск запрещаю" - произносится фраза "negative start up" и объясняется причина, например: "Negative start up, snow removal in progress, expect one hour delay" - "Подождите с запуском, идет уборка снега, ожидайте задержку на час";

- 2) "руление запрещаю" - произносится фраза "hold position" и объясняется причина;
- 3) "уходите на второй круг" - произносится фраза "go around" и объясняется причина, например "Go around runway is occupied";
- 4) "взлет запрещаю" - произносится фраза "hold position, cancel take off" если экипажу воздушного судна было выдано разрешение на взлет, а воздушное судно не начало разбег;
- 5) "взлет запрещаю" - произносится фраза "stop immediately" если воздушное судно начало разбег.

В других случаях используется фраза "unable to approve" - "не могу разрешить".

39. Понятие "следуйте" в английской авиационной фразеологии применяется в следующих типовых ситуациях:

- 1) с указанием по эшелонированию - следуйте через УС на...(эшелон, высота) - "cross US at...(level)";
- 2) с указанием связанным с полетом по линии пути (смещенной), параллельной разрешенному маршруту - следуйте со смещением ...(расстояние) вправо/влево от (маршрут, линия пути) - "proceed offset ... (distance) right/left of (route, track)";
- 3) с указанием связанным с направлением в зону ожидания (на контрольную точку, ПОД) - "proceed to AI...";
- 4) следуйте за ВС или транспортным средством - "follow...".

Параграф 5. Позывные органов ОВД (диспетчерских пунктов) и абонентов, обеспечивающих производство полетов

40. Для ведения радиотелефонной связи с экипажами ВС диспетчерским пунктам установлены следующие радиотелефонные позывные согласно таблице 9 приложения 2 к настоящим Правилам.

При наличии радиолокационного контроля (далее – РЛК) диспетчерскому пункту "Круг" присваивается позывной "RADAR". В случае осуществления диспетчерским пунктом "Круг" функции диспетчерского пункта "Подход", ему может быть присвоен позывной "APPROACH".

41. Для вызова диспетчера соответствующего диспетчерского пункта (органа ОВД) экипаж ВС называет его географическое местоположение (условное наименование) и присвоенный радиотелефонный позывной.

При наличии нескольких направлений (секторов) ОВД к позывному диспетчерского пункта добавляется присвоенное им обозначение.

Применяемый образец: "Алматы – Контроль"; "Нур-Султан – Подход".

Сноска. Пункт 41 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

42. После установления надежной связи с диспетчерским пунктом, исключающей возможность искажения содержания радиообмена, название географического местоположения (условное наименование) и радиотелефонный позывной диспетчерского пункта допускается не называть.

Параграф 6. Позывные ВС и обозначения рейсов

43. Для ведения радиосвязи с диспетчерскими пунктами экипажи ВС используют следующие типы позывных:

при радиотелефонной связи:

1) установленные Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) или полученные при регистрации эксплуатанта официального названия (радиотелефонный позывной) авиакомпании и номер рейса;

2) знаки, соответствующие регистрационным знакам ВС;

3) название фирмы-изготовителя или модели ВС перед регистрационными знаками ВС;

4) радиотелефонный позывной авиакомпании и последние четыре регистрационных знака ВС;

при телеграфной связи – пятибуквенный позывной, указанный в разрешении на использование бортовой радиостанции.

Сноска. Пункт 43 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 24.02.2023 № 118 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

44. После установления экипажем ВС надежной радиосвязи и в процессе ведения радиообмена цифровые и буквенные значения позывных могут быть сокращены:

1) пятизначный цифровой позывной ВС до трех последних цифр (85130 – 130);

2) при позывном ВС, состоящим из пяти регистрационных знаков ВС до первого знака и двух последних знаков (PNFEM – PEM);

3) при позывном ВС, состоящим более чем из пяти регистрационных знаков ВС, до первого знака и трех последних знаков (N57826 – N826);

4) радиотелефонный позывной авиакомпании и последние четыре регистрационных знака ВС до радиотелефонного позывного авиакомпании и двух последних знаков позывного (FUSTAIR DCAB - FUSTAIR AB);

5) название фирмы-изготовителя или модели ВС перед регистрационными знаками ВС до названия фирмы-изготовителя или модели ВС и двух последних регистрационных знаков (CECCHA GABCD – CECCHA CD).

Сноска. Пункт 44 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 24.02.2023 № 118 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

45. ВС использует свой сокращенный позывной только после того, как его применит орган ОВД.

46. При нахождении на связи двух и более ВС с позывными, имеющими одинаковые или созвучные (близкое сходство по звучанию) три последние цифры или две последние буквы, сокращение позывного ВС не допускается. О работе полными позывными дает указание диспетчер диспетчерского пункта ОВД в зоне (районе) которого находятся ВС с созвучными позывными.

47. При использовании позывного ВС, состоящего из названия (радиотелефонного позывного) авиакомпании и номера рейса, сокращение позывного ВС не допускается.

48. Экипаж ВС, относящегося к категории тяжелых или сверхтяжелых по турбулентности следа, при первоначальной связи с каждым диспетчерским пунктом должен включить после своего позывного слово "тяжелый" - "heavy" или "сверхтяжелый" - "super", соответственно.

Сноска. Пункт 48 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 7. Размерность передаваемых числовых значений

49. При передаче числовых значений размерность определяется единицами измерения согласно таблице 10 приложения 2 к настоящим Правилам.

50. После установления надежной двусторонней радиотелефонной связи на русском языке между экипажем ВС и диспетчером, исключающей возможность непонимания содержания передач, значения единиц измерений могут передаваться без их названия.

Параграф 8. Установление и ведение радиотелефонной связи

51. При установлении радиотелефонной связи экипаж ВС использует полные позывные своего ВС и органа ОВД. Образец приведен в таблице 11 приложения 2 к настоящим Правилам.

52. Порядок расстановки позывных ВС и органа ОВД во время радиообмена должен быть следующим:

при радиообмене "земля - воздух" - позывной ВС, далее сообщение или ответ;

при радиообмене "воздух - земля":

1) при передаче новой информации или запроса – позывной ВС, далее сообщение;

2) при ответе на сообщение органа ОВД - повторение или подтверждение принятой информации, далее позывной ВС. Образец приведен в таблице 12 приложения 2 к настоящим Правилам.

53. Если при установлении связи имеется уверенность в том, что вызов будет принят, допускается передача сообщения, не ожидая ответа на вызов. Образец приведен в таблице 13 приложения 2 к настоящим Правилам.

54. В случаях, когда диспетчеру требуется передать сообщение всем ВС, находящимся в зоне (районе) диспетчерского пункта, передается сообщение всем бортам. Образец приведен в таблице 14 приложения 2 к настоящим Правилам.

Общие вызовы подтверждения не требуют. В случае неуверенности приема сообщения экипажами отдельных ВС они вызываются диспетчером для полного или частичного подтверждения приема сообщения.

55. Если есть сомнение в правильности принятого сообщения, запрашивается полное или частичное его повторение. Образец приведен в таблице 15 приложения 2 к настоящим Правилам.

56. Если диспетчер не уверен в номере (позывном) ВС в результате помех или каких-либо других причин, экипаж которого вызывал диспетчера, последний запрашивает его позывной, пока не установит его точное обозначение. Образец приведен в таблице 16 приложения 2 к настоящим Правилам.

57. Диспетчер не выдает безадресные указания, а экипаж ВС не выполняет безадресные указания (разрешения).

58. Если при передаче допускается ошибка, для введения поправки произносится фраза "Даю поправку", а затем повторяется последняя правильная группа слов или фраза, после чего передается правильный вариант сообщения. Образец приведен в таблице 17 приложения 2 к настоящим Правилам.

59. Если поправку удобнее внести путем повторения всего сообщения, то диспетчер или экипаж во второй раз использует фразу "correction, i say again" или "даю поправку, повторяю".

60. В случае, когда не требуется дословное подтверждение (read back), диспетчер или экипаж использует позывной станции и слово "roger" или "понял".

61. Диспетчеры не передают на борт воздушного судна никаких сообщений во время взлета, первоначального набора высоты, на конечном этапе захода на посадку или во время пробега при посадке, за исключением случаев, когда этого требуют условия обеспечения безопасности полета ВС.

Сноска. Пункт 61 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

62. Если существует возможность того, что прием сообщения будет затруднен, то важные элементы его должны передаваться дважды.

63. Для повторения слова по буквам (например, геоточку) используется фраза "Spell the word...." - "Произнесите по буквам ...".

64. Если радиосвязь с экипажем ВС затруднена или невозможна по техническим характеристикам радиостанций, диспетчер может использовать для ретрансляции своих сообщений экипажи других ВС. Образец приведен в таблице 18 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 9. Передача ОВД

65. Экипаж ВС непрерывно прослушивает канал (частоту) радиосвязи диспетчера того диспетчерского пункта, на ОВД которого он находится.

66. Переход на радиосвязь с диспетчером другого диспетчерского пункта осуществляется только после получения разрешения на это от диспетчера диспетчерского пункта, в зоне (районе) которого ВС находилось на ОВД. Образец приведен в таблице 19 приложения 2 к настоящим Правилам.

67. При отсутствии указания диспетчера о переходе на частоту работы смежного диспетчерского пункта экипаж ВС до осуществления перехода запрашивает об этом диспетчера, на ОВД которого он находится.

68. Если экипажу ВС не представилось возможным установить связь на назначенной частоте, он докладывает диспетчеру на ОВД которого он находился и осуществляет с ним радиообмен на его частоте. Образец приведен в таблице 20 приложения 2 к настоящим Правилам.

69. Экипажу ВС может быть дано указание "standby" или "быть на приеме" на указанной частоте, если предполагается, что орган ОВД начнет передачу дополнительных сообщений и "monitor" или "прослушивайте, контролируйте" частоту, на которой передается информация. Образец приведен в таблице 21 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 10. Выдача разрешений и требования в отношении их повторения

70. Передача диспетчерами разрешения должно осуществляться в медленном темпе и при ясном произношении в целях его записи экипажем ВС.

Диспетчерское разрешение на полет по маршруту должно передаваться на борт ВС до запуска двигателей.

Диспетчер не передает диспетчерское разрешение на полет по маршруту экипажу если:

- 1) экипаж занят выполнением руления;
- 2) воздушное судно занимает исполнительный старт или выполняет взлет.

71. Диспетчерское разрешение на полет по маршруту не является указанием на взлет или занятие действующей ВПП.

72. Диспетчерское разрешение на полет по маршруту включает следующую информацию:

- 1) предел разрешения - пункт, до которого разрешен полет;
- 2) маршрут выхода из района аэродрома, при наличии стандартных маршрутов выхода по приборам (аббревиатура на английском языке SID), дается название стандартного маршрута. При отсутствии - описание маршрута выхода;
- 3) разрешенная высота набора;
- 4) код ответчика;
- 5) частота канала радиосвязи и название органа ОВД, с которым экипаж ВС будет работать после взлета.

73. Во избежание опасности неправильного понимания не применяется в описаниях траекторий сочетание "take-off". Оно используется только для разрешения или отмены взлета. В остальных случаях используются слова "departure" и "airborne". Образец приведен в таблице 22 приложения 2 к настоящим Правилам.

74. При изменении данных в выданном первоначальном диспетчерском разрешении диспетчер сообщает изменения экипажу ВС. Образец приведен в таблице 23 приложения 2 к настоящим Правилам.

75. Сообщения органов ОВД (указания, разрешения), перечисленные в таблице 24 приложения 2 к настоящим Правилам, полностью повторяются экипажем.

В случае если экипаж не повторил указанные сообщения, диспетчер требует от него их повторения. В свою очередь экипаж запрашивает повторения этих сообщений, если они не полностью поняты.

Другие разрешения и указания повторяются и подтверждаются таким образом, чтобы не было сомнений в том, что они понятны и приняты к действию.

После принятого сообщения экипаж ВС называет свой позывной. Образец приведен в таблице 25 приложения 2 к настоящим Правилам.

76. Если пилот неправильно повторил разрешение или указание, диспетчер использует слово "negative" или "ошибка" за которым следует правильный вариант. Образец приведен в таблице 26 приложения 2 к настоящим Правилам.

77. Если экипаж получает разрешение или указание, которое он не в состоянии выполнить, он докладывает об этом диспетчеру, используя фразу "unable to comply" или "выполнить не могу" и указывает причину. Образец приведен в таблице 27 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 11. Проверки радиостанций и пробная связь

78. Включение для проверки радиостанции и осуществление пробной связи в радиосетях авиационной электросвязи выполняется так, чтобы проверка не мешала радиообмену при ОВД.

79. Если есть необходимость в передаче проверочных сигналов (для настройки радиостанций), то их продолжительность не превышает 10 секунд. Радиотелефонная передача таких сигналов состоит из ряда цифр и позывного передающей радиостанции.

80. Пробная связь экипажа ВС или авиатехника инженерно-авиационной службы на частоте соответствующего диспетчерского пункта выполняется в следующем порядке:

1) передача:

позывной вызываемого диспетчерского пункта;

номер (позывной) ВС;

слова:

"radio check" - проверка связи;

"maintenance check" - "техническая проверка связи" (на земле);

"preflight check" - "предполетная проверка" (перед вылетом);

"signal check" - "проверка связи" (в полете, при необходимости);

2) ответ:

позывной диспетчерского пункта органа ОВД;

номер (позывной) ВС;

сообщение о разборчивости передачи;

слово "конец".

81. Ориентировочная проверка качества связи по степени смысловой разборчивости речи при передаче определяется по шкале согласно таблице 28 приложению 2 к настоящим Правилам. Образцы фразы проверки качества связи приведены в таблице 29 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 12. Указания в отношении высот полета ВС

82. Отсчет барометрической высоты полета ВС производится в соответствии с Инструкцией и Правилами производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан утвержденных приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 июля 2017 года № 509 "Об утверждении Правил производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 15852) (далее - Правила производства полетов).

Сноска. Пункт 82 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

83. При передаче сообщений о высотах на английском языке выполняются следующие требования:

1) в сообщениях, касающихся эшелонов полета (Flight levels) слово "to" не применяется;

2) во всех сообщениях, касающихся снижения и набора высоты (Altitude) обязательно указывается слово "Altitude" с указанием значения QNH, за исключением случая, когда экипаж ВС уже получил эту информацию ранее;

3) фраза "re-cleared" в отношении набора и снижения не применяется. Образец приведен в таблице 30 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 83 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

84. Если по условиям обеспечения безопасности воздушного движения требуется подтверждение экипажем ВС занятия промежуточной высоты, диспетчер сообщает об этом экипажу ВС при передаче указания о занятии высоты с назначением промежуточного доклада и условий набора (снижения). Образец приведен в таблице 31 приложения 2 к настоящим Правилам.

85. После передачи экипажу ВС указания об изменении высоты и при необходимости ускорении ее занятия, передается указание об увеличении скорости набора (снижения). Образец приведен в таблице 32 приложения 2 к настоящим Правилам.

86. Для выполнения экипажем действий, требующих немедленного снижения или набора высоты, в радиообмене используется слово "immediately" или "немедленно". Образец приведен в таблице 33 приложения 2 к настоящим Правилам.

87. Экипаж ВС обеспечивает выполнение указание (разрешений) диспетчеров ОВД сразу после их получения.

88. В случаях, если набор или снижение высоты оставлено диспетчером ОВД на усмотрение пилота, используется фраза "when ready" или "снижение по расчету". При этом пилот докладывает освобождение своего эшелона, используя слово "leaving" или "приступил к снижению". Пилот информирует орган ОВД об освобождении эшелона только тогда, когда бортовой высотомер указал, что ВС фактически освободило данный эшелон и выдерживает вертикальную скорость снижения или набора в соответствии с опубликованными процедурами в документах аэронавигационной информации.

Образец приведен в таблице 34 приложения 2 к настоящим Правилам.

89. Для смены эшелона в поворотном пункте маршрута из-за изменения общего направления полета экипаж ВС сообщает диспетчеру расчетное время пролета этого пункта и за 10 морских миль до поворотного пункта докладывает о необходимости смены эшелона.

Сноска. Пункт 89 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

90. Если во время полета изменились метеоусловия и возникла необходимость изменения правил его выполнения, экипаж ВС запрашивает об этом разрешение у диспетчера.

91. Ограничения изменения высоты полета могут передаваться в виде:

1) информации о воздушной обстановке (применяемый образец: "следуйте эшелон 130, встречный на эшелоне 140");

2) сведений о наличии запретов и ограничений по использованию воздушного пространства (применяемый образец: "на участке Акчи - Узунагач эшелоны 150-210 закрыты");

3) информацию об опасных метеоявлениях или орнитологической обстановке (применяемый образец: "впереди/слева/справа на удалении 25 миль засветы, борты проходили на эшелоне 330 сверх облаков" или "на высотах до 1500 футов сдвиг ветра")

Сноска. Пункт 91 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 24.02.2023 № 118 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 13. Сообщение экипажами ВС данных о местоположении

92. Сообщения о местоположении передаются экипажами ВС при пролете установленных ПОД или назначенных диспетчером контрольных пунктов (рубежей).

93. Сообщения о местоположении содержат следующие элементы информации:

1) позывной ВС;

2) местонахождение;

3) время пролета ПОД, контрольного ориентира (пункта);

4) эшелон (высота) полета;

5) следующий пункт (очередной) ПОД (контрольный пункт, рубеж) и расчетное время его пролета. Образец приведен в таблице 35 приложения 2 к настоящим Правилам.

94. Если у диспетчера имеется достаточная информация о выполнении полета (движении ВС) от используемой наземной радиолокационной станции (далее – РЛС), экипажи ВС по указанию диспетчера освобождаются от необходимости обязательной передачи сообщений о своем местоположении.

Для возобновления экипажем ВС передачи о местоположении диспетчер дает об этом соответствующее указание. Образец приведен в таблице 36 приложения 2 к настоящим Правилам.

95. При запросе экипажем своего местонахождения или при уклонении ВС от трассы (маршрута полета), экипажу передается азимут и удаление или информация о местоположении относительно трассы (маршрута полета), удаление до очередного или последнего ПОД и курс следования, величина углового отворота (при полете по ортодромии) для выхода на воздушную трассу, маршрут полета (их осевую линию).

Образец приведен в таблице 37 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 95 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

96. После выхода ВС на трассу (маршрут полета) диспетчер сообщает экипажу об этом, при необходимости - передает информацию о местоположении. Образец приведен в таблице 38 приложения 2 к настоящим Правилам.

Глава 3. Типовая фразеология радиообмена диспетчерских пунктов ОВД с экипажами ВС

Параграф 1. Информация на вылет и процедуры запуска двигателей

97. На аэродромах, где отсутствует автоматическая передача информации по району аэродрома ATIS или МВ канала, пилот запрашивает текущую информацию по аэродрому перед запросом разрешения на запуск двигателей. Образец приведен в таблице 39 приложения 2 к настоящим Правилам.

98. Запрос на запуск двигателей осуществляется в целях обеспечения планирования диспетчерского обслуживания и во избежание непроизводительного расхода топлива ВС, ожидающими разрешения на руления для взлета.

99. При установлении первоначальной связи экипаж докладывает о приеме информации ATIS или МВ канала (при ее наличии в аэропорту). Если от экипажа, при установлении первоначальной связи, не поступил доклад о приеме информации ATIS или МВ канала, диспетчер требует от экипажа ее прослушивания.

Если экипаж ВС докладывает о приеме устаревшей радиовещательной передачи ATIS, диспетчер органа ОВД дает команду на прослушивание новой информации.

Образец приведен в таблице 88 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 99 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

100. При изменении в оперативной или метеорологической информации, не вошедших в очередную информацию ATIS или МВ канала, диспетчер передает эти изменения экипажу.

101. Пилот вместе с запросом на запуск сообщает местонахождение ВС.

102. Запуск двигателей производится только с разрешения диспетчера.

103. Если вылет ВС задерживается, диспетчер указывает время запуска или планируемое время вылета. Образец приведен в таблице 40 приложения 2 к настоящим Правилам.

104. При запросе экипажем вертолета разрешения на запуск двигателей и контрольное висение передача ОВД от диспетчера "Руление" диспетчеру "Вышка (Старт)" после контрольного висения осуществляется при взлете:

по-самолетному - на установленных рубежах передачи ОВД;

по-вертолетному - после доклада экипажа о выполнении контрольного висения. Образец приведен в таблице 41 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 2. Запрос на буксировку ВС

105. При необходимости буксировки ВС к месту запуска экипаж запрашивает у диспетчера разрешение на буксировку. Образец приведен в таблице 42 приложения 2 к настоящим Правилам.

106. При передаче разрешения на буксировку одновременно могут передаваться условия запуска:

- 1) по готовности;
- 2) по запросу;
- 3) в назначенное время. Образец приведен в таблице 43 приложения 2 к настоящим Правилам.

107. При буксировке ВС "хвостом" вперед применяется фразеология радиообмена согласно таблице 44 приложения 2 к настоящим Правилам.

108. Пилот и наземная команда используют фразеологию на английском языке для координации буксировки в соответствии с образцом приведенном в таблице 45 приложения 2 к настоящим Правилам.

109. После завершения буксировки наземная команда дает пилоту визуальный сигнал, показывающий, что данное ВС может выполнять руление.

Если пилот желает прервать буксировку на каком-либо этапе, следует использовать фразу "stop pushback" или "прекратите буксировку".

Параграф 3. Указания экипажу ВС о порядке руления для выполнения взлета

110. Указания диспетчера относительно руления содержат сведения о границе действия разрешения, которая является местом обязательной остановки ВС в ожидании дополнительного разрешения следовать дальше.

111. Для вылетающих ВС границей действия разрешения является предварительный старт или место обязательной остановки ВС, если оно определено не на предварительном старте. По запросу пилота диспетчером даются подробные указания по рулению. Разрешение рулить в обратном направлении используется перед взлетом, когда для занятия исполнительного необходимо рулить по ВПП в направлении, обратном рабочему, при этом всегда указывается номер рабочей ВПП. Запрос экипажа (request progressive taxi) к диспетчеру давать ему указания о направлении руления около каждого пересечения рулежных дорожек производится, когда экипаж не может определить маршрут руления из-за отсутствия или нерабочего состояния маркировки и указательных знаков. Образец приведен в таблице 46 приложения 2 к настоящим Правилам.

112. В процессе руления диспетчер информирует экипаж ВС о движении ВС, способных создать угрозу столкновения. Образец приведен в таблице 47 приложения 2 к настоящим Правилам.

113. При достижении места предварительного старта или обязательной остановки ВС его экипаж докладывает об этом диспетчеру. Образец приведен в таблице 48 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 4. Указание экипажу ВС о порядке руления после посадки

114. Указание диспетчера о порядке руления содержат сведения:

- 1) о месте стоянки;
- 2) об условиях руления (при наличии препятствий и ограничений);
- 3) о маршруте.

115. Указание экипажу ВС передается после получения доклада от него о местоположении ВС на рулежной дорожке. Разрешение рулить в обратном направлении используется после посадки, когда ВС еще находится на ВПП и необходимо рулить по ВПП в направлении, обратном рабочему, при этом всегда указывается номер рабочей ВПП. Образец приведен в таблице 49 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 5. Запросы на занятие исполнительного старта

116. Занятие исполнительного старта производится только с разрешения диспетчера "Вышка (Старт)".

Разрешение на занятие исполнительного старта содержит:

1) при наличии в аэропорту ATIS или МВ канала вещания погоды - изменение в оперативной и в метеорологической информации, которые не включены в сообщение ATIS или МВ канала;

2) при отсутствии в аэропорту ATIS или МВ канала - условия взлета и выхода из района аэродрома (при необходимости - информацию о метеоусловиях, коде состояния поверхности ВПП, наличии скопления и перелетов птиц). Образец приведен в таблице 50 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 116 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 24.02.2023 № 118 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

117. При принятии решения о выпуске ВС с запасной ВПП или когда одновременно используются несколько искусственных взлетно-посадочных полос (далее – ИВПП), в разрешении диспетчера должны указываться маркированный номер ИВПП или расположение грунтовой ВПП относительно основной ВПП и ее маркировка. Образец приведен в таблице 51 приложения 2 к настоящим Правилам.

118. В случае если ВС находится на предварительном старте и экипажу требуется дополнительное время для завершения прогрева двигателей или их апробирование пилот уведомляет об этом диспетчера. Образец приведен в таблице 52 приложения 2 к настоящим Правилам.

119. Наряду с разрешением на занятие исполнительного старта экипажу ВС в целях создания безопасных интервалов могут передаваться указания относительно условий выхода из района аэродрома. Образец приведен в таблице 53 приложения 2 к настоящим Правилам.

120. Для создания продольного интервала на ВПП экипажу ВС передается указание о занятии исполнительного старта со взлетом по команде. Образец приведен в таблице 54 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 6. Запросы экипажа ВС на взлет

121. Для предупреждения непроизводительного расхода топлива при остановке на исполнительном старте при готовности к взлету экипаж ВС может запросить у диспетчера "Вышка" ("Старт") взлет без остановки на исполнительном старте. Образец приведен в таблице 55 приложения 2 к настоящим Правилам.

122. В целях экономии времени команда на взлет без остановки на исполнительном старте "cleared for immediate take-off" может быть выдана в тот момент, когда ВС находится на предварительном старте. В этой ситуации ВС без задержки выруливает на полосу и взлетает без остановки. Образец приведен в таблице 56 приложения 2 к настоящим Правилам.

123. При невозможности выдачи разрешения на взлет без остановки на исполнительном старте экипажу ВС передается указание о занятии исполнительного старта и запрещении взлета до дополнительной команды. Образец приведен в таблице 57 приложения 2 к настоящим Правилам.

124. При выполнении взлета по вертолетному экипаж ВС запрашивает у диспетчера "Вышка" ("Старт") разрешение на взлет, информируя его о готовности к взлету и местоположении.

125. При занятии ВС исполнительного старта его экипаж докладывает диспетчеру "Вышка" ("Старт") о готовности к взлету. Образец приведен в таблице 58 приложения 2 к настоящим Правилам.

Если после выдачи разрешения на взлет или на взлет без остановки на исполнительном старте прошло более 1 минуты, то экипаж ВС запрашивает повторное разрешение на взлет.

126. Разрешение экипажу ВС на выполнение взлета является одновременно разрешением для перехода на связь с диспетчером "Круга" на высоте 200 метров (650 футов), безопасной или заданной. До набора этой высоты экипаж ВС прослушивает радиостанцию диспетчера "Вышка" ("Старта").

Сноска. Пункт 126 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

127. В условиях плохой видимости диспетчер может дополнительно указать взлетный курс и запросить экипаж доложить выполнение взлета. Образец приведен в таблице 59 приложения 2 к настоящим Правилам.

128. Если на аэродроме используется несколько ВПП, то в разрешении на взлет следует указывать номер ВПП. Образец приведен в таблице 60 приложения 2 к настоящим Правилам.

129. Вместе с разрешением на взлет диспетчер может выдать дополнительные указания относительно взлета и условий выхода из района аэродрома. Такие указания даются с целью обеспечения эшелонирования. Образец приведен в таблице 61 приложения 2 к настоящим Правилам.

130. Вследствие неожиданного развития воздушной обстановки или из-за непредвиденной задержки взлета ВС диспетчер может дать указание либо ускорить взлет, либо быстро освободить ВПП для посадки другого ВС. Образец приведен в таблице 62 приложения 2 к настоящим Правилам.

131. При возникновении опасных явлений и условий погоды, диспетчер АДЦ (ДПРА) информирует об этом экипаж ВС.

Командир ВС принимает решение и информирует об этом диспетчера. Образец приведен в таблице 63 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 131 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 7. Запрещение взлета

132. В случае невозможности выполнения взлета по различным причинам экипажу ВС передается указание о запрещении взлета и порядке освобождения ВПП.

133. Команда о запрещении взлета должна содержать:
дважды повторенное требование о запрещении взлета;
указание о действиях экипажа ВС;

информацию о причине (при дефиците времени информация о причине и дополнительные указания могут не передаваться).

134. Употребляемая фразеология предусмотрена для следующих случаев:

1) если ВС не начало движение. Образец приведен в таблице 64 приложения 2 к настоящим Правилам;

2) если ВС начало движение. Образец приведен в таблице 65 приложения 2 к настоящим Правилам.

135. В случаях, когда экипаж сам прерывает взлет, он по возможности сообщает об этом диспетчеру с указанием причины прекращения взлета. Образец приведен в таблице 66 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 8. Запросы на пересечение и освобождение ВПП после посадки

136. Пересечение ВПП производится только с разрешения диспетчера "Вышка" ("Старт").

Экипаж ВС, после того как освободил ВПП, немедленно докладывает об этом диспетчеру "Вышка" ("Старт"). Образец приведен в таблице 67 приложения 2 к настоящим Правилам.

137. После посадки диспетчер не дает указаний экипажу относительно руления до окончания пробега ВС, за исключением необходимости обеспечения безопасности полетов. Образец приведен в таблице 68 приложения 2 к настоящим Правилам.

138. В условиях плохой видимости, когда диспетчер не может проконтролировать освобождение ВС ВПП визуально или по локатору обзора летного поля, он требует от экипажа ВС доклада об освобождении ВПП. Образец приведен в таблице 69 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 9. Важная аэродромная информация

139. По мере возможности, аэродромную информацию следует передавать до запуска двигателей или начала руления и до начала конечного этапа захода на посадку. Она включает в себя сведения согласно таблицы 70 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 10. После выполнения взлета

140. После выполнения взлета и набора высоты 200 метров (650 футов) или заданной, а при полетах по маршруту ниже нижнего используемого эшелона, в районе авиационных работ - безопасной, экипаж ВС докладывает диспетчеру о взлете и маневре для выхода из района аэродрома и получает от него условия набора высоты.

Образец приведен в таблице 71 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 140 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

141. При получении доклада о достижении ВС рубежа передачи ОВД экипажу передается указание о переходе на связь к смежному диспетчерскому пункту с сообщением позывного и частоты его работы. Образец приведен в таблице 72 приложения 2 к настоящим Правилам.

142. При наличии вторичного радиолокационного контроля для обеспечения согласованного бесступенчатого набора или снижения диспетчер дает команду о переходе на частоту смежного диспетчерского пункта до пересечения эшелона (высоты) передачи ОВД, в зависимости от вертикальной скорости ВС.

Параграф 11. При заходе на посадку

143. При установлении связи с диспетчером "Круг" экипаж сообщает о пролете рубежа передачи и решение командира ВС по выбору системы захода на посадку (если она отличается от системы захода на посадку, передаваемой ATIS).

144. Диспетчер передает экипажу:

- 1) место ВС (при отклонении от заданного маршрута);
- 2) высоту, до которой разрешается снижение.

Если экипаж не доложил о выбранной системе захода на посадку, диспетчер разрешает заход по наивысшей системе из возможных на данном аэродроме для данного типа ВС и в зависимости от используемых правил выполнения полета.

Образец приведен в таблице 73 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 144 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

145. При наличии изменений оперативной и метеорологической информации, не включенных во внеочередную запись ATIS или МВ канала, диспетчер передает эту информацию экипажу.

146. Данные о метеоусловиях, состоянии ВПП, коэффициенте сцепления (эффективности торможения, код состояния поверхности ВПП), передаются экипажу при отсутствии в аэропорту информации ATIS или МВ канала и во всех случаях по запросу экипажа.

Сноска. Пункт 146 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

147. По запросу экипажа передается давление QFE (значение атмосферного давления на уровне порога ВПП).

Образец приведен в таблице 74 приложения 2 к настоящим Правилам.

148. Диспетчер ОВД передает экипажу информацию:

- 1) о воздушной обстановке (при необходимости);
- 2) о направлении и скорости ветра у земли;
- 3) о видимости на ВПП 2000 метров и менее;
- 4) об опасных метеоявлениях и о порядке их обхода, сдвиге ветра в приземном слое (при наличии);
- 5) о высоте нижней границы облаков, если она 200 метров (650 футов) и менее;

6) о состоянии ВПП и коэффициенте сцепления (эффективности торможения, код состояния поверхности ВПП), если они представлены;

7) ВПП посадки (правая/левая). Если посадка производится на грунтовую ВПП, ее расположение относительно основной и маркировку;

8) сведения о перелетах птиц.

Высота облачности, видимость, направление и скорость ветра, состояние ВПП и коэффициент сцепления (эффективности торможения, код состояния поверхности ВПП), если они представлены, а также расположение грунтовых ВПП их маркировку и сведения о перелетах птиц диспетчером передаются при отсутствии в аэропорту:

автоматической передачи погоды по МВ каналу;

информации ATIS;

во всех случаях по запросу экипажа.

Сноска. Пункт 148 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

149. Для создания безопасных интервалов диспетчер дает указания экипажу на изменения курса, скорости или выполнению дополнительных маневров. Образец приведен в таблице 75 приложения 2 к настоящим Правилам.

150. В случае невозможности выполнения захода на посадку по выбранной экипажем системе диспетчер информирует об этом экипаж и дает необходимые рекомендации. Образец приведен в таблице 76 приложения 2 к настоящим Правилам.

151. При отсутствии или неисправности на аэродроме радиолокационных средств контроля за заходом на посадку диспетчер получает доклады от экипажа о пролете ВС контрольных точек схемы захода на посадку.

152. При маневрировании при независимых и зависимых заходах на параллельные ВПП диспетчером применяются образцы фразеологии согласно таблице 77 приложения 2 к настоящим Правилам.

Образец применяемой фразеологии при выдаче разрешения на выполнение захода на посадку приведен в таблице 78 приложения 2 к настоящим Правилам.

153. Указание о переходе на связь с диспетчером "Вышка" передается по достижении рубежа передачи, с указанием частоты его работы. Образец приведен в таблице 79 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 12. Конечный этап захода на посадку и посадка

154. В зависимости от структуры воздушного пространства, интенсивности воздушного движения ОВД на конечном этапе захода на посадку осуществляется диспетчерскими пунктами "Вышка", "Круг" или "Подход".

155. При использовании нескольких ВПП разрешение на посадку, разрешение на выполнение взлета без остановки на ВПП при тренировочных полетах ("взлет с конвейера"), заход с проходом на малой высоте должно включать номер рабочей ВПП.

Параграф 13. Заход на посадку по приборам

156. При заходе на посадку по ППП с использованием систем наблюдения ОВД диспетчер передает экипажу ВС удаление от начала ВПП и дает команду на продолжение захода или при соответствующих условиях дает разрешение на посадку. В процессе захода диспетчер контролирует положение ВС относительно линии посадочного курса и при отклонении информирует экипаж ВС. Образец приведен в таблице 80 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 156 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

157. При заходе на посадку по ППП без использования систем наблюдения ОВД диспетчер дает экипажу ВС команду на продолжение захода или при соответствующих условиях дает разрешение на посадку. Образец приведен в таблице 81 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 157 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

158. При невозможности выдать разрешение на посадку из-за сложившейся ситуации диспетчер информирует об этом экипаж и сообщает "посадка дополнительно" ("continue approach"). Образец приведен в таблице 82 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 158 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

159. Указание диспетчера продолжать заход ("continue approach") не является разрешением на посадку. Экипаж ожидает разрешение на посадку или начинает уход на второй круг, если разрешение не поступило вовремя.

160. При возникновении опасных явлений и условий погоды, диспетчер ДПВ информирует об этом экипаж ВС. Окончательное решение о производстве посадки принимает командир ВС. Если командир ВС примет решение произвести посадку, диспетчер ДПВ выдает ему разрешение на посадку, которое означает, что:

- 1) воздушное пространство на пути снижения и летная полоса свободны;
- 2) на предпосадочной прямой отсутствует угроза нарушения установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами;

3) впереди взлетевшее ВС пересекло конец используемой ВПП или приступило к выполнению разворота (отворота);

4) код состояния поверхности ВПП известен экипажу ВС.

Сноска. Пункт 160 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 24.02.2023 № 118 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

161. Диспетчерское разрешение на посадку не является принуждением командира ВС к совершению посадки, окончательное решение о производстве посадки принимает командир воздушного судна. Образец приведен в таблице 83 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 161 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

162. При принятии командиром ВС решения об уходе на второй круг или направлении ВС на второй круг диспетчером, последний переводит экипаж на ОВД диспетчеру "Круг". Образец приведен в таблице 84 приложения 2 к настоящим Правилам.

163. В случае ухода на второй круг, ВС, заходящее на посадку по приборам, должно следовать согласно опубликованным процедурам в документах аэронавигационной информации, если от диспетчера не поступило других указаний.

164. По требованию экипажа об увеличении или уменьшении яркости огней высокой интенсивности диспетчер изменяет их яркость, которая должна соответствовать фактическим значениям видимости на ВПП, но не ниже установленного минимума. Образец приведен в таблице 85 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 14. Визуальный заход на посадку

165. При визуальном заходе на посадку экипаж сообщает об установлении необходимого визуального контакта с наземными ориентирами. Диспетчер разрешает выполнение визуального захода, указывает номер ВПП.

Диспетчер АДЦ (ДПРА) обеспечивает установленные интервалы эшелонирования для полетов по ППП между ВС, следующими одно за другим и выполняющими визуальный заход на посадку до доклада экипажа ВС, следующего позади об установлении визуального контакта с ВС, которому затем дается указание продолжать заход на посадку и самостоятельно выдерживать эшелонирование относительно находящегося впереди ВС.

Образец приведен в таблице 86 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 165 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

166. Указание о переходе на связь с диспетчером "Вышки" передается по достижении ВС рубежа передачи с указанием частоты. Образец приведен в таблице 86 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 15. Радиообмен в зоне подхода при вылете

167. При выходе экипажа ВС на связь, диспетчер "Подхода" опознает ВС и информирует об этом экипаж ВС (при наличии РЛК), передает экипажу ВС маршрут (при использовании SID - не передается) и эшелон (высоту) выхода из района аэродрома. В случае готовности экипажа ВС использовать маршрут в режиме постоянного набора (ССО), диспетчер с учетом воздушной обстановки и метеоусловий в районе аэродрома при наличии систем наблюдения ОВД выдает соответствующее разрешение.

Образец приведен в таблице 87 приложения 2 к настоящим Правилам.

При необходимости диспетчер получает от экипажа ВС расчетное время пролета рубежа передачи ОВД, информирует экипаж ВС о воздушной обстановке, передает оперативную и/или метеоинформацию.

Сноска. Пункт 167 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

168. При разрешении бесступенчатого набора эшелона, условия выхода на трассу и эшелон полета на ней согласовываются с районным диспетчерским пунктом (далее – районный ДП).

Образец приведен в таблице 87 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 168 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 16. Радиообмен в зоне подхода при прилете

169. При выходе экипажа ВС на связь диспетчер "Подхода" получает от него доклад о пролете рубежа передачи, эшелон (высоту) полета и приеме информации ATIS или МВ канала. Диспетчер передает экипажу ВС местонахождение (при отклонении от заданного маршрута), эшелон (высоту) до которого разрешается снижение, эшелон перехода, атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПП, приведенное к среднему уровню моря QNH (при отсутствии ATIS или если текущая информация отличается от передаваемой ATIS) и маршрут ОВД (если он отличается от установленного STAR). В случае готовности экипажа ВС использовать маршрут в

режиме постоянного снижения (CDO), диспетчер с учетом воздушной обстановки и метеоусловий в районе аэродрома при наличии систем наблюдения ОВД выдает соответствующее разрешение.

При обеспечении радиолокационного наведения (векторения) в режиме постоянного снижения диспетчером передается экипажу ВС расчетное оставшееся расстояние до точки приземления, как сумма длин участков (сегментов) прогнозируемой траектории.

Образец приведен в таблице 88 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 169 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

170. Экипаж докладывает диспетчеру о приеме информации ATIS или погоды по МВ канала. Если экипаж не доложил о приеме информации ATIS или МВ канала, диспетчер требует от экипажа ее прослушивания.

При наличии изменений оперативной и метеорологической информации, не включенных во внеочередную информацию ATIS или текст МВ канала, диспетчер передает эту информацию экипажу. Образец приведен в таблице 88 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 17. Радиообмен в районе ОВД

171. При входе в район ОВД экипаж докладывает диспетчеру время выхода на рубеж передачи и эшелон, время выхода на очередной пункт обязательного донесения.

172. При установлении связи с ВС при входе в зону ответственности диспетчер информирует его о том, что борт опознан, и выдает ему диспетчерское разрешение. Диспетчерское разрешение подтверждается пилотом в том виде, в каком оно выдано. Подтверждение всегда должно включать позывной ВС, которому оно адресовано.

173. Диспетчерское разрешение включает:

- 1) позывной ВС;
- 2) слово-префикс "cleared" ("разрешено");
- 3) границу диспетчерского разрешения (пункт, время или условие);
- 4) маршрут следования;
- 5) эшелон следования;
- 6) дополнительные указания.

174. Если аэродром посадки расположен в районе ОВД, дополнительно сообщается расчетное время полета до него и запасной аэродром (при необходимости).

175. Диспетчер дает подтверждение на следование по трассе на занятом ВС эшелоне или в зависимости от воздушной обстановки дает указание на изменение эшелона (указание, связанное с полетом по линии пути, параллельной разрешенному маршруту). Экипаж ВС перед расчетным началом снижения может запросить у органа

ОВД CDO. Орган ОВД с учетом воздушной обстановки и метеоусловий в диспетчерском районе при наличии систем наблюдения ОВД выдает соответствующее разрешение (запрещает использовать CDO).

Образец приведен в таблице 89 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 175 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

176. Если граница диспетчерского разрешения находится за пределами зоны ответственности данного органа ОВД, то такое разрешение предварительно должно быть получено от соответствующего органа (соответствующих органов) ОВД, где проходит маршрут. Образец приведен в таблице 90 приложения 2 к настоящим Правилам.

177. В приведенном пункте 176 настоящих Правил слово-префикс "cleared" "разрешено" отсутствует. Границей диспетчерского разрешения является тот пункт маршрута, до которого разрешено следовать ВС.

178. Орган ОВД по запросу экипажа ВС сообщает фактическую погоду на аэродроме назначения (направление и скорость ветра, видимость, высоту нижней границы облаков), а также фактическую и прогнозируемую погоду на запасных аэродромах, их техническую годность и согласие на прием.

Сноска. Пункт 178 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

179. Если запасной аэродром выбран для ухода на него с расчетного рубежа, то независимо от метеоусловий экипаж сообщает диспетчеру расчетное время пролета рубежа ухода и запасной аэродром, на который будет следовать ВС. Образец приведен в таблице 91 приложения 2 к настоящим Правилам.

180. При полете в районе МДП и выходе на связь с диспетчером экипаж сообщает ему о пролете пунктов обязательного донесения, высоте полета по установленному на высотомере давлению, а по его запросу и погодные условия. Образец приведен в таблице 92 приложения 2 к настоящим Правилам.

181. При возникновении условий, не позволяющих продолжать полет по правилам визуальных полетов (далее – ПВП), экипаж запрашивает диспетчера о переходе на полет по специальным правилам визуальных полетов или по ППП.

182. При полетах по ППП расхождение группы ВС выполняется только по разрешению органа ОВД. Командир экипажа ведущего ВС обеспечивает эшелонирование между ВС при расхождении группы до того момента, когда указания органа ОВД будут выполнены, ВС надлежащим образом опознаны и обеспечены

установленные интервалы эшелонирования. В этом случае, каждый экипаж ВС устанавливает присвоенный ему код ВОРЛ и выходит на связь с органом ОВД, используя свой регистрационный номер (позывной).

Сноска. Пункт 182 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

183. При полетах по ППП схождение группы ВС выполняется только по разрешению органа ОВД. После разрешения органа ОВД и доклада ведущего ВС о начале схождения в группу ВС, командир экипажа ведущего ВС обеспечивает эшелонирование между ВС, выполняющих групповой полет.

Ведущее ВС сохраняет назначенный код ВОРЛ, а остальные ВС в группе сохраняют данный код в режиме "Stand by", если не получены другие указания от органа ОВД.

Образец приведен в таблице 89 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 183 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

184. Когда требуется ожидание ВС на маршруте, диспетчер дает указание о задержке с указанием времени, когда можно ожидать разрешение на дальнейшее выполнение полета. Если это не очевидно, указывается причина задержки. Образец приведен в таблице 93 приложения 2 к настоящим Правилам.

185. Если предполагается, что задержка будет продолжительной, пилот может запросить или получить разрешение на полет по расширенной схеме. Образец приведен в таблице 94 приложения 2 к настоящим Правилам.

186. По прибытию на место авиационных работ экипаж воздушного судна в контролируемом воздушном пространстве докладывает диспетчеру о начале, высоте и предполагаемом времени окончания работ или изменения плана. Диспетчер назначает экипажу время (интервал времени) выхода на связь. Образец приведен в таблице 95 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 186 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

187. В случае предусмотренной посадки на площадке в месте работы экипаж ВС сообщает диспетчеру о посадке, предполагаемом времени нахождения на ней и о своих дальнейших действиях. Образец приведен в таблице 96 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 18. Воздушные суда, часть полета которых контролируется органом ОВД";

Сноска. Глава 3 дополнена параграфом 18, в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

187-1. Если в плане полета указано, что на начальном этапе полет будет контролируемый, а последующая часть – неконтролируемым, экипажу воздушного судна выдается диспетчерское разрешение на полет до границы контролируемого воздушного пространства, где заканчивается контролируемый полет.

187-2. Если в плане полета указано, что на начальном этапе полет будет неконтролируемый, а последующая часть – контролируемым, экипажу воздушного судна необходимо получить диспетчерское разрешение от органа ОВД, в чьей зоне ответственности начнется контролируемый полет за 5 минут до расчетного времени входа в контролируемое воздушное пространство. Образец приведен в таблице 96–1 приложения 2 к настоящим Правилам.

Глава 4. Фразеология при использовании систем наблюдения ОВД

Сноска. Заголовок главы 4 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1. Оpozнaвание ВС

188. Перед тем как обеспечивать воздушное судно ОВД на основе наблюдения, устанавливается опознание этого ВС, о чем информируется экипаж ВС. Опознание ВС на индикаторах воздушной обстановки осуществляется путем комплексного использования методов опознания:

- 1) пеленгации (сравнение пеленга автоматического радиопеленгатора и азимута отметки на индикаторе воздушной обстановке (далее - ИВО));
- 2) привязки (сравнение доклада экипажа о пролете ПОД (место ВС) с координатами опознаваемой отметки на ИВО);
- 3) маневра (совпадение заданного диспетчером и выполняемого экипажем маневра);
- 4) использование средств ВОРЛ сравнение соответствия информации, передаваемой экипажем и отображаемой в формуляре сопровождения.

Сноска. Пункт 188 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

188-1. Опознание конкретных воздушных судов осуществляется органом ОВД с использованием системы наблюдения ОВД при помощи фразы "Identified" ("Опознаны")

). После того, как конкретные воздушные суда опознаны органом ОВД, экипажи воздушных судов докладывают пролет очередных ПОД и выход из зоны(района) ОВД только по указанию (запросу) органа ОВД. Если возникла необходимость в изменении эшелона (высоты) полета, то такое изменение осуществляется по запросу экипажа воздушного судна с разрешения органа ОВД или по указанию органа ОВД.

Сноска. Глава 4 дополнена пунктом 188-1, в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

189. В зависимости от применяемого метода для опознавания ВС диспетчером даются необходимые указания экипажам ВС. Образец приведен в таблице 97 приложения 2 к настоящим Правилам.

190. Если опознавание потеряно или скоро будет потеряно, пилоту сообщается об этом, и передаются соответствующие указания. Образец приведен в таблице 98 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 2. Радиолокационное векторение

191. Для разведения ВС (для опознавания, задержки, при отклонениях ВС от заданного маршрута или по запросу экипажа ВС), диспетчер может задавать курс следования (радиолокационное векторение). Векторение выполняется после того, как диспетчер опознал ВС и проинформировал об этом экипаж ВС. Необходимость применения векторения определяется диспетчером из анализа фактической и прогнозируемой воздушной обстановки. При этом экипажу ВС, сообщается причина изменения курса. Образец приведен в таблице 99 приложения 2 к настоящим Правилам.

192. По окончании векторения ВС, диспетчер дает указание экипажу ВС возобновить самостоятельное самолетовождение, сообщая ему местоположение ВС. Указание на возобновление самостоятельной навигации означает, что экипаж ВС обеспечивает самолетовождение самостоятельно. Образец приведен в таблице 100 приложения 2 к настоящим Правилам.

При векторении ВС для захода на посадку указание экипажу ВС на возобновление самостоятельной навигации при выполнении разворота на предпосадочную прямую не выдается.

193. При планировании векторения вылетающего ВС диспетчер заблаговременно до взлета информирует экипаж ВС о предполагаемом векторении. Образец приведен в таблице 101 приложения 2 к настоящим Правилам.

194. При векторении для вывода воздушного судна на средство обеспечения конечного этапа захода на посадку, выполняются следующие действия:

1) диспетчер опознает воздушное судно и информирует об этом экипаж воздушного судна;

2) диспетчер сообщает экипажу воздушного судна схему захода на посадку, а также магнитный путевой угол посадки, (маркированный номер ВПП);

3) диспетчер информирует экипаж воздушного судна о начале и цели векторения;

4) диспетчер задает курс или серию курсов и выводит воздушное судно под углом не более 45° (оптимальное значение - 30°) на предпосадочную прямую как минимум за 4 километра (2 морские мили) до точки входа в глиссаду (FAF, FAP) для стабилизации воздушного судна на линии посадочного курса в горизонтальном полете. Значения курсов следования назначаются трехзначными цифрами;

5) диспетчер информирует экипаж воздушного судна о его местоположении по крайней мере один раз до его выхода на предпосадочную прямую;

6) одновременно с назначением курса выхода на линию пути конечного этапа захода на посадку дается разрешение на выполнение захода на посадку и команда доложить:

- "захват" курсового маяка при заходе по РМС (ILS), курсовому маяку (LOC, LOC/DME);

- выход на линию пути конечного этапа захода на посадку (заход по RNAV);

- выход на предпосадочную прямую (заход NDB, VOR/DME).

Сноска. Пункт 194 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

195. Разрешение на выполнение захода на посадку означает для экипажа ВС возобновление самостоятельной навигации в соответствии с опубликованной схемой и позволяет выполнить разворот на посадочный курс без вмешательства диспетчера используя данные посадочных систем. Образец приведен в таблице 102 приложения 2 к настоящим Правилам.

196. В целях ОВД могут потребоваться данные о курсе ВС, поскольку боковое эшелонирование зачастую может устанавливаться путем передачи на борт ВС указания сохранять прежний курс. В этом случае боковое эшелонирование может устанавливаться для встречного движения. Образец приведен в таблице 103 приложения 2 к настоящим Правилам.

197. В случае если диспетчер не знает текущего курса ВС, он дает указание экипажу ВС выполнять полет с определенным курсом. Образец приведен в таблице 104 приложения 2 к настоящим Правилам.

198. При передаче ОВД ВС, находящимся в статусе векторения, смежному диспетчерскому пункту, диспетчер передает экипажу указание о переходе на связь с

соответствующим диспетчерским пунктом и дает указание экипажу ВС доложить заданный курс при выходе на связь с этим диспетчерским пунктом. Образец приведен в таблице 105 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 3. Бортовое оборудование ВС, предупреждающее о возможном столкновении с другим ВС

199. Бортовое оборудование ВС, предупреждающее о возможном столкновении с другим ВС (аббревиатура на английском языке - ACAS/TCAS) реагирует на приемоответчики других ВС, находящихся в данном районе, и определяет наличие возможной потенциальной конфликтной ситуации. Сигнализация Traffic Advisory (ТА) позволяет пилоту определить конфликтующее судно и предпринять маневр расхождения при сигнализации Resolution Advisory (RA).

Пилот докладывает диспетчеру о предпринятых маневрах по TCAS. Образец приведен в таблице 106 приложения 2 к настоящим Правилам.

200. Если в результате срабатывания TCAS пилот не имеет возможности следовать согласно выданному разрешению, он докладывает об этом. Образец приведен в таблице 107 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 4. Информация о взаимном местоположении ВС и разведение ВС

201. Информация о ВС, следующих по траектории, ведущей к возникновению конфликтной ситуации, передается в следующей форме:

- 1) относительный пеленг ВС, создающих конфликтную ситуацию, отсчитываемый по условному часовому циферблату;
- 2) расстояние в километрах (морских милях) до ВС, создающего конфликтную ситуацию;
- 3) направление перемещения ВС, создающего конфликтную ситуацию;
- 4) эшелон и тип ВС, относительную скорость ВС, создающего конфликтную ситуацию (при наличии этой информации).

Сноска. Пункт 201 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

202. Относительное перемещение следует описывать одним из следующих соответствующих терминов:

"closing" (приближающийся), "converging" (на сходящихся траекториях), "parallel" (параллельно), "same direction" (попутный), "opposite direction" (встречный), "diverging" (на расходящихся траекториях), "overtaking" (обгоняющий), "crossing left to right" (пересекающий слева направо), "crossing right to left" (пересекающий справа налево).
Образец приведен в таблице 108 приложения 2 к настоящим Правилам.

203. Диспетчер информирует экипаж о том, что конфликтная ситуация больше не существует. Образец приведен в таблице 109 приложения 2 к настоящим Правилам.

204. Если имеется угроза столкновения ВС, диспетчером дается указание пилоту выполнить необходимый маневр для расхождения. Образец приведен в таблице 110 приложения 2 к настоящим Правилам.

204-1. Экипаж ВС может запросить разрешение на набор высоты или снижение при обеспечении самостоятельного эшелонирования и выполнении полета в визуальных метеорологических условиях в дневное время ниже 10 000 фут в воздушном пространстве классов D и E. Разрешение включает информацию о соответствующем движении.

Образец приведен в таблице 110-1 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Правила дополнены пунктом 204-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 24.02.2023 № 118 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 5. Вторичный обзорный радиолокатор (ВОРЛ)

205. При использовании средств вторичной радиолокации в радиообмене между диспетчером и экипажем используются стандартные фразы относительно режима работы бортовых приемоответчиков ВОРЛ, установленные таблицей 111 приложения 2 к настоящим Правилам.

206. Критерием, который используется при определении занятости эшелона воздушным судном, является ± 60 метров (± 200 футов) в воздушном пространстве от эшелона 410 и ниже, в воздушном пространстве выше эшелона полета 410 является ± 90 метров (± 300 футов). Если отображаемая информация о высоте полета выходит за пределы допустимых отклонений диспетчер дает указание экипажу (пилоту) ВС проверить правильность установки давления и подтвердить эшелон (высоту) полета ВС

Образец приведен в таблице 112 приложения 2 к настоящим Правилам.

207. Диспетчерские указания при использовании ВОРЛ должны быть повторены пилотом. Образец приведен в таблице 113 приложения 2 к настоящим Правилам.

208. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

209. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 6. Отказ радиосвязи

210. Если диспетчер предполагает, что ВС в состоянии принимать, но не может передавать сообщения, для подтверждения получения пилотом указаний может быть использован радиолокатор. Образец приведен в таблице 114 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 7. Полет в зоне ожидания

211. Схема полета в зоне ожидания публикуется в документах аэронавигационной информации, но в случае если пилот запросил подробное описание схемы (указания по ожиданию) с указанием средства, следует использовать фразеологию по образцам согласно таблице 115 приложения 2 к настоящим Правилам.

212. Процедуры в зоне ожидания должны выдаваться в строго фиксированном порядке:

- 1) точка (РНТ) относительно которой выполняется процедура ожидания (fix);
- 2) высота/эшелон (level);
- 3) курс на точку (inbound track);
- 4) сторона разворотов (right/left turns);
- 5) время полетов между разворотами (time of leg).

В указаниях по ожиданию, связанных с VOR/DME, вместо времени, указанного в подпункте 5) пункта 212 настоящих Правил может указываться расстояние. Образец приведен в таблице 116 приложения 2 к настоящим Правилам.

213. Экипажу ВС в любой точке схемы зоны ожидания может быть дана команда диспетчера на выход из зоны ожидания.

Параграф 8. Управление скоростью

214. Для регулирования очередности захода на посадку, а так же для обеспечения продольного интервала между ВС применяется регулирование поступательных приборных скоростей и вертикальных скоростей ВС.

215. Исходя из воздушной обстановки диспетчер запрашивает у экипажа ВС значение текущей приборной скорости и задает другим ВС необходимые значения приборной скорости.

216. При регулировании поступательных приборных скоростей одному из ВС дается указание на выдерживание максимально возможной скорости, а другому ВС дается указание на уменьшение скорости:

- 1) минимальной скорости чистого крыла (без выпуска механизации и шасси);
- 2) минимальной скорости захода на посадку (применяется на высоте ниже 1500 метров с выпуском шасси и механизации крыла в промежуточное положение).
- 3) Значение приборной скорости указывается кратное 20 километров в час (10 узлов).

217. Рекомендации диспетчеру по управлению скоростью:

1) уточнить у экипажа ВС, возможно ли уменьшение скорости до требуемой величины, применение общей команды на увеличение-уменьшение поступательной скорости является малоэффективным, т.к. не дает экипажу ВС представления о степени необходимого изменения скорости;

2) на высотах 7600 метров (эшелон 250) или выше корректировку скорости следует выражать в величинах, кратных 0,01 Маха, а на высотах ниже 7600 метров (эшелон 250) - величинами приборной скорости (IAS), кратными 20 км/ч (10 узлов);

3) при уменьшении скорости при входе ВС в район аэродрома делать это постепенно, начиная с уменьшения скорости до 500 километров в час (270 узлов) (Indicated Air Speed - IAS);

4) учитывать, что при снижении с большой вертикальной скоростью одновременное уменьшение поступательной скорости трудновыполнимо и ресурсы уменьшения поступательной скорости на некоторых типах ВС ограничены;

5) ниже эшелона 150 (4550 метров) может использоваться снижение скорости для турбореактивных ВС до 410 километров в час (220 узлов) IAS, соответствующее минимальной скорости турбореактивного ВС с убранными механизацией и шасси, и до 350 километров в час (190 узлов) при выпуске механизации на высотах ниже 1500 метров.

218. Запрос поступательной приборной скорости (IAS) не является указанием на ее выдерживание. При необходимости сохранения текущей поступательной скорости диспетчер дает экипажу ВС соответствующие указания.

219. Если необходимость в дальнейшем ограничении в отношении управления скоростью отсутствует, соответствующие ВС информируются об этом.

220. Управление скоростью не применяется в отношении ВС, входящих или находящихся в зонах ожидания.

221. При регулировании вертикальных скоростей диспетчер запрашивает вертикальную скорость ВС, затем дает экипажу данного ВС указание на выдерживание этой скорости или задает новое ее значение. Другому (другим) ВС, создающим потенциально конфликтную ситуацию, задается вертикальная скорость, позволяющая сохранить или увеличить существующий вертикальный интервал.

222. Запрос вертикальной скорости не является указанием на ее выдерживание. При необходимости сохранения текущей вертикальной скорости диспетчер дает экипажу ВС соответствующие указания.

223. Во всех случаях регулирование скоростей должно быть закончено до удаления 7 километров (4 морских мили) от ВПП.

Сноска. Пункт 223 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

224. При управлении скоростью применяется фразеология по образцам согласно таблице 117 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 9. Полеты с использованием сокращенного минимума вертикального эшелонирования

225. При выполнении полетов в воздушном пространстве, в котором применяется сокращенный минимум вертикального эшелонирования (аббревиатура на английском языке RVSM (далее - RVSM), или вертикальном пересечении этого воздушного пространства пилоты ВС, не утвержденных для полетов в воздушном пространстве RVSM, сообщают об отсутствии такого утверждения фразой "negative RVSM (RVSM отсутствует)" следующим образом:

1) при первоначальном вызове на любом канале в пределах воздушного пространства RVSM;

2) при всех запросах изменений эшелона полета;

3) при всех повторениях диспетчерских разрешений в отношении эшелона полета.

Образец приведен в таблице 118 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 10. Применение навигации, основанной на характеристиках (PBN)

225-1. При выполнении полетов с использованием навигации, основанной на характеристиках (PBN), используется следующая фразеология, образец которой приведен в таблице 118-1 приложения 2 к настоящим Правилам

Глава 5. Порядок ведения аварийной связи

Параграф 1. Общие положения

226. Сообщения аварийной связи классифицируются как:

1) бедствие - состояние, при котором имеется серьезная и/или непосредственная опасность и требуется немедленная помощь;

2) срочность - состояние, которое относится к безопасности ВС или другого транспортного средства или какого-либо лица, находящегося на борту или в пределах видимости, но которое не требует оказания немедленной помощи.

227. Используемое в начале сообщения слово "mayday (бедствие)" указывает на сообщение о бедствии, а используемые в начале сообщения слова "pan pan (срочность)" указывают на срочное сообщение. Соответственно обстановке эти слова желательно произносить трижды в начале первичного вызова, обусловленного состоянием бедствия и срочности.

Сноска. Пункт 227 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

228. Сообщение о бедствии имеет приоритет над всеми другими передачами, а срочные сообщения имеют приоритет перед всеми сообщениями, кроме сообщений о бедствии.

229. Экипажи, использующие сигнал бедствия или срочности, должны стараться говорить медленно и четко, чтобы избежать ненужного повторения.

230. Экипажи запрашивают помощь всякий раз, когда возникают сомнения относительно безопасности полета, что обеспечит предотвращение риска возникновения более опасной ситуации.

231. Сигнал бедствия или срочности должен передаваться на используемой в данный момент частоте или на международной авиационной аварийной частоте 121,5 мегагерц, над морем - 2182 килогерц или 4125 килогерц. При необходимости, ВС может быть переведено на другую частоту.

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

233. Станция, отвечающая экипажу ВС, находящемуся в состоянии бедствия или срочности, должна давать только такую информацию, совет или указания, которые могут помочь пилоту. Избыточные передачи могут отвлечь внимание экипажа ВС, когда он испытывает особый дефицит времени.

234. Станции, которые непосредственно не вовлечены в оказание помощи, должны воздерживаться от использования частоты, на которой прослушивается аварийное ВС.

235. Если было перехвачено сообщение о бедствии, получение которого очевидно, но не было подтверждено, ВС, перехватившее такое сообщение о бедствии, должно, если время и обстоятельства позволяют это, подтвердить его и затем передать по радио.

236. Связь с экипажами ВС между собой и с наземными службами, занятыми аварийно-спасательными работами, осуществляется на частоте 123,1 мегагерц, переход на которую производится после установления связи на частоте 121,5 мегагерц.

Параграф 2. Сообщения о бедствии

237. ВС, терпящее бедствие, передает сигнал бедствия в случаях:

1. отказа двигателя (двигателей);
2. пожар на ВС;
3. потери ориентировки;
4. отказа радиосвязи;
5. потери устойчивости, управляемости, нарушения прочности;
6. нападение на экипаж (пассажиров);
7. вынужденной посадки вне аэродрома;
8. экстренного снижения;

9. когда расчет предполагаемого запаса топлива на борту показывает, что после посадки на ближайшем аэродроме, на котором можно совершить безопасную посадку, запас топлива окажется ниже запланированного уровня резерва топлива.

Сноска. Пункт 237 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

- 1) "mayday/терплю бедствие" - повторяется три раза;
- 2) позывной диспетчерского пункта;
- 3) опознавательный индекс ВС;
- 4) характер бедствия;
- 5) намерения (решение) командира ВС и действия экипажа;
- 6) местоположение ВС;
- 7) эшелон (высота) полета и курс ВС;
- 8) любая другая полезная информация.

239. Диспетчер, при получении от экипажа сигнала бедствия определяет местоположение ВС, фиксирует время получения сигнала и по запросу сообщает их экипажу. Образец приведен в таблице 119 приложения 2 к настоящим Правилам.

240. ВС, терпящее бедствие использует любые имеющиеся в его распоряжении средства, чтобы привлечь внимание и сообщить о своем состоянии (включая использование соответствующего кода ВОРЛ 7700).

241. Любая авиационная станция, получившая сообщение о бедствии, передает данное сообщение органу ОВД, если ВС, терпящее бедствие, не в состоянии самостоятельно связаться с ним. В этих обстоятельствах станция, передающее это сообщение должна внести ясность, что сама она не терпит бедствие. Образец приведен в таблице 120 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 3. Введение режима радиомолчания

242. Диспетчер, осуществляющий ОВД аварийного ВС или воздушное судно, терпящее бедствие может ввести режим радиомолчания для всех ВС, работающих на данной частоте, либо для конкретного ВС.

Режим радиомолчания сохраняется до тех пор, пока не поступит сообщения от диспетчера (экипажа ВС) об отмене режима радиомолчания. Образец приведен в таблице 121 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 242 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

243. При введении режима радиомолчания экипажи:

- 1) прекращают все передачи в радиосети ОВД данного диспетчерского пункта, кроме случаев возникновения аварийной ситуации, и работают только на прием;
 - 2) выходят на связь только по запросу диспетчера;
 - 3) в случае особой необходимости на рабочей частоте может быть оставлено только ВС, терпящее бедствие. Все остальные ВС переводятся на другую частоту. С целью исключения помех передачам с ВС, терпящего бедствие, подтверждения от остальных ВС производятся на новой частоте.
- Образец приведен в таблице 122 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 4. Отмена бедствия и режима радиомолчания

244. Если ВС больше не находится в состоянии бедствия, его экипаж передает сообщение, отменяющее состояние бедствия. Образец приведен в таблице 123 приложения 2 к настоящим Правилам.

245. Если диспетчеру известно, что воздушное судно больше не терпит бедствие или ВС вышло из зоны ответственности, он отменяет режим радиомолчания. Образец приведен в таблице 124 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 5. Срочные сообщения

246. Сообщение по сигналу срочности, по возможности, включает в себя следующие элементы, которые передаются в ниже приведенном порядке:

- 1) сигнал срочности – "pan pan/пан пан" (передается три раза);
- 2) позывной диспетчерского пункта;
- 3) опознавательный индекс ВС;
- 4) причина передачи сообщения;
- 5) намерения (решение) командира ВС и действия экипажа;
- 6) местоположение ВС;
- 7) эшелон (высота) полета и курс ВС;
- 8) любая другая полезная информация.

Сноска. Пункт 246 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

247. По сигналу "pan pan/пан пан" передаются сообщения, касающиеся безопасности полетов ВС или каких-либо лиц, находящихся на борту.

248. Сообщение должно передаваться на используемой в данный момент частоте и адресуется диспетчерскому пункту, который несет ответственность за район, где выполняет полет данное ВС. Образец приведен в таблице 125 приложения 2 к настоящим Правилам.

249. В зависимости от обстоятельств и характера срочности экипажу ВС диспетчером задаются дополнительные вопросы для уточнения причин сообщения.

Параграф 6. Аварийное снижение

250. При докладе экипажа ВС об аварийном снижении, диспетчер предпринимает все возможные действия для обеспечения безопасного снижения этого ВС. Образец приведен в таблице 126 приложения 2 к настоящим Правилам.

251. После общего оповещения экипажей ВС об аварийном снижении следуют конкретные указания диспетчера.

Параграф 6-1. Выдача предупреждения о минимальной безопасной абсолютной высоте

Сноска. Глава 5 дополнена параграфом 6-1, в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

251-1. В случае выдачи MSAW в отношении контролируемого полета предпринимаются следующие действия:

1) если воздушное судно обеспечивается векторением, экипажу воздушного судна дается указание немедленно занять установленный безопасный эшелон (высоту) полета и, если это необходимо, назначается новый курс;

2) в других случаях диспетчер органа ОВД информирует экипаж воздушного судна о том, что получено предупреждение относительно минимальной безопасной абсолютной (относительной) высоты и выдает указание проверить правильность установки давления на высотомере и заданный эшелон (высоту) полета воздушного судна. Образец приведен в таблице 126-1 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 7. Потеря связи с экипажем ВС

252. Если экипаж не в состоянии установить связь с диспетчерским пунктом на выделенной частоте, ему следует попытаться установить связь на частоте смежного диспетчерского пункта с данным районом (зоной) ОВД. Одновременно делается попытка установить связь с другими ВС, работающими на этих частотах.

253. Если попытки установить связь оказываются безуспешными, экипаж передает свое сообщение дважды на выделенной частоте (частотах), перед которым следует фраза "передаю блиндром (Transmitting blind)", включая адресата (ов), для которого (ых) предназначается данное сообщение.

254. В случае отсутствия двухсторонней связи из-за отказа бортового приемника экипаж продолжает передавать донесения в установленном порядке на установленной для использования частоте. Такие сообщения передаются дважды, перед которыми

следует фраза "передаю блиндром из-за отказа приемника (Transmitting blind due to receiver failure).

В сообщениях указывается время или место очередной передачи, а также намерения экипажа ВС в отношении порядка выполнения полета.

255. При отказе связи вследствие отказа бортового оборудования пилот устанавливает код ответчика ВОРЛ 7600 (при наличии соответствующего приемоответчика на борту ВС).

256. Если диспетчерский пункт не в состоянии установить связь с ВС после вызова на частотах, на которых ранее осуществлялось ведение связи с экипажем ВС, то диспетчерский пункт:

1) связывается со смежными органами ОВД с целью вызова ВС и, если необходимо, ретрансляции сообщений ВС;

2) пытается установить связь через другие ВС, находящиеся в данном районе и, если необходимо, ретранслировать сообщения.

Параграф 8. Радиообмен при перехвате

257. При перехвате ВС экипаж выполняет команды перехватчика, установив с ним или с соответствующим органом управления перехватом на аварийной частоте 121,5 мегагерц.

258. Если экипажу стало известно, что ВС перехвачено, он докладывает об этом диспетчерскому пункту, на ОВД которого он находится.

Глава 6. Метеорологическая информация

259. Метеорологическая информация в форме сообщений, прогнозов или предупреждений предоставляется пилотам через органы ОВД или радиовещательные передачи. При этом применяются специальные метеорологические термины, а информация передается медленно и произносится отчетливо для того, чтобы принимающий пилот (экипаж ВС) мог в случае необходимости записать эти данные. Образец приведен в таблице 127 приложения 2 к настоящим Правилам.

260. Информация об облачности может быть представлена в следующем виде:

"scattered at one thousand eight hundred metres, scattered cumulonimbus at 600 metres, broken at 1000 metres " "рассеянные на 1800 метров, рассеянные кучеводождевые на 600 метров".

В приведенном выше примере "scattered" соответствует 3-4 октантам, "broken" - 5-7 октантам.

В таблице 128 приложения 2 к настоящим правилам приведены термины для определения соответствия количества облачности.

261. При передаче сообщения о дальности видимости на ВПП используется сокращение RVR, без использования фонетического слова для каждой буквы. Номер ВПП может быть опущен, если нет вероятности неправильного понимания.

262. При наличии инструментальных замеров, может передаваться несколько значений RVR. В тех случаях, когда данные даются для трех точек наблюдения, эти точки можно не указывать при условии, что сообщения передаются в следующей последовательности: зона приземления, центральная зона и конец ВПП.

Образец приведен в таблице 129 приложения 2 к настоящим Правилам.

263. Если ожидается сдвиг ветра или о нем сообщило другое ВС, диспетчер предупреждает другие ВС до тех пор, пока следующие ВС не сообщат об отсутствии данного явления. Образец приведен в таблице 130 приложения 2 к настоящим Правилам.

Глава 7. Состояние поверхности ВПП

264. В тех случаях, когда передается информация о состоянии поверхности ВПП, которое может отрицательно повлиять на эффективность торможения воздушного судна, используются по необходимости следующие термины: "вода на поверхности уплотненного снега" (water on top of compacted snow), "иней" (frost), "лед" (ice), "мокрая" (wet), "мокрый лед" (wet ice), "мокрый снег" (wet snow), "мокрый снег на поверхности льда" (wet snow on top of ice), "мокрый снег на поверхности уплотненного снега" (wet snow on top of compacted snow), "слякоть" (slush), "стоячая вода" (standing water), "сухая" (dry), "сухой снег" (dry snow), "сухой снег на поверхности льда" (dry snow on top of ice), "сухой снег на поверхности уплотненного снега" (dry snow on top of compacted snow), уплотненный снег (compacted snow).

Сноска. Пункт 264 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

265. Коэффициент сцепления ("braking coefficient") или эффективность торможения ("braking action") или код состояния поверхности ВПП (surface condition code) передаются, если они представлены.

Сноска. Пункт 264 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

266. Донесение пилотов об эффективности торможения: "хорошая" (good), "от хорошей до средней" (good to medium), "средняя" (medium), "от средней до плохой" (medium to poor), "плохая" (poor), "хуже, чем плохая" (less than poor). Сообщения пилотов о фактической эффективности торможения передаются органом ОВД последующим ВС в следующей форме: "braking action reported (тип ВС А) at (время) (оценка эффективности торможения)". При получении специальных донесений от

экипажа ВС о фактической эффективности торможения, которая оказалась не такой хорошей, как об этом сообщалось, органы ОВД незамедлительно направляют данную информацию эксплуатанту аэродрома.

Сноска. Пункт 264 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

267. При наличии других данных о фактическом состоянии поверхности ВПП или по аэродрому органы ОВД передают такие данные по образцу приведенному в таблице 131 приложения 2 к настоящим Правилам.

Глава 8. Доклады о сближении ВС

268. Если по мнению экипажа ВС произошло сближение ВС на расстояние, при котором, учитывая местоположение и относительную скорость ВС, имело или могло иметь место угрозы безопасности данных ВС, он сообщает диспетчерскому пункту доклад "airprox".

269. Первоначальный доклад сообщается по радиотелефонной связи диспетчеру, на ОВД у которого находится ВС. Если загруженность диспетчера не позволяет ему принять доклад в данный момент, экипажу ВС сообщается об этом. В этом случае данный доклад делается экипажем ВС после посадки ВС.

270. Доклад пилота начинается со слов "airprox report" и включает следующие пункты:

- 1) позывной ВС;
- 2) код ВОРЛ;
- 3) местоположение сближения;
- 4) курс ВС;
- 5) эшелон или высота;
- 6) установленное на высотомере давление;
- 7) положение ВС (горизонтальный полет/набор/снижение/разворот);
- 8) метеоусловия;
- 9) дата и время (UTC) сближения;
- 10) описание другого ВС;

11) расстояние, на котором было обнаружено ВС и траектории полета своего и обнаруженного ВС.

Глава 9. Введение радиообмена с автотранспортными и аэродромными средствами

271. Правила ведения радиотелефонной связи соблюдаются всеми лицами, организующими и контролирующими выполнение работ на летном поле аэродрома, а также водителями автотранспортных аэродромных средств.

272. Лицам, выполняющим такие работы, а также водителям автотранспортных и аэродромных средств следует вести непрерывное прослушивание установленной частоты внутриаэропортовой связи, а при работах на летной полосе и участках рулежной дорожки (далее – РД), примыкающей к ней, постоянно прослушивать радиообмен на частоте диспетчерских пунктов "Руление" или "Вышка" ("Старт").

272-1. Водители транспортных средств, выполняющие или собирающиеся выполнять операции на площади маневрирования, повторяют диспетчеру ОВД касающиеся обеспечения безопасности полетов части указаний органа ОВД, переданные с помощью средств связи, указания на занятие ВПП или РД, остановку перед ВПП или РД, пересечение ВПП или РД и на выполнение операций на любой действующей ВПП или РД.

Сноска. Глава 9 дополнена пунктом 272-1, в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

272-2. Диспетчер ОВД прослушивает повторение переданного указания для того, чтобы убедиться в правильности его понимания водителем транспортного средства и немедленно предпринимает меры по исправлению любых несоответствий, выявленных в результате повторения.

Сноска. Глава 9 дополнена пунктом 272-2, в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

273. Прослушивание частот внутриаэропортовой связи диспетчерских пунктов "Руление" или "Вышка" ("Старт") производится для получения дополнительных указаний о порядке движения на летном поле и информации о передвижении наземной техники и ВС.

274. Для ведения радиотелефонной связи каждому абоненту (машинам, выезжающим на летное поле) присваиваются соответствующие позывные.

275. Водители при обращении к диспетчеру должны называть себя, используя присвоенный позывной, указать свое местоположение и маршрут следования к месту работы. Образец приведен в таблице 132 приложения 2 к настоящим Правилам.

276. Если диспетчер при выходе на связь водителя занят, то он сообщает об этом словом "ждите". Это означает, что водитель ожидает вызова диспетчера и не начинает движение пока не получит на это разрешение диспетчера.

277. При невозможности выдачи разрешения для следования автотранспортных средств до запрашиваемого места, диспетчер может разрешить проследовать в

установленный им пункт, после остановки в котором водитель повторно запрашивает разрешение для движения к месту назначения (работы). Образец приведен в таблице 133 приложения 2 к настоящим Правилам.

278. Разрешение на передвижение по перрону может включать всю необходимую информацию относительно других транспортных средств для обеспечения безопасности движения. Образец приведен в таблице 134 приложения 2 к настоящим Правилам.

Фраза "Продолжайте" при радиообмене с транспортными средствами не используется.

279. Ни при каких обстоятельствах водитель любого автотранспортного и аэродромного средства не пересекает взлетно-посадочную полосу пока не получит и не подтвердит принятое на то разрешение. Доклад об освобождении летной полосы передается немедленно после ее освобождения.

280. Диспетчер дает разрешение на пересечение летной полосы автотранспортным и аэродромным средствам в случае, если ВС, заходящее на посадку, имеет временной интервал не менее 5 минут до приземления или после приземления и пробега места пересечения летной полосы.

281. Разрешение на пересечение летной полосы запрашивается водителем, не доезжая до спланированного участка ВПП (границы критической зоны РМС) после остановки. Образец приведен в таблице 135 приложения 2 к настоящим Правилам.

282. Если автотранспортное или аэродромное средство находится на летной полосе и возникает необходимость ее освобождения, диспетчер передает водителю этого средства указание об освобождении.

283. Во всех случаях летная полоса должна быть освобождена от автотранспортных и аэродромных средств не позднее, чем за 5 минут до расчетного (уточненного времени посадки (взлета) В С. Образец приведен в таблице 136 приложения 2 к настоящим Правилам.

284. Для информирования водителя о возможной опасной ситуации, когда автотранспортное и аэродромное средство движется по рабочей площади аэродрома, диспетчер дает указание водителю, которые выполняются немедленно. Образец приведен в таблице 137 приложения 2 к настоящим Правилам.

Глава 10. Обмен информацией между диспетчерами в процессе ОВД

285. Обмен оперативными сообщениями и информацией в процессе ОВД между диспетчерами смежных пунктов производится по соответствующим каналам связи в соответствии с технологиями работы.

286. При обмене оперативными сообщениями и информацией между диспетчерскими пунктами для вызова каждого из них используются установленные позывные. В случае организации на диспетчерских пунктах направлений, секторов

используется основной позывной с добавлением присвоенного цифрового индекса. Образцы применяемой фразеологии: "Контроль-1", "Контроль-2", "Подход - 1", "Подход - 2", "Вышка".

287. При обмене сообщениями и информацией между диспетчерами смежных (взаимодействующих) пунктов ОВД в целях контроля диспетчер, принимающий сообщение и информацию повторяет:

- 1) тип и позывной ВС;
- 2) время вылета, пролета пункта обязательного донесения (РНТ), рубежа передачи;
- 3) эшелон (высоту) полета;
- 4) разрешение или запрещение вылета, посадки.

В случае, если диспетчер смежного (взаимодействующего) пункта ОВД не повторил такое сообщение, то передающий диспетчер требует от него повторение его полностью или частично.

288. В ходе обеспечения полета каждого ВС диспетчеры пунктов ОВД согласуют между собой условия входа (выхода) в смежный район (зону).

Образец приведен в таблице 138 приложения 2 к настоящим Правилам.

При ухудшении параметров или отказа оборудования RNAV на ВС, в случае автоматизированного обмена сообщениями, не содержащими информации, указанной в пункте 18 плана полета, направляющий сообщение орган ОВД должен информировать об этом принимающий орган ОВД, дополняя сообщение АСТ устным сообщением с использованием фразы "RNAV OUT OF SERVICE" (RNAV не работает) после позывного этого ВС. При использовании процесса устной координации направляющий сообщение орган ОВД должен включать фразу "RNAV OUT OF SERVICE" (RNAV не работает) в конце сообщения. В случае, если RNAV отсутствует применяется фраза "NEGATIVE RNAV" (RNAV отсутствует).

Сноска. Пункт 288 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

289. Условия входа в смежный районный ДП согласовываются и передаются не позднее, чем за 10 минут до выхода на рубеж передачи ОВД.

Сноска. Пункт 289 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 24.02.2023 № 118 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

290. Диспетчер районного ДП перед входом ВС в район аэродрома сообщает диспетчеру ДПП:

- 1) место входа в район аэродрома;
- 2) расчетное время прибытия ВС;
- 3) номер и литер рейса;
- 4) позывной ВС и код ответчика ВОРЛ;

- 5) эшелон (высоту) полета;
- 6) аэродром посадки и тип ВС (при необходимости).

Образец приведен в таблице 139 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 290 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

291. Для обеспечения выхода ВС на предпосадочную прямую диспетчер "Круг" информирует диспетчера "Вышка" о его местонахождении на схеме. Образец приведен в таблице 140 приложения 2 к настоящим Правилам.

292. Диспетчер "Вышка" согласовывает с диспетчером "Руление" маршрут освобождения ВС ВПП. Образец приведен в таблице 141 приложения 2 к настоящим Правилам.

293. При возникновении особых случаев в полете обеспечение безопасности движения ВС достигается своевременным и четким доведением информации об этом до диспетчеров взаимодействующего пунктов ОВД, руководителей полетов, аварийно-спасательной службе и других заинтересованных служб.

При обмене сообщениями следует учитывать реально сложившуюся ситуацию. Сообщение должно содержать следующие элементы:

- 1) кому адресуется сообщение;
- 2) кто сообщает;
- 3) позывной диспетчерского пункта;
- 4) опознавательный индекс ВС;
- 5) характер бедствия;
- 6) намерения (решение) командира ВС и действия экипажа;
- 7) местоположение ВС;
- 8) эшелон (высота) полета и курс ВС;
- 9) любая другая полезная информация.

Образец приведен в таблице 142 приложения 2 к настоящим Правилам.

294. Процедуры координации определяются соглашениями между органами ОВД сопредельных государств.

Глава 11. Аэродромное полетно-информационное обслуживание (AFIS)

295. Информация о ВС, следующих по траектории, ведущей к возникновению конфликтной ситуации, передается с указанием:

- 1) информации о конфликтующем ВС (по возможности направление движения);
- 2) типа и категории турбулентности;
- 3) высоты ВС;
- 4) текущего или расчетного местонахождения ВС, или расчетного времени пролета точки, основанные на докладе экипажа ВС;

5) любой другой информации, имеющейся в распоряжении (пересечение зоны ответственности, расчетное время взлета и посадки, полученное от экипажа ВС направление предполагаемой посадки).

Образец приведен в таблице 143 приложения 2 к настоящим Правилам.

296. Орган AFIS (оператор авиационной станции) предоставляет экипажу ВС следующую имеющуюся в его распоряжении информацию о метеорологических условиях, включая также информацию SIGMET, AIRMET, GAMET:

последние данные о направлении и скорости приземного ветра, в том числе об их значительном изменении;

данные для установки высотомера по давлению QNH, а также по запросу экипажа ВС данные для установления высотомера по давлению QFE;

данные о температуре воздуха на рабочей ВПП при выполнении взлета газотурбинных ВС;

данные о минимальной видимости по направлению взлета и начального набора высоты или в зоне захода на посадку и посадки, если она не превышает 10 км, или в соответствующих случаях, данные о дальности видимости на рабочей ВПП, если орган AFIS получил информацию;

особые метеорологические условия в зоне взлета и набора высоты или в зоне захода на посадку и посадки. Такая информация включает:

информацию о наличии или ожидаемом появлении в зоне кучево-дождевой облачности или грозы, сдвига ветра, града, линии шквалов, умеренной или сильной турбулентности, умеренного или сильного обледенения;

любую информацию о недавних явлениях погоды, которые имеют важное, с точки зрения эксплуатации, значение (замерзающие осадки; замерзающий туман; умеренные или сильные осадки - дождь, морось, снег, дождь со снегом, ледяной дождь, град, ледяная или снежная крупа, снежные зерна; умеренная или сильная низовая метель; туман; пылевая или песчаная буря; гроза; смерч; вулканический пепел).

Образец приведен в таблицах 144 и 156 приложения 2 к настоящим Правилам.

297. Орган AFIS (оператор авиационной станции) предоставляет информацию об условиях на аэродроме (вертодроме), которая необходима для обеспечения безопасности полета ВС. Такая информация должна, по возможности, включать информацию о:

1) строительных или ремонтных работах на рабочей площади аэродрома (вертодрома), либо в непосредственной близости от нее;

2) неровных или разрушенных поверхностях на ВПП и рулежных дорожках или перроне, независимо от наличия соответствующей маркировки;

3) наличие снега, слякоти или льда на ВПП, РД или перроне;

4) наличие воды на ВПП, РД или перроне;

5) снежных сугробах или заносах вблизи ВПП, РД или перроне;

6) других временных опасностях, включая присутствие ВС на стоянке или птиц на земле или в воздухе;

7) отказах или неустойчивого функционирования части или всей светосигнальной системы аэродрома (вертодрома);

8) информации о выбросе газа и горячих потоков воздуха (турбин, генераторов и т.д.), о наличии препятствий в районе вертодрома;

9) любой другой соответствующей информации.

Образец приведен в таблицах 145 и 156 приложения 2 к настоящим Правилам.

298. После запроса экипажа ВС о запуске, орган AFIS предоставляет инструкции по запуску.

Образец приведен в таблице 146 приложения 2 к настоящим Правилам.

299. После получения информации от экипажа ВС о готовности к рулению, орган AFIS дает информацию о движении ВС на площади маневрирования и об условиях на аэродроме.

Образец приведен в таблице 147 приложения 2 к настоящим Правилам.

Орган AFIS информирует экипаж ВС о следующем (при наличии данной информации):

1) используемой ВПП;

2) направлении и скорости приземного ветра, в том числе об их значительном изменении;

3) данных для установки высотомера по давлению QNH, а также по запросу экипажа ВС данные для установки высотомера по давлению QFE;

4) данных о температуре воздуха на рабочей ВПП при выполнении полетов газотурбинных ВС;

5) данных о текущей репрезентативной видимости в направлении взлета и первоначального набора высоты, если она менее 10 км, или данные о дальности видимости на рабочей ВПП, если орган AFIS располагает таковыми.

300. Экипаж ВС, получив данную информацию, выбирает маршрут руления и сообщает об этом органу AFIS.

301. После того, как экипаж ВС сообщил, что находится на предварительном и готов занять исполнительный старт, орган AFIS сообщает экипажу ВС, что полоса свободна в случае, если по имеющейся у него информации, отсутствуют ВС, транспортные средства или другие препятствия на полосе, а также отсутствуют ВС на прямой.

302. В случае если полоса занята, орган AFIS информирует экипаж ВС о занятости ВПП. В этом случае экипаж ВС ожидает на предварительном старте.

303. После получения информации от органа AFIS, что полоса свободна, экипаж ВС выруливает на исполнительный старт и взлетает. Экипаж ВС информирует орган AFIS о занятии исполнительного старта и о взлете.

Образец приведен в таблице 148 приложения 2 к настоящим Правилам.

304. Прибывающее ВС при входе в зону ответственности органа AFIS сообщает следующую информацию:

- 1) позывной вызываемой авиационной станции;
- 2) позывной ВС;
- 3) свое местонахождение и высоту;
- 4) намерения;
- 5) расчетное время прибытия (расчетное выхода из зоны);
- 6) аэродром вылета (при необходимости);
- 7) другую информацию, необходимую для безопасного выполнения полета.

305. До входа в аэродромный круг полетов или начала захода на посадку, орган AFIS предоставляет экипажу ВС следующую информацию:

- 1) рабочую (предпочтительную) ВПП;
- 2) данные о направлении и скорости приземного ветра, в том числе об их значительном изменении;
- 3) данные для установки высотомера по давлению QNH, а также по запросу экипажа ВС данные для установления высотомера по давлению QFE;
- 4) температуру воздуха;
- 5) условия на ВПП в случае осадков и других временных опасностей;
- 6) изменения в работоспособности визуальных и не визуальных средств, необходимых для захода на посадку;
- 7) другую информацию, необходимую для выполнения полета.

Образец приведен в таблице 149 приложения 2 к настоящим Правилам.

306. Экипаж ВС не производит посадку, если другое ВС находится на полосе. Орган AFIS предоставляет информацию о движении ВС и условиях на аэродроме, с тем, чтобы помочь экипажу ВС принять решение о посадке или об уходе на второй круг.

307. Экипаж ВС при заходе на посадку не информируется органом AFIS, что "полоса свободна", до того момента, когда вылетающее ВС пересекло торец рабочей ВПП или выполнило отворот, или предшествующее заходящее на посадку ВС освободило рабочую ВПП.

308. После получения информации от органа AFIS, что "полоса свободна", экипаж ВС докладывает о намерении произвести посадку, после посадки экипаж ВС сообщает РД, по которой собирается освободить полосу.

О прибытии на стоянку, экипаж ВС докладывает органу AFIS.

Образец приведен в таблице 149 приложения 2 к настоящим Правилам.

309. Орган AFIS на установленном рубеже передает ВС смежному органу ОВД (Центру полетной информации).

Образец приведен в таблице 150 приложения 2 к настоящим Правилам.

310. В случае выполнения полетов на неконтролируемых аэродромах экипажи ВС осуществляют передачу информации на частоте ГИВА (радиовещательная передача ВС информации о движении).

Образец приведен в таблице 151 приложения 2 к настоящим Правилам.

Глава 12. Полетно-информационное обслуживание (ПИО)

311. ПИО включает предоставление следующей информации:

1) предупреждения по району аэродрома и по маршрутам и районам полетов, выдаваемые метеорологическим органом (включая информацию SIGMET и AIRMET);

2) касающейся вулканической деятельности, предшествующей извержению, вулканических извержений, а также облаков вулканического пепла;

3) касающейся выброса в атмосферу радиоактивных веществ или токсических химических веществ;

4) об изменении эксплуатационного состояния навигационных средств;

5) об изменении состояния аэродромов и связанных с ними средств, включая информацию о состоянии рабочих площадей аэродрома, когда они покрыты снегом, льдом или значительным слоем воды;

6) о беспилотных неуправляемых аэростатах.

Образец приведен в таблице 151 приложения 2 к настоящим Правилам.

312. Кроме информации, указанной в пункте 310 настоящих Правил, ПИО, которым обеспечиваются полеты, включает предоставление информации относительно:

1) сообщаемых или прогнозируемых погодных условий на аэродромах вылета, назначения и запасных аэродромах;

2) опасности столкновения для ВС, выполняющих полет в воздушном пространстве классов C, D, E, F и G.

Информация, указанная в подпункте 2) настоящего пункта, включающая только известные ВС, присутствие которых может создавать угрозу столкновения с информируемыми ВС, будет иногда неполной, и органы Центра полетной информации (далее – ЦПИ) не могут взять на себя ответственность за ее постоянный выпуск или за ее точность.

При необходимости дополнить информацию об угрозе столкновения, предоставляемую в соответствии с подпунктом 2) настоящего пункта, либо в случае временного нарушения ПИО в определенном воздушном пространстве целесообразно применять радиовещательную передачу ВС информации о движении, которая передается экипажами в соответствии с требованиями Правил производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденным приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 июля

2017 года № 509 "Об утверждении Правил производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 15852).

Образец приведен в таблице 152 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 312 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 24.02.2023 № 118 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

313. При вылете ВС, при выходе на связь и доклада экипажа ВС о входе ВС в зону ответственности (пролете рубежа передачи ОВД), в случае передачи экипажем ВС следующей информации:

1) орган, ответственный за предоставление ПИО принимает:

время пролета рубежа (время не сообщается, если передача производится в момент пролета);

высоту (эшелон) полета;

расчетное время пролета очередного ПОД, выхода из зоны ответственности (время выхода на связь);

2) производит отметки в журнале;

3) сообщает диспетчеру смежного диспетчерского пункта (далее – смежный ДП) (органу AFIS) о входе ВС в зону ответственности, если этого требуют условия координации;

4) передает по запросу экипажу ВС минимальное атмосферное давление по маршруту, приведенное к уровню моря;

5) передает имеющуюся в его распоряжении информацию о воздушной обстановке, об опасных метеоявлениях (при необходимости).

Образец приведен в таблице 153 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 313 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

314. При выходе экипажа ВС на связь и получения доклада о пролете границы зоны ответственности (рубежа передачи ОВД), орган ответственный за предоставление ПИО :

1) сообщает экипажу ВС частоту работы смежного ДП (органа ПИО, AFIS);

2) получает от диспетчера смежного ДП (органа ПИО, AFIS) подтверждение о приеме ВС, если этого требуют условия координации и производит отметку в журнале.

Образец приведен в таблице 153 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 314 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

315. При полете ВС, при выходе на связь и доклада экипажа ВС о пролете границы зоны ответственности (рубежа передачи ОВД), в случае передачи следующей информации от экипажа ВС:

1) орган, ответственный за предоставление ПИО принимает:

время полета (время не сообщается, если передача ведется в момент полета) и наименование ПОД;

высоту (эшелон) полета;

расчетное время полета очередного ПОД, выхода из зоны ответственности;

запасной аэродром (посадочную площадку) при необходимости;

2) передает по запросу экипажа ВС минимальное атмосферное давление по маршруту, приведенное к уровню моря;

3) передает экипажу ВС метеорологическую информацию и информацию о воздушном движении (при необходимости);

4) производит отметку в журнале.

Образец приведен в таблице 154 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 315 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

316. После доклада экипажа ВС о выходе из зоны ответственности, орган, ответственный за предоставление ПИО:

1) сообщает экипажу ВС частоту смежного ДП (органа AFIS);

2) получает от диспетчера смежного ДП (органа AFIS) подтверждение о приеме ВС, если этого требуют условия координации и производит отметку в журнале.

Образец приведен в таблице 154 приложения 2 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 316 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

317. В том случае, когда воздушное судно сообщает об аварийной обстановке, органу ЦПИ следует предпринять следующие надлежащие действия:

1) принять все необходимые меры для установления опознавательного индекса и типа ВС, типа аварийной обстановки, намерений летного экипажа, а также местоположения и эшелона полета ВС, если эта информация не была четко представлена экипажем ВС или неизвестна;

2) принять решение относительно предоставления наиболее эффективной помощи;

3) связаться с любыми другими органами ОВД или другими службами, которые в состоянии оказать помощь ВС;

4) предоставить экипажу ВС любую требующуюся ему информацию, а также любую дополнительную соответствующую информацию, например данные о

подходящих аэродромах, минимальные безопасные абсолютные высоты, метеорологическую информацию;

5) получить от эксплуатанта или экипажа ВС следующую информацию, которая может иметь отношение к данному случаю: количество людей на борту, количество оставшегося топлива, возможное наличие опасных материалов и их характер (Данная информация будет запрашиваться у экипажа ВС только в том случае, если она не получена от эксплуатанта или из других источников, и будет ограничиваться важной информацией);

6) уведомить соответствующие органы ОВД и полномочные органы, как указано в схеме оповещения.

Образец приведен в таблице 155 приложения 2 к настоящим Правилам

Глава 13. Выполнение полетов по Правилам визуальных полетов в диспетчерской зоне

Сноска. Правила дополнены главой 13 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.02.2020 № 53 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

318. После вылета ВС, экипаж ВС сообщает диспетчеру аэродромного диспетчерского пункта (далее – аэродромный ДП) следующую информацию:

- 1) тип, позывной ВС (регистрационный номер, при необходимости);
- 2) высота полета;
- 3) маршрут выхода из CTR;
- 4) расчетное время выхода из CTR (расчетное время пролета визуального ориентира);
- 5) аэродром первой посадки;
- 6) код ответчика ВОРЛ (при наличии).

319. При установлении радиосвязи с экипажем взлетевшего ВС диспетчер аэродромного ДП должен:

- 1) опознать ВС и информировать об этом экипаж ВС (при наличии систем наблюдения);
- 2) передать условия выхода из CTR, назначить высоту не ниже минимальной абсолютной высоты по ПВП установленной для диспетчерской зоны;
- 3) сообщить давление QNH на аэродроме;
- 4) сообщить об опасных метеоявлениях (при их наличии);
- 5) информировать экипаж ВС об изменениях оперативной и метеорологической информации.

При достижении ВС границы CTR, дать указание экипажу ВС о переходе на радиосвязь со смежным ДП, сообщив частоту его работы.

Образец приведен в таблице 157 приложения 2 к настоящим Правилам.

320. В зависимости от используемой процедуры от прибывающего по ПВП ВС требуется установление связи с аэродромным ДП, а экипаж ВС может запросить указание перед входом в диспетчерскую зону.

При наличии в аэропорту службы автоматической передачи информации в районе аэродрома экипажу ВС следует подтвердить получение такой информации. При отсутствии данной службы диспетчер аэродромного ДП передает данные по аэродрому

Образец приведен в таблице 158 приложения 2 к настоящим Правилам.

321. Получив от экипажа ВС сообщение о входе в диспетчерскую зону (пролете установленного рубежа передачи ОВД) диспетчер аэродромного ДП:

1) опознает ВС и информирует об этом экипаж ВС (при наличии систем наблюдения);

2) передает экипажу ВС установленный для полетов по ПВП маршрут;

3) сообщает маркированный номер ВПП или рабочий курс посадки;

4) сообщает атмосферное давление аэродрома приведенное к среднему уровню моря (QNH);

5) дает указание о занятии высоты не ниже минимальной абсолютной высоты для полетов по ПВП;

6) сообщает оперативную или метеорологическую информацию, отличающуюся от передаваемой по ATIS;

7) информирует экипаж ВС о воздушной обстановке (при необходимости).

Образец приведен в таблице 159 приложения 2 к настоящим Правилам.

322. В случае, если прибывающему ВС не выдается разрешение для входа в аэродромный круг полетов из-за воздушного движения, то дается указание ожидать над визуальным ориентиром до того, как разрешение будет получено.

Разрешение на вход в аэродромный круг полетов выдается ВС с учетом воздушного движения, направления круга полетов, при этом вход в круг полетов может быть выполнен в любой точке

323. Перед входом в аэродромный круг полетов экипажу ВС предоставляется следующая информация:

1) направление аэродромного круга полетов;

2) маркированный номер ВПП или рабочий курс посадки;

3) атмосферное давление аэродрома приведенное к среднему уровню моря (QNH);

4) минимальная высота, установленная для входа в аэродромный круг полетов;

5) направление ветра и скорость;

6) информация о воздушной обстановке (при необходимости).

Образец приведен в таблице 160 приложения 2 к настоящим Правилам.

324. Запросы в целях получения указаний в отношении занятия круга должны передаваться заблаговременно, с тем, чтобы спланировать занятие круга с учетом

других ВС. Диспетчер аэродромного ДП указывает маршрут захода на посадку с левым или с правым кругом.

Образец приведен в таблице 161 приложения 2 к настоящим Правилам.

325. В зависимости от превалирующих условий движения и направления прибытия ВС дается разрешение на выполнение захода на посадку с прямой.

Образец приведен в таблице 162 приложения 2 к настоящим Правилам.

326. Экипаж ВС, входящий в круг полетов, по указанию органа ОВД передает донесения о своем местоположении.

Образец приведен в таблице 163 приложения 2 к настоящим Правилам.

327. Для координации движения по кругу диспетчер может дать указания о задержке или ускорении.

Образец приведен в таблице 164 приложения 2 к настоящим Правилам.

328. Для экономии времени на руление при выполнении тренировочного полета по кругу полетов экипаж ВС может запросить разрешение на выполнение взлета без остановки на ВПП ("взлет с конвейера"), то есть ВС делает посадку, пробег и затем взлет без остановки.

Образец приведен в таблице 165 приложения 2 к настоящим Правилам.

329. Указания относительно ухода на второй круг даются в целях предотвращения опасной ситуации. При выполнении ухода на второй круг нагрузка на экипаж ВС повышается. Передача любых сообщений на борт ВС, выполняющего уход на второй круг, должна быть краткой и сведена к минимуму. Если нет других указаний, ВС, выполняющее полет по ПВП, будет совершать обычный полет по аэродромному кругу полетов. В случае, если уход на второй круг начинается по инициативе экипажа ВС, передается фраза "Ухожу на второй круг (Going around)".

Образец приведен в таблице 166 приложения 2 к настоящим Правилам.

330. При входе в диспетчерскую зону, экипаж ВС, выполняющий полет через СТР (транзитом), сообщает диспетчеру аэродромного ДП следующую информацию:

- 1) фактическое время входа в СТР;
- 2) тип, позывной ВС (регистрационный номер, при необходимости);
- 3) высота полета;
- 4) маршрут полета;
- 5) расчетное время выхода из СТР (расчетное время пролета визуального ориентира).

331. При установлении радиосвязи с экипажем ВС диспетчер аэродромного ДП:

1) опознает ВС и информирует об этом экипаж ВС (при наличии систем наблюдения);

2) передает указания о следовании по установленному маршруту по ПВП в диспетчерской зоне;

- 3) передает указание о выдерживании высоты не ниже минимальной абсолютной высоты по ПВП, установленной для диспетчерской зоны;
- 4) сообщает давление QNH на аэродроме;
- 5) дает указание экипажу ВС доложить выход из диспетчерской зоны (пролет визуального ориентира);
- 6) информирует экипаж ВС об изменениях оперативной и метеорологической информации;
- 7) информирует экипаж ВС о воздушной обстановке (при необходимости).

При достижении ВС границы СТР, дает указание экипажу ВС о переходе на радиосвязь со смежным ДП, сообщив частоту его работы.

Образец приведен в таблице 167 приложения 2 к настоящим Правилам

Глава 14. Фразеология, используемая при связи между наземным персоналом и летным экипажем при операции по противооблуденительной защите

Сноска. Правила дополнены главой 14 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 24.02.2023 № 118 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

332. Фразеология перед противооблуденительной обработкой приведена в таблице 168 приложения 2 к настоящим Правилам.

333. Фразеология после окончания процедуры противооблуденительной защиты приведена в таблице 169 приложения 2 к настоящим Правилам.

334. Фразеология при нештатной ситуации во время операции по противооблуденительной защите приведена в таблице 170 приложения 2 к настоящим Правилам.

Приложение 1
к Правилам фразеологии
и радиообмена при выполнении
полетов и обслуживании
воздушного движения

Сноска. Правый верхний угол приложения 1 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 24.02.2023 № 118 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Сноска. Приложение 1 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.10.2021 № 536 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Сокращения, помеченные знаком, произносятся как обычное слово по правилам произношения английского языка. Остальные сокращения обычно произносятся с

использованием названий букв (А - [эй], В - [би] и т. д., реже - с использованием радиотелефонного алфавита [Альфа, Браво и т.д.]).

А

AAL - Above Aerodrome Level - Над уровнем аэродрома

ACAS* - Airborne Collision Avoidance System - Бортовая Система Предупреждения Столкновений (см. TCAS)

ACC - Area Control Centre - Районный Диспетчерский Центр

ADF - Automatic Direction - Finding Equipment - Автоматический радиопеленгатор

ADR - Advisory Route - Консультативный маршрут

ADT - Approved Departure Time - Одобренное (разрешенное) время вылета

AFTN - Aeronautical Fixed Telecommunication Network - Сеть Авиационной фиксированной электросвязи (АФТН)

AGL - Above Ground Level - Относительно поверхности земли

AIC - Aeronautical Information Circular - Бюллетень аэронавигационной информации

AIRPROX* - Aircraft Proximity - Кодовое слово, применяемое в отчетах об инциденте при воздушном движении для обозначения сближения воздушных судов

AIP - Aeronautical Information Publication - Сборник Аэронавигационной Информации

AIS - Aeronautical Information Service - Служба Аэронавигационной Информации

AMSL - Above Mean Sea Level - Над средним уровнем моря

ATA - Actual Time of Arrival - Фактическое Время Прибытия

ATC - Air Traffic Control - Управление Воздушным Движением

ATD - Actual Time of Departure - Фактическое Время Вылета

ATIS* - Automatic Terminal Information Service - Система Автоматической Трансляции Информации

ATS - Air Traffic Service - Обслуживание Воздушного Движения

ATSU - Air Traffic Service Unit - Орган Обслуживания Воздушного Движения

ATZ - Aerodrome Traffic Zone - Зона Аэродромного Движения

С

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

CTA - Control Area - Диспетчерский район

CTR - Control Zone - Диспетчерская зона

D

DF - Direction Finding - Пеленгатор

DME - Distance Measuring Equipment - Дальномерное Оборудование

DR - Dead Reckoning - Метод Отсчета

E

EAT - Expected Approach Time - Ожидаемое Время (начала) Подхода

ETA - Estimated Time of Arrival - Расчетное Время Прибытия

ETD - Estimated Time of Departure - Расчетное Время Вылета

F

FAF - Final Approach Fix - Контрольная точка конечного этапа захода на посадку

FAP - Final Approach Point - Точка конечного этапа захода на посадку

FIR - Flight information Region - Район Полетной Информации

FIS - Flight Information Service - Служба Полетной Информации

FL - Flight Level - Эшелон Полета

Ft - Foot (feet) - Фут (ы)

G

GAT - General Air Traffic - Основное Воздушное Движение

H

H24 - Continuous day and night service (pronounced Aitch Twenty Fower) -
Круглосуточная Служба (произносится Эйч Туенти Фауэр)

HF - High Frequency - Высокая Частота

HJ - Sunrise to Sunset - Светлое Время

I

IAF - Initial Approach Fix - Точка Начального Этапа Захода на посадку

ICAO* - International Civil Aviation Organization - Международная Организация
Гражданской Авиации

IF - Intermediate Approach Fix - Точка Промежуточного Этапа Захода на посадку

IFR - Instrument Flight Rules - Правила Полетов по Приборам

ILS - Instrument Landing System - Инструментальная Система Посадки

IMC - Instrument Meteorological Conditions - Инструментальные Метеорологические

Условия

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

MATZ - Military Aerodrome Traffic Zone - Зона Полетов Военного Аэродрома

MDA/H - Minimum Descent Altitude/Height - Минимальная Высота Снижения (абсолютная/относительная)

MEDA* - Military Emergency Diversion Aerodrome - Военный Аварийный Запасной Аэродром

MET* - Meteorological or Meteorology - Метеорологический /Метеорология

METAR* - Routine aviation aerodrome weather report - Стандартное Сообщение о погоде на аэродроме Mb - Millibars - Миллибар (ы)

N

NDB - Non-Directional Radio Beacon - Ненаправленный Радиомаяк

O

OCA/H - Obstacle Clearance Altitude/Height - Безопасная Высота Пролета над Препятствиями (абсолютная/ относительная)

P PAPI* - Precision Approach Path Indicating System (pronounced Pa-pee) - Световая Система Точного Захода на посадку (произносится Па-пи)

PAR - Precision Approach Radar - Посадочный Радиолокатор

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)

QDR - Magnetic bearing - Магнитный пеленг

QFE - The observed pressure at a specified datum (usually aerodrome or runway threshold elevation) corrected for temperature - давление на определенном уровне (обычно аэродрома или превышении порога ВПП)

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

QTE - True bearing - Истинный пеленг

R

RA - Resolution Advisory (see TCAS) - Рекомендация по разрешению угрозы столкновения (см. TCAS)

RCC - Rescue Co-ordination Center - Центр Поиска и Спасания

RTF - Radiotelephone / Radiotelephony – Радиотелефонный/Радиотелефония

RVR - Runway Visual Range - Видимость на ВПП

RVSM - Reduced Vertical Separation Minimum - Сокращенный минимум вертикального эшелонирования

S

SAR - Search and Rescue - Поиск и Спасание

SID* - Standard Instrument Departure - Стандартный Маршрут Вылета по приборам

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

SMGCS - Surface Movement Guidance and Control System - Система управления наземным движением и контроля за ним

SRA - Surveillance Radar Approach - Заход по обзорному локатору

SSR - Secondary Surveillance Radar - Вторичный обзорный Радиолокатор

STAR* - Standard (instrument) Arrival Route - Стандартный Маршрут Прибытия по приборам

T

TA - Traffic Advisory (see TCAS) - Консультативная информация о воздушном движении (см. TCAS) TAF* - Terminal Aerodrome Forecast - Прогноз погоды по Аэродрому

TCAS* - Traffic Collision Avoidance System (Tee-kas) - Бортовая Система Предупреждения Столкновений (Ти-кас)

TMA - Terminal Control Area - Район Аэродрома (Аэроузла)

U

UAS - Upper Airspace - Верхнее Воздушное Пространство

UHF - Ultra High Frequency - Ультра Высокая Частота

UTC - Coordinated Universal Time - Всемирное Координированное Время

V

VASIS* - Visual Approach Slope Indicator System (pronounced Var-zi) - Система Индикации Глиссады Визуального Захода на посадку (произносится Ва-зи)

VDF - Very High Frequency Direction Finding Station - ОБЧ радиопеленгатор

VFR - Visual Flight Rules - Правила Визуальных Полетов

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

VMC - Visual Meteorological Conditions - Визуальные Метеорологические Условия

VOLMET* - Meteorological information for aircraft in flight - Метеорологическая информация для воздушного судна в полете

VOR - VHF Omni directional Radio Range - ОБЧ Всенаправленное угломерное оборудование

Приложение 2
к Правилам фразеологии
и радиообмена при выполнении
воздушного движения

Сноска. Приложение 2 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 24.02.2023 № 118 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Таблица 1

Латинский алфавит		Русский алфавит	
Буква	Слово	Произношение, выраженное буквами русского алфавита () подчеркнутые слоги	Слово

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

Таблица 2

Число или элемент числа	Русский язык	Английский язык	Произношение, выраженное буквами русского алфавита
0	ноль	zero	Зи-ро
1	один	one	Уан
2	два	two	Ту
3	три	three	Три
4	четыре	four	Фо-эр
5	пять	five	Файв
6	шесть	six	Сикс
7	семь	seven	Сэв-эн
8	восемь	eight	Эйт
9	девять	nine	Найн-эр

Десятая доля (запятая)	запятая	decimal	Дэ-си-мал
Сотня	сто	hundred	Хан-дред
Тысяча	тысяча	thousand	Тау-зэнд

Таблица 3

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

Таблица 4

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

Таблица 5

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

Таблица 6

Время	Передается на английском как:	Передается на русском как:
	ЗИ-РО ТРИ или	

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

Таблица 7

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

Таблица 8

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
		В данной передаче (или указанном сообщении) была сделана ошибка.

CORRECTION	ПОПРАВКА	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		а) При запросе: Связь плохая. Прошу передавать каждое слово или группу слов дважды. б) Для информации: Поскольку связь

	ПРОДУБЛИРУЙТЕ СЛОВА или СЛОВА БУДУТ ПРОДУБЛИРОВАНЫ	плохая, каждое слово или группу слов в данном сообщении буду передавать дважды
REPORT	ДОЛОЖИТЕ / СООБЩИТЕ	Передайте информацию о Ваших действиях
UNABLE	НЕ ПРЕДСТАВЛЯЕТСЯ ВОЗМОЖНЫМ	Я не могу выполнить ваш запрос, указание. Примечание: слово unable, как правило сопровождается пояснением причины

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

Например,

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

Таблица 9

Орган обслуживания воздушного движения/диспетчерский пункт	Английский	Русский
Диспетчерский пункт района обслуживания воздушного движения	CONTROL	КОНТРОЛЬ
Диспетчерский пункт радиолокационного контроля (общее)	RADAR	РАДАР
Диспетчерский пункт подхода	APPROACH	ПОДХОД
Диспетчерский пункт круга	RADAR	КРУГ
Диспетчерский пункт аэродрома (ВЫШКА)	TOWER	ВЫШКА
Стартовый диспетчерский пункт	TOWER	СТАРТ
Диспетчерский пункт руления	GROUND	РУЛЕНИЕ
Местный диспетчерский пункт		РАЙОН
Диспетчерская / административная служба управления движением на перроне	APRON	ПЕРРОН
Командно-диспетчерский пункт местных воздушных линий		ВОЛНА
Радиостанция метеорологической информации		МЕТЕО
Производственно-диспетчерская служба предприятия		ТРАНЗИТ
Орган полетной информации	INFORMATION	ИНФОРМАЦИЯ
Авиационная станция	RADIO	РАДИО

Таблица 10

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

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

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

Таблица 11

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

Таблица 12

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

	Снижаюсь эшелон 80, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, следуйте эшелон 80	
	Следую эшелон 80, Астана Лайн 504

Таблица 13

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

Таблица 14

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

Таблица 15

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 всѹ сообщение Повторите определѹнный элемент сообщения Повторите всѹ до ... Повторите всѹ после ... Повторите всѹ между ... и ...

Таблица 16

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

Таблица 17

--

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

Таблица 18

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

Таблица 19

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

Таблица 20

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

Таблица 21

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

	Monitoring 135,1 Astana Line 504
Астана Лайн 504, прослушайте АТИС, на 129,8	
	Прослушать АТИС, на 129,8 Астана Лайн 504

Таблица 22

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

Таблица 23

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

Таблица 24

Level instructions;	разрешения или запрещения на изменения эшелона (высоты) полета;
Heading instructions;	здание курса полета;
Speed instructions;	здание скорости полета или числа М
Airways or route instructions;	трассовые и маршрутные разрешения;

Runway-in use;	назначение магнитного путевого угла рабочего направления (маркированного номера) ВПП;
Instructions to enter, hold short of an active runway, hold of position, clearance to land, take off, for approach, taxi (taxi backtrack), cross RW, TW, start-up, pushback approved.	Указания, касающиеся входа или ожидания, разрешения или запрещения на запуск, буксировку или руление (руление с обратным курсом, применительно к любой ВПП), пересечение ВПП, РД, взлета, захода на посадку, посадку.
ATC clearance	диспетчерские разрешения
SSR operating Instructions;	задание кода (режима) ответчика ВОРЛ;
Altimeter Settings;	значение принятого давления для установки на высотомере;
Frequency Changes.	значение заданной частоты канала радиосвязи;
Time instructions;	значение заданного времени;
	сообщение отличающиеся от стандартных или требующие от командира воздушного судна изменения ранее принятого решения (или плана полета);

Таблица 25

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

Таблица 26

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

Таблица 27

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

Таблица 28

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

Таблица 29

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

Таблица 30

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

Таблица 31

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, report passing FL 80	
	Report passing FL 80, Astana Line 504
	Astana Line 504, passing FL 80
Астана Лайн 504, набирайте эшелон 260 пересечение эшелона 120 доложить	
	Набираю эшелон 260, пересечение эшелона 120 доложу, Астана Лайн 504 Пересекаю эшелон 120, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, набирайте эшелон 260	
	Набираю эшелон 260, Астана Лайн 504
Astana Line 504 climb FL 260 report passing FL 120	
	Climbing FL 260, report passing FL 120, Astana Line 504 Passing FL 120, Astana Line 504
Astana Line 504 continue climb FL 260	
	Continue climbing FL 260 Astana Line 504
	Astana Line 504, request descent
Astana Line 504, descend FL 190	
	Разрешите снижение, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, снижайтесь эшелон 80	
Astana Line 504, stop descent(or climb) at FL 140	
	Stop descent(or climb) at FL 140, Astana Line 504
Астана Лайн 504 прекратите снижение(или набор), следуйте эшелон 80	
	Прекратил снижение(или набор), следую эшелон 80, Астана Лайн 504
Astana Line 504 continue descend FL 120	
	Continue descending FL 120 Astana Line 504

Таблица 32

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, expedite descent FL 190 10 meters per second	
	Expedite descent FL 190 10 meters per second, Astana Line 504
Астана Лайн 504, ускорьте набор эшелона 180 вертикальная 10 метров в секунду	
	Набираю эшелон 180. Увеличил вертикальную до 10 метров в секунду, Астана Лайн 504
Astana Line 504, climb FL 320, expedite until passing FL 180	

	Climb FL 320, expedite until passing FL 180, Astana Line 504 or Astana Line 504, unable expedite climb due weight
Астана Лайн 504, набирайте эшелон 320, ускорьте набор до пересечения эшелона 180	
	Набираю эшелон 320, увеличил вертикальную до пересечения эшелона 180, Астана Лайн 504 или Увеличить не могу, вертикальная максимальная, Астана Лайн 504

Таблица 33

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

Таблица 34

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

Таблица 35

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

Таблица 36

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

Таблица 37

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

Таблица 38

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

Таблица 39

Диспетчер	Пилот
	Almaty Ground, Astana Line 504, request departure information
Astana Line 504, Almaty Ground, runway 05, wind 360 5 meters per second, visibility 1500 meters, rain, overcast 600 meters, QNH 1002 millibars QFE 699 millimetres, RW condition code:5/5/5 wet/wet/wet 2mm /2mm/2mm 100 percent/100 percent/100 percent	
	Алматы Руление, Астана Лайн 504, сообщите информацию для вылета
Астана Лайн 504, взлетный 52, погода за 7.30 ветер 5 метров в секунду, видимость 1400 метров, дождь, облачность 600 метров, полоса мокрая, сцепление 0,5, на высоте от 300 до 800 метров сильный сдвиг ветра, давление 1002 миллибар код состояния ВПП: 5/5/5 мокрая/мокрая/мокрая 2мм/2мм/2мм 100 процентов/100 процентов/100 процентов, на высоте от 1000 до 3000 футов сильный сдвиг ветра	

Таблица 40

Диспетчер	Пилот
	Almaty Ground, Astana Line 504, stand 47 information Bravo, request start up

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

Таблица 41

Диспетчер	Пилот
	Алматы Руление, 11555, стоянка 2, разрешите запуск и контрольное висение, информация Анна
11555, Алматы Руление, запуск и контрольное висение разрешаю	
	555, разрешили 555, контрольное висение выполнил взлет по самолетному разрешите предварительный или 555, контрольное висение выполнил взлет по вертолетному с
555, Алматы Руление, предварительный разрешаю, по РД А 555, работайте с Вышкой 119,4	
	Вышкой 119,4 11555
	Almaty Ground, 11555, request start up and spot hovering, information Alpha
11555, Almaty Ground, start up and spot hovering approved	
	555, approved 555, spot hovering completed, expecting running take off request taxi information or 555, spot hovering completed expecting hover take off
555, Almaty Ground, taxi to holding point, runway 05 via taxiway A	
555, Contact Tower on 119,4	
	Contact Tower 119,4 11555

Таблица 42

Диспетчер	Пилот
	Almaty Ground, Astana Line 504, stand 47 request tow to taxiway C for start up

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

Таблица 43

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

Таблица 44

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

Таблица 45

Наземная команда	Пилот
	Ready for pushback
Confirm brakes released	
	Brakes released
Commencing pushback Pushback completed, confirm brakes set	
	Brakes set: disconnect

Disconnecting, stand by for visual signal at your left	
	Roger
	К буксировке хвостом вперед готов
Подтвердите выключение тормозов	
	Тормоза выключены
Начинаем буксировку хвостом вперед Буксировка хвостом вперед закончена, подтвердите включение тормозов	
	Тормоза включены: уберите буксир
Буксир убираю ждите визуального сигнала слева	
	Понял

Таблица 46

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

маркировка отсутствует/ укатана и т.п.) по РД С, предварительный разрешаю	
	Предварительный разрешили, Астана Лайн 504 Предварительный разрешили, взлет с грунтовой, Астана Лайн 504

Таблица 47

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

Таблица 48

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

Таблица 49

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, backtrack runway 05, vacate right taxiway C	
	Backtrack RW 05, vacate right taxiway C, Astana Line 504
	Runway vacated, Astana Line 504
Астана Лайн 504, рулите назад по ВПП 05, освободите вправо по РД С	
	Рулить назад по ВПП 05, освобождение вправо по РД С, Астана Лайн 504 Полосу освободили, Астана Лайн 504
Astana Line 504, Almaty Ground, taxi to stand 12, via taxiway C	
	Stand 12, via taxiway C, Astana Line 504
Астана Лайн 504, Алматы Руление, рулите на стоянку 12, через РД С	
	Стоянка 12, через РД С, Астана Лайн 504
Astana Line 504, follow the leader van or Astana Line 504, follow the Boeing 737 on taxiway C, stand 5	

	Taxiway C, Astana Line 504
Астана Лайн 504, следуйте за машиной сопровождения Или Астана Лайн 504, следуйте за Б737 по РД С, стоянка 5	
	По РД С, Астана Лайн 504
	На РД С, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, стоянка 15, по РД С под буксир выключение двигателей на траверзе стоянки 14 или р Астана Лайн 773, стоянка 47, по РД С следуйте за машиной	
	Taxiway C, Astana Line 504
Astana Line 504, stand 15, tow via TW C shut down engines abeam of stand 14 От Astana Line 504, stand 47, follow the leader van via taxiway C	

Таблица 50

Диспетчер	Пилот
	Almaty Tower, Astana Line 504, request line up
Astana Line 504, Almaty Tower, line up	
	Lining up, Astana Line 504
	Алматы Вышка, Астана Лайн 504, разрешите исполнительный, взлет через... минут
Астана Лайн 504, Алматы Вышка, исполнительный разрешаю или Астана Лайн 504, Алматы Вышка, на высотах от 100 до 300 метров (от 330 до 1000 футов) наблюдается сдвиг ветра (потеря воздушной скорости), исполнительный разрешаю	
	Занимаю исполнительный, Астана Лайн 504

Таблица 51

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

Таблица 52

Диспетчер	Пилот
	Almaty Tower, Astana Line 504, holding point, departure in 3 min

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

Таблица 53

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

Таблица 54

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

Таблица 55

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

Таблица 56

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

Таблица 57

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

Таблица 58

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

Таблица 59

Диспетчер	Пилот
-----------	-------

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

Таблица 60

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, runway 05 left, cleared for take-off	
	Cleared for take-off, runway 05 left, Astana Line 504
Астана Лайн 504, ВПП 05 левая, взлет разрешаю	
	ВПП 05 левая, взлет разрешили, Астана Лайн 504

Таблица 61

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, after departure, climb straight ahead to altitude 3000 feet before turning left to AI. Cleared for take-off	
	After departure, climb straight ahead to altitude 3000 feet, before turning left to AI. Cleared for take-off, Astana Line 504
Астана Лайн 504 после взлета по прямой набирайте 3000 футов левым на AI, взлет разрешаю	
	После взлета по прямой 3000 футов, левым на AI, взлет разрешили, Астана Лайн 504

Таблица 62

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, take-off immediately or vacate runway or	
	Taking-off, Astana Line 504
Astana Line 504, take-off immediately or hold short of runway	
	Holding short, Astana Line 504
Астана Лайн 504, немедленно взлетайте или освободите ВПП или	

	Взлетаю, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, немедленно взлетайте или ждите	
	Ждем, Астана Лайн 504

Таблица 63

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, moderate wind shear is reported in the take-off area	
	Roger, ready for departure Astana Line 504
Астана Лайн 504, видимость на ВПП 500 метров, сильный ливневой снег	
	Ждем, Астана Лайн 504

Таблица 64

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, hold position, cancel take-off, I say again, cancel take-off, acknowledge	
	Holding, Astana Line 504
Астана Лайн 504, взлет запрещаю, повторяю, Астана Лайн 504, взлет запрещаю, подтвердите или	
	Взлет запретили, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, взлет запрещаю, взлет запрещаю, ждать на исполнительном, ТУ – 154 уходит на второй круг	
	Взлет запретили, ждем, Астана Лайн 504

Таблица 65

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

Таблица 66

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

Таблица 67

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

Таблица 68

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

Таблица 69

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

Таблица 70

Образец фразеологии на английском языке	Образец фразеологии на русском языке

Astana Line 504, caution construction work at the end of stand 37	Астана Лайн 504 осторожно строительные работы в конце стоянки 37;
...caution work in progress ahead north side of taxiway 2	...осторожно, впереди ведутся работы на северной стороне РД 2;
... centre line taxiway lighting unserviceable	...осевые огни РД не работают;
... PAPIs runway 05 unserviceable	...система PAPI ВПП 05 не работает;
...large flock of birds north of runway 23 near centre taxiway	...большая стая птиц севернее ВПП 23, вблизи центральной РД;
... ILS 05 unserviceable	- ...ILS ВПП 05 не работает;
... runway surface conditions 05: available width 32 metres, covered with thin patches of ice, braking action poor snow up to 30 cm along edges	...состояние ВПП 05: располагаемая ширина 32 метра, местами тонкий лед, эффективность торможения низкая, по краям снег до 30 см;
...caution grass mowers both sides of runway	...осторожно, покос травы с обеих сторон ВПП;
RW 05 surface condition code at 11.00: 3/3/3 dry snow/dry snow/dry snow 10 millimeters/10 millimeters/10 millimeters, 100%/100%/100%	Код состояния поверхности ВПП 05 за 11.00: 3/3/3 сухой снег/сухой снег/сухой снег 10 мм/10мм/10мм 100%/100%/100%
RW (TW) chemically treated	На ВПП(РД) жидкие химикаты (антиобледенительные, противогололедные)
...braking action reported by Airbus 321 at 15 medium	...по докладу Эйрбас 321 сцепление в 15 минут было средним;
...caution, obstruction close to stand 12 - disabled vehicle	...осторожно, препятствие рядом с 12-ой стоянкой поломавшийся транспорт;
... message from aerodrome authority, fire and rescue services reduced. The aerodrome can only accept aircraft up to and including category (number)	...руководство аэропорта сообщает, что аварийно-спасательная служба сокращена. Аэродром в состоянии принимать воздушное судно только до ... категории включительно

Таблица 71

Диспетчер	Пилот
	Almaty Radar, Astana Line 504, airborne
Astana Line 504, Almaty Radar, identified climb FL 350 or	
	Climbing FL 350, Astana Line 504
Astana Line 504, Almaty Radar, identified continue on runway heading climb 3000 feet	
	Climbing 3000 feet on runway heading, Astana Line 504
	Взлет левым на Акчи Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, опознаны, набирайте эшелон 350 или Астана Лайн 504, набирайте 10000 футов, с курсом 330, пересечение 9000 футов доложить	
	Курс 330, набираю 10000 футов, 9000 футов доложу, Астана Лайн 504

Таблица 72

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

Таблица 73

Диспетчер	Пилот
	Almaty Radar, Astana Line 504, descending 8000 feet
Astana Line 504, Almaty Radar, identified, cleared ILS-approach (localizer approach), RW 05, descend to altitude 1500 meters (5000 feet), or	
	Cleared ILS approach (localizer approach), RW 05, descending to altitude 1500 meters (5000 feet), Astana Line 504
Astana Line 504, identified, cleared VOR approach, RW 05, descend to altitude 1500 meters (5000 feet), or	
	Astana Line 504 Cleared VOR approach, RW 05, descending altitude 1500 meters (5000 feet), Astana Line 504
Astana Line 504, identified, cleared NDB approach, RW05, descend to altitude 1500 meters (5000 feet), or	
	Cleared NDB approach, RW 05, descending to altitude 1500 meters (5000 feet), Astana Line 504
Astana Line 504, identified, cleared RNP approach, RW05 descend to altitude 1500 meters (5000 feet)	
	Cleared RNP approach, RW 05, descending to altitude 1500 meters (5000 feet) Astana Line 504
	Алматы Круг, Астана Лайн 504, 8000 футов, заход по ВОР
Астана Лайн 504, Алматы Круг, опознаны, заход разрешаю, снижайтесь 5000 футов	
	Заход разрешили, снижаюсь 5000 футов, Астана Лайн 504

Таблица 74

Диспетчер	Пилот
	Almaty Radar, Astana Line 504, descending 8000 feet

Astana Line 504, Almaty Radar, identified descend to altitude 1500 meters (5000 feet), QNH 1003 millibars	
	Descending to altitude 1500 meters (5000 feet), QNH 1003 millibars, Astana Line 504 Astana Line 504 request QFE
Astana Line 504 QFE 933 millibars	
	Алматы Круг, Астана Лайн 504 снижаюсь до 8000 футов,
Астана Лайн 504, Алматы Круг, опознаны, снижайтесь 1500 метров (5000 футов), QNH 1003 миллибар	
	Снижаюсь 1500 метров (5000 футов), QNH 1003 миллибар, Астана Лайн 504 Астана Лайн 504 прошу QFE
Астана Лайн 504 QFE 933 миллибар	

Таблица 75

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, right orbit for delaying action	
	Right orbit, Astana Line 504
Астана Лайн 504 выполните правый круг для задержки	
	Правый круг Астана Лайн 504
Astana Line 504 make a three sixty turn right for spacing	
	Roger make a three sixty turn right Astana Line 504
Астана Лайн 504, правый разворот на 360° для создания интервала	
	Понял, правый разворот на 360°, Астана Лайн 504

Таблица 76

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, ILS not available due to localizer failure, NDB approach available only or	
	Roger, request NDB approach, Astana Line 504
Astana Line 504, ILS CAT 2 out of operation due to technical problem, CAT 1 available only or	
	Roger, Astana Line 504
Astana Line 504, ILS not available due to glideslope failure (unusable), advise able to accept localizer approach RW05	
	Roger, request localizer approach RW05, Astana Line 504

Астана Лайн 504, курсоглиссадная система не работает, заход ВОР	
	Заход ВОР, Астана Лайн 504

Таблица 77

Образец фразеологии на английском языке	Образец фразеологии на русском языке
Astana Line 504, Almaty Radar, cleared ILS-approach runway 05 left (or 23 right)	Астана Лайн 504, Алматы Круг, заход разрешаю, ВПП 05 левая (23 правая)
Astana Line 504, you have crossed the localizer (GLS or RNP final approach course). Turn left (or right) immediately and return to the localizer (GLS or RNP final approach course) RW 05 left	Астана Лайн 504, пересекли линию курса курсового маяка (линию курса конечного этапа захода на посадку по GLS или RNP). Немедленно выполните разворот влево (или вправо) и возвращайтесь на линию курса курсового маяка (линию курса конечного этапа захода на посадку по GLS или RNP) ВПП 05 левая
Astana Line 504, ILS RW 05 left localizer frequency is 109,5	Астана Лайн 504, частота КРМ ВПП 05 левая 109,5
Astana Line 504, turn left (or right) 30 degrees (or heading 275) immediately to avoid traffic/deviating from adjacent approach/climb to height 900 meters (altitude 3000 feet)	Астана Лайн 504, немедленно влево (или вправо) 30 градусов (или курс 275) для расхождения с бортом / отклоняющимся от соседней траектории захода/ набирайте 900 метров (3000 футов)

Таблица 78

Диспетчер	Пилот
КЗР 853, заход ILS ВПП05 правая разрешаю, влево курс 80, захват курсового маяка доложить	
	влево, курс 80, заход ВПП05 правая разрешили, захват курсового маяка доложу, КЗР 853 Захват курсового маяка, КЗР 853
KLM410, cleared for ILS approach RWY05R, turn left heading 080, report established on the localizer	
	Left heading 080, cleared for ILS approach RWY05R, wilco KLM410 Established on the localizer, KLM 410
KLM410, влево курс 80, заход VOR ВПП05 левая разрешаю, доложите захват радиала 232	
	влево курс 80, заход VOR ВПП05 левая разрешили, захват радиала 232 доложу, KLM410
KLM410, turn left heading 080, cleared for VOR approach RWY05 left, report radial 232	
	Left heading 080 cleared for VOR approach RWY05 left wilco KLM410 Established on the radial 232, KLM 410
Астана Лайн 340, влево курс 80, заход по приводным ВПП05 левая разрешаю, установку по приводам доложить	

	влево курс 80, заход по приводным ВПП05 левая разрешили, установку по приводам доложу, Астана Лайн 340
Astana Line 340, turn left heading 080, cleared for NDB approach RWY05 left, report NDB established	
	Left heading 080 cleared for NDB approach RWY05 left, report NDB established Astana Line 340 Established on inbound track Astana Line 340
Астана Лайн 340, влево курс 80, заход по курсовому маяку ВПП05 левая разрешаю, захват курсового маяка доложить	
	влево, курс 80, заход по курсовому ВПП05 левая разрешили, захват курсового маяка доложу, Астана Лайн 340 Захват курсового маяка, Астана Лайн 340
Astana Line 340, turn left heading 080, cleared for localizer approach RWY05 left, report established on the localizer	
	Left heading 080 cleared for localizer approach RWY05 left, report established on the localizer Astana Line 340 Established on the localizer Astana Line 340

Таблица 79

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, report established on the localizer or Astana Line 504, report localizer established or	
	Localizer established, Astana Line 504 or
Astana Line 504, report established on RNP (final) approach course or	
	Established on RNP (final) approach course Astana Line 504 or
Astana Line 504, report established on GLS (final) approach course	
	Established on GLS (final) approach course Astana Line 504
Astana Line 504, contact Tower 128,0	
Астана Лайн 504, доложите захват курсового маяка или	
	Захват курсового маяка доложу, Астана Лайн 504 или

Астана Лайн 504 доложите выход на линию курса (конечного этапа) захода на посадку по RNP или	
	Доложу выход на линию курса (конечного этапа) захода на посадку по RNP Астана Лайн 504 или
Астана Лайн 504 доложите выход на линию курса (конечного этапа) захода на посадку по GLS	
	Доложу выход на линию курса (конечного этапа) захода на посадку по GLS Астана Лайн 504
	Захват курсового, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, работайте с Вышкой 119,4	

Таблица 80

Диспетчер	Пилот
	On final, Astana Line 504
Astana Line 504, Almaty Tower, 10 miles from touchdown, continue approach (10 miles from touchdown cleared to land, runway 23 wind 250 degrees 5 meters per second)	
	Continue approach Astana Line 504 (cleared to land, runway 23, Astana Line 504)
Astana Line 504, Almaty Tower, 8 miles from touchdown left (right) of track	
Astana Line 504, cleared to land, runway 23 wind 250 degrees 5 meters per second	
	Cleared to land, runway 23, Astana Line 504
	На рубеже, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, Алматы Вышка, удаление ... , правее (левее) курса, продолжайте заход	
	Понял, продолжаю заход Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, полоса 23, ветер 40 градусов 2 метра в секунду, посадку разрешаю	
	Посадку разрешили, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504 удаление 3 мили, правее (левее) курса	
	Понял, Астана Лайн 504 На рубеже, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, Алматы Вышка, удаление ... , полоса 23, ветер 40 градусов 2 метра в секунду, посадку разрешаю	
	Посадку разрешили, Астана Лайн 504

Таблица 81

Диспетчер	Пилот

	Алматы Вышка, Астана Лайн 504, на прямой 3000 футов
Астана Лайн 504, Алматы Вышка, продолжайте заход	
Астана Лайн 504, полоса 23 ветер 120 градусов 2 метра в секунду, посадку разрешаю (или посадка дополнительно)	
	Посадку разрешили (посадка дополнительно), Астана Лайн 504
	Алматы Вышка, Астана Лайн 504, на прямой 3000 футов
Астана Лайн 504, полоса 23 ветер 120 градусов 2 метра в секунду, посадку разрешаю	

Таблица 82

Диспетчер	Пилот
	Astana Line 504, on final
Astana Line 504, 10 miles from touchdown, continue approach	
	Continue approach, Astana Line 504
Astana Line 504, Cleared to land	
	Cleared to land, Astana Line 504
Астана Лайн 504, посадка дополнительно	
	Посадка дополнительно, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, посадку разрешаю	
	Посадку разрешили, Астана Лайн 504

Таблица 83

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, RVR runway 23, right, touchdown 450 meters, midpoint 700 meters, wind 270 degrees 5 meters per second cleared to land RW 23, right or	
	Cleared to land, Astana Line 504
Astana Line 504, RVR 150 metres, freezing fog, wind 270 degrees 2 meters per second cleared to land, RW 23, right	
	Astana Line 504, going around
Астана Лайн 504, видимость на ВПП в точке приземления 450 метров, на середине 700 метров, ветер 270° 5 метров в секунду, посадку разрешаю, ВПП 23, правая. или Астана Лайн 504, видимость 150 метров, замерзающий туман, ветер 270° 2 метра в секунду, посадку разрешаю, ВПП 23 правая	
	Посадку разрешили, Астана Лайн 504

	или Ухожу на второй круг, Астана Лайн 504
--	--

Таблица 84

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

Таблица 85

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

Таблица 86

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

Astana Line 504, traffic is an A320 on 10 miles final RW 23 left, report in sight	
	Astana Line 504 traffic in sight
Astana Line 504 are you able to maintain own separation from preceding traffic	
	Astana Line 504 affirmative
Astana Line 504 maintain own separation from A320 on 8 miles final (caution wake turbulence), contact Tower on 118,7	
	Astana Line 504 maintain own separation from A320, contact Tower on 118,7
Астана Лайн 504 А320 на прямой 10 миль заходит на полосу 23 левая наблюдаете	
	Астана Лайн 504 наблюдаю
Астана Лайн 504 сможете выдерживать свой интервал эшелонирования от следующего впереди воздушного судна	
	Астана Лайн 504 подтверждаю
Астана Лайн 504 выдерживайте свой интервал эшелонирования от следующего впереди А320 на прямой 8 миль (осторожно спутный след), работайте с Вышкой на 118,7	
	Астана Лайн 504 выдерживаю свой интервал от следующего впереди А320, работаю с Вышкой на 118, 7

Таблица 87

Диспетчер	Пилот
	Almaty Approach, Astana Line 504, passing FL 80
Astana Line 504, Almaty Approach, identified, climb F L 3 5 0	
	Climbing FL 350, Astana Line 504
Astana Line 504, Turn right heading 330 , until passing FL 140, then direct (to) OTARI	
	Turning right heading 330, until passing FL 140, then direct (to) OTARI, Astana Line 504 Almaty Approach, Astana Line 504, passing 8000 feet request CCO via ETEDA 1D
Astana Line 504, Almaty Approach climb FL 310 cleared CCO via ETEDA 1D	
	Climbing FL 310, CCO via ETEDA 1D Astana Line 504
	Алматы Подход, Астана Лайн 504, пересекаю 8000 футов прошу режим постоянного набора через E T E D A 1 D

Астана Лайн 504, Алматы Подход набирайте эшелон 310 в режиме постоянного набора через ETEDA 1 D	
	Алматы Подход, Астана Лайн 504, набираю эшелон 310 в режиме постоянного набора через ETEDA 1 D
	Алматы Подход, Астана Лайн 504, пересекаю эшелон 8 0
Астана Лайн 504, Алматы Подход, опознаны, набирайте эшелон 350 или	
	Набираю эшелон 350, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, Алматы Подход, набирайте эшелон 320, пересечение эшелона 200 доложить	
	Алматы Подход, Астана Лайн 504, набираю эшелон 320, пересечение эшелона 200 доложу Пересекаю эшелон 200, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, работайте с Контролем 135,4	
	С Контролем 135,4 Астана Лайн 504

Таблица 88

Диспетчер	Пилот
	Almaty Approach, Astana Line 504, 10 miles inbound KI, descending FL 150, information Romeo
Astana Line 504, Almaty Approach, identified, Runway 23, descend 8000 feet, transition level 120, QNH 1013, RVR 1500 meters	
	Descending 8000 feet, Runway 23, transition level 120, QNH 1013, RVR 1500 meters, Astana Line 504
Astana Line 504 monitor new information Tango	
	Roger monitor new information Tango Astana Line 504
	Almaty Approach, Astana Line 504, descending FL 150 information Romeo, request CDO
Astana Line 504, Almaty Approach, identified, cleared CDO via ETEDA 1 F, descend 3000 feet RW 23 QNH 1013, report established	
	Roger CDO via ETEDA 1 F leaving FL 150 for 3000 feet, report established Astana Line 504
Astana Line 504 right heading 190 descend 3000 feet you have about 20 track miles from touchdown	
	Heading 190 descend 3000 feet Astana Line 504
	Алматы Подход, Астана Лайн 504, пересекаю эшелон 210, снижаюсь 8000 футов информация Анна, запасной Манас
Астана Лайн 504, Алматы Подход, опознаны, снижайтесь 8000 футов, эшелон перехода 120, QNH 1013	

	Снижаюсь 8000 футов, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504 прослушайте новую информацию Борис	
	Понял, новая информация Борис Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, код состояния поверхности ВПП 5 /5/5	
	код состояния поверхности ВПП 5/5/5, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, работайте с Кругом 120,8	
	с Кругом 120,8 Астана Лайн 504

Таблица 89

Диспетчер	Пилот
	Almaty Control, Astana Line 504, BERV I FL 330
Astana Line 504, Almaty Control, identified, cleared to REVKI via B142, after UC, direct KI, maintain FL 330	
	Cleared to REVKI via B142, after UC, direct KI, maintain FL 330, Astana Line 504
Astana Line 504, Almaty Control, identified maintain FL 330 or Cleared to REVKI flight planned route maintain FL 330	
	Maintain FL 330, Astana Line 504
	Алматы Контроль Астана Лайн 504 BERV I эшелон 330
Астана Лайн 504 Алматы Контроль опознаны разрешено на REVKI через B142 после UC прямо на KI следуйте эшелон 330 Или Разрешено на REVKI по запланированному маршруту полета следовать эшелон 330	
	Разрешено на REVKI через B142 после UC прямо на KI следуя эшелон 330 Астана Лайн 504 Следую эшелон 330, Астана Лайн 504
Astana Line 504 advise if able to proceed parallel offset	
	Affirm, Astana Line 504
Astana Line 504 proceed offset 10 miles right of track until BERV I	
	Proceed offset 10 miles right of track until BERV I Astana Line 504
Astana Line 504 cancel offset	
	Roger, rejoin flight route, Astana Line 504
Астана Лайн 504 сообщите возможность полета с параллельным смещением	
	Подтверждаю, Астана Лайн 504

Астана Лайн 504 следуйте со смещением 10 миль правее линии пути до BERVI	
	Следую со смещением 10 миль правее линии пути до BERVI Астана Лайн 504
Астана Лайн 504 прекратите полет со смещением	
	Понял, возобновляю полет по маршруту, Астана Лайн 504
	Almaty Control Astana Line 504 FL 330 request CDO
Astana Line 504 Almaty Control cleared CDO when ready descend to FL110 report leaving	
	Astana Line 504 leaving FL330 for FL110
Astana Line 504 roger or Astana Line 504 continuous descent is not possible (cancel CDO) due traffic	
	Алматы Контроль Астана Лайн 504 эшелон 330 прошу CDO
Астана Лайн 504 Алматы Контроль разрешаю CDO по готовности снижайтесь эшелон 110 доложите начало снижения	
	Астана Лайн 504 приступил к снижению, освобождаю эшелон 330 занимаю эшелон 110
Астана Лайн понял Или Астана Лайн CDO не возможен (отменяю CDO) из-за движения	
	Almaty Control RCH012 has RCH011 in sight, request formation join up with RCH011 at FL270. RCH011 will be the lead
RCH011 verify requesting flight join-up with RCH012 and you have RCH012 in sight	
	RCH011 affirmative
RCH012 climb FL270 report when formation join-up is complete	
	Almaty Control N587S at FL 270 request flight break-up with N731K
N731K Almaty Control squawk 5432 turn right heading 170 maintain own separation until advised N731K identified direct to RULAD descend FL 210	
	Almaty Control, Astana Line 504, FL140
Astana Line 504, Almaty Control, identified, cleared to BERVI via NT, climb FL300	
	Cleared to BERVI via NT, climbing FL300, Astana Line 504
	Алматы Контроль, Астана Лайн 504, Ревки 45, эшелон 350, Кирбалтабай 07, на Акчи

Астана Лайн 504, Алматы Контроль, опознаны следуйте эшелон 350	
	Следую эшелон 350, Астана Лайн 504
Astana Line 504 Advise if able to cross RULAD at FL 11300	
	Will cross RULAD at FL 11300 Astana Line 504
	Алматы контроль 08356 наблюдаю ведущего 08360 разрешите схождение в группу на эшелоне 210
08360 подтвердите запрос 08356 на схождение в группу наблюдаете его	
	08360 подтверждаю
08356 набирайте эшелон 210 доложите в группе	
	Алматы контроль 08360 на эшелоне 210 разрешите выйти 08356 из группы посадка у него будет в Бишкеке
08356 Алматы контроль squawk 5432 вправо курс 140 выдерживайте самостоятельно эшелонирование до команды	
08356 опознаны следуйте эшелон 210 прямо на RULAD	

Таблица 90

Диспетчер	Пилот
	Almaty Control, Astana Line 504, request direct (to) Nur-Sultan, due to short of fuel
Astana Line 504, direct (to) Nur-Sultan, maintain FL 320	
	Maintaining FL 320, Astana Line 504
	Алматы Контроль, Астана Лайн 504, прошу спрямление на Нур-Султан из-за малого остатка топлива
Астана Лайн 504, следуйте эшелон 320, прямо на Нур-Султан	

Таблица 91

Диспетчер	Пилот
	Алматы Контроль, Астана Лайн 504, рубеж ухода 7.15, запасной Манас
Астана Лайн 504, Алматы Контроль, рубеж ухода 7.15	
	Almaty Control, Astana Line 504, decision point at 07.15, alternate Manas
Astana Line 504, decision point at 07.15	

Таблица 92

Диспетчер	Пилот
	Алматы Район, 21190, геоточка, 1500 футов метров ПВП, Шиликемер в 20 минут
21190, Алматы Район, Шиликемер на 1000 футов ПВП по давлению 1012 гектопаскаль (гПа) (давление аэродрома) доложить	
	Алматы Район, 21190, Шиликемер на 1000 футов ПВП по давлению 1012 гектопаскаль доложить Алматы Район, 21190, Шиликемер 1000 футов ПВП по давлению 1012 гектопаскаль

Таблица 93

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

Таблица 94

Диспетчер	Пилот
	Astana Line 504, request extended holding
Astana Line 504, hold between AI and UC, FL 120, all turns right, expect further clearance at 12.05	

	Hold between AI and UC, FL 120, all turns right, expect further clearance at 12.05, Astana Line 504
	Астана Лайн 504, прошу расширенную зону ожидания
Астана Лайн 504, ожидайте между AI и UC, эшелон 120, все развороты правые, следующее разрешение в 12.05	
	Жду между AI и UC эшелон 120, все развороты правые, ожидаю следующего разрешения в 12.05, Астана Лайн 504

Таблица 95

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

Таблица 96

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

Таблица 96-1

Диспетчер	Пилот
	Almaty Approach G-DCAB from Balkhash ETEDA at 57 10000 feet, information DELTA request clearance to enter controlled airspace
G-DCAB Almaty Approach enter controlled airspace over ETEDA at altitude 10000 feet или G-DCAB Almaty Approach remain outside controlled airspace expect clearance at 15	
	Almaty Control G-DCAB VFR FL 120 request to leave controlled airspace by descend 10000 feet

G-DCAB Almaty Control cleared to leave controlled airspace report leaving FL 120 QHN 1014	
G-DCAB Almaty Approach leave controlled airspace via ETEDA at 10000 feet	
	Roger, leave controlled airspace via ETEDA at 10000 feet, G-DCAB
	Алматы Подход G-DCAB из Балхаша ETEDA в 57 10000 футов, информация DELTA прошу разрешение на вход в контролируемое воздушное пространство
G-DCAB Алматы Подход вход в контролируемое воздушное пространство разрешаю над ETEDA на 10000 футов Или G-DCAB Алматы Подход оставайтесь за пределами контролируемого воздушного пространства ожидайте разрешение в 15 минут	
	Алматы Контроль G-DCAB следую ПВП эшелон 120 прошу разрешение выйти из контролируемого воздушного пространства и снизиться до 10000 футов
G-DCAB Алматы Контроль разрешено выйти из контролируемого воздушного пространства освобождение эшелона 120 доложить QHN 1014	
G-DCAB Алматы Подход выйдите из контролируемого воздушного пространства через ETEDA на 10000 футов	
	Понял, выйти из контролируемого воздушного пространства через ETEDA на 10000 футов G-DCAB

Таблица 97

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, report your heading	
	Heading 110, Astana Line 504
Astana Line 504, for identification turn left, heading 080	
	Left heading 080, Astana Line 504
Astana Line 504, identified, 16 miles north of KI, continue present heading	
	Continue present heading, Astana Line 504
Астана Лайн 504, доложите курс	
	Курс 110, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, для опознавания вправо, курс 80	
	Правым курс 80, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, опознаны, 16 миль Севернее KI, продолжайте следовать с прежним курсом	

	Следую с прежним курсом, Астана Лайн 504
Astana Line 504, not identified, not yet within radar cover proceed to BERVI via B142	
	Proceed to BERVI via B142, Astana Line 504
Астана Лайн 504, не опознаны, еще не в зоне действия радиолокатора, следуйте на BERVI по трассе B142	
	Следую на BERVI по трассе B142, Астана Лайн 504

Таблица 98

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, will shortly be leaving radar cover, report REVKI	
	Wilco, Astana Line 504
Астана Лайн 504, скоро выйдете из зоны действия локатора, Ревки доложить	
	Понял Ревки доложу, Астана Лайн 504
Astana Line 504, will shortly lose radar identification, remain this frequency	
	Roger, Astana Line 504
Астана Лайн 504, скоро выйдете из зоны действия локатора, оставайтесь на этой частоте	
	Понял, Астана Лайн 504
Astana Line 504, radar service (or identification) terminated due to radar failure report estimated time over AI	
	Roger, Astana Line 504
Астана Лайн 504, радиолокационное обслуживание (или опознавание) прекращено из-за неисправности локатора, сообщите расчетное время пролета AI	
	Понял, Астана Лайн 504, расчетное AI в 54
Astana Line 504 identification lost check your transponder	
	Roger, Astana Line 504
Астана Лайн 504 опознавательный контакт потерян проверьте свой ответчик	
	Понял, Астана Лайн 504

Таблица 99

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504 report heading	
	Heading 080, Astana Line 504
Astana Line 504, for identification (spacing), turn left heading 050	

	Left heading 050, Astana Line 504
Астана Лайн 504 ваш курс?	
	Курс 80, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, для опознавания (для создания интервала) левым разворотом курс 50	
	Левым курс 50, Астана Лайн 504

Таблица 100

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, 16 miles south of AI resume own navigation direct to BERVI	
	Roger direct to BERVI, Astana Line 504
Астана Лайн 504 16 миль южнее Акчи, переходите на самостоятельное самолетовождение, следуйте прямо на BERVI	
	Понял, курс на BERVI Астана Лайн 504
Astana Line 504 Cleared direct REGMU, expect to rejoin AGUNA 4A at ADABA	
	Direct REGMU, expect to rejoin AGUNA 4A at ADABA Astana Line 504

Таблица 101

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

Таблица 102

Диспетчер	Пилот
	Aktobe-Approach, Astana Line 863, information "B", QNH 1016 millibars, request descent
Astana Line 863, Aktobe - Approach, identified, expect radar vectoring for ILS-Y approach RW13, direct to RIMUN, QNH 1016 millibars, descend to altitude 3000 feet	
	Roger, expecting radar vectoring for ILS-Y approach RW13, direct to RIMUN, descending to altitude 3000 feet QNH1016 millibars, Astana Line 863
Astana Line 863, report heading	
	Heading 270, Astana Line 863

Astana Line 863, distance 15 miles from AKB radar vectoring for ILS-Y approach RW13, turn left heading 220, maintain altitude 3000 feet	
	Roger, turning left heading 220, maintaining altitude 3000 feet, Astana Line 863
Astana Line 863, turn left heading 155, cleared for ILS-Y approach runway 13, report localizer established	
	Roger, turning left heading 155, cleared for ILS-Y approach, runway 13, will report localizer established, Astana Line 863. Localizer established, Astana Line 863
Astana Line 863, contact Tower 119,4	
	Contact Tower on 119,4, Astana Line 863
	Актобе-Подход, Астана Лайн 863, информация "В", QNH1016 миллибар, прошу дальнейшее снижение
Астана Лайн 863, Актобе-Подход, опознаны, ожидайте векторение для захода ILS-Y ВПП13, курс на RIMUN, QNH1016 миллибар снижайтесь 3000 футов	
	Понял, ожидаю векторение для захода ILS-Y, ВПП13, курс на RIMUN, снижаюсь 3000 футов QNH 1016 миллибар, Астана Лайн 863
Астана Лайн 863 сообщите курс	
	Курс 270, Астана Лайн 863
Астана Лайн 863, удаление 15 миль, векторение для захода ILS-Y ВПП13, влево курс 220, следуйте 3000 футов	
	Понял, влево на курс 220, следую 3000 футов, Астана Лайн 863
Астана Лайн 863, влево курс 155, заход ILS ВПП13 разрешаю, захват курсового доложить	
	Понял, влево на курс 155, заход ILS ВПП13 разрешен, захват курсового доложу, Астана Лайн 863. Захват курсового, Астана Лайн 863
Астана Лайн 863, работайте с Вышкой 119,4	
	С Вышкой 119,4, Астана Лайн 863.
Astana Line 863, Aktobe - Approach, identified, expect vector across (RNP или GLS) final approach course RW13, descend to altitude 3000 feet	
	Roger, expecting vector across (RNP или GLS) final approach course RW13, descending to altitude 3000 feet Astana Line 863
Астана Лайн 863, Актобе-Подход, опознаны, ожидайте вектор для пересечения линии курса конечного этапа захода на посадку по (RNP или GLS) ВПП13, снижайтесь 3000 футов	
	Понял, ожидаю вектор для пересечения линии курса конечного этапа захода на посадку по (RNP или

GLS), ВПП13, снижаюсь 3000 футов Астана Лайн 863
--

Таблица 103

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

Таблица 104

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, fly heading 275	
	Turning left heading 275, Astana Line 504 от Turning right heading 275, Astana Line 504
Астана Лайн 504, курс 275	
	Левым разворотом курс 275, Астана Лайн 504 Правым разворотом на курс 275, Астана Лайн 504

Таблица 105

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, contact Almaty Approach 124,8 and report heading	
	Almaty Approach, Astana Line 504, FL 200, on heading 110
Астана Лайн 504, работайте с Алматы Подход 124,8 и доложите курс	
	Алматы Подход, Астана Лайн 504, эшелон 200 на курсе 110

Таблица 106

Диспетчер	Пилот
	Astana Line 504, TCAS RA
Astana Line 504, roger	
	Алматы Контроль, Астана Лайн 504, выполняю TCAS RA

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

Таблица 107

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, climb FL300	
	Unable, TCAS RA, Astana Line 504
Astana Line 504, roger	
Астана Лайн 504, набирайте эшелон 300	
	Не могу выполнить Ваше указание, TCAS RA, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, понял	

Таблица 108

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504 unknown traffic 1 o'clock 10 miles opposite direction fast moving	
	Looking, Astana Line 504 Traffic in sight, now clear of traffic, Astana Line 504
Астана Лайн 504, набирайте эшелон 100, на 1 час, удаление 20 миль, пересекает курс справа налево, на эшелоне 110, ЯК-42	
	Понял, набираю эшелон 100, Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, встречный борт, удаление 20 миль, А-310, следуйте с курсом 320 до команды (или указать время полета)	
	Следую с курсом 320, Астана Лайн 504

Таблица 109

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, unknown traffic 10 o'clock, 10 miles, crossing left to right, fast moving	
	Negative contact, request vectors, Astana Line 504
Astana Line 504, turn left heading 050 Astana Line 504, clear of traffic, resume own navigation direct...	
	Left heading 050, Astana Line 504

Астана Лайн 504, со встречным разошлись, набирайте эшелон 350	
	Набираю эшелон 350, Астана Лайн 504
Astana Line 504, unknown traffic 10 o'clock 8 miles, crossing left to right, height unknown, fast moving. If not sighted turn left heading 270	
	Left heading 270, Astana Line 504
Astana Line 504, traffic is no longer a factor, resume own navigation, direct AI	
	Direct AI, Astana Line 504

Таблица 110

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, avoiding action, turn right immediately heading 050, traffic 10 o'clock 5 miles crossing left to right indicating slightly above, fast moving	
	Right heading 050, Astana Line504
Астана Лайн 504, для расхождения, немедленно поверните вправо на курс 50, самолет на 10 часов, 5 миль, пересекает слева направо, немного выше, движется с большой скоростью	
	Правым разворотом, курс 50, Астана Лайн 504
Astana Line504, now clear of traffic, resume own navigation, direct BERV I	
	Direct BERV I, Astana Line 504
Астана Лайн 504, разошлись, возобновляйте самостоятельную навигацию прямо на BERV I	
	Прямо на BERV I, Астана Лайн 504

Таблица 110-1

Диспетчер	Пилот
	Almaty Approach GADCD Request VMC and descent to altitude 6000 feet
GADCD Almaty Approach traffic from left AN-24 at altitude 8000 feet estimating UC at 34 will you maintain own separation	
	Affirmative, has it in sight GCD
GCD roger descent altitude 6000 feet maintain own separation and VMC from 9000 to 7000 feet	
	GCD leaving 10000 feet descending to altitude 6000 feet maintain own separation and VMC from 9000 to 7000 feet traffic at 8000 feet
	Алматы Подход GADCD прошу снижение до 6000 футов в визуальных метео условиях

GADCD Алматы Подход для информации Ан-24 слева на высоте 8000 футов рассчитывает UC в 34 будете самостоятельно обеспечивать эшелонирование?	
	Подтверждаю, борт наблюдаю GCD
GCD понял снижайтесь 6000 футов обеспечивайте самостоятельно эшелонирование в визуальных метео условиях от 9000 до 7000 футов	
	GCD освобождаю 10000 футов снижаюсь 6000 футов выдерживаю самостоятельно эшелонирование в визуальных метео условиях от 9000 до 7000 футов борт на 8000 футов

Таблица 111

Фраза		Значение
На английском языке	На русском языке	
Squawk 5045	Установите код ответчика 5045	Установите код ответчика 5045
Confirm squawk	Подтвердите код ответчика	Подтвердите установку кода ответчика.
Reset (mode) (code) Reenter (ADS-B or Mode S) aircraft identification)	Установите повторно (режим) (код) Повторно введите опознавательный индекс воздушного судна (ADS-B или Режим S)	Установите повторно (режим) (код). Применяется при нечеткой видимости кода на дисплее диспетчера или при наборе экипажем ошибочного кода
Squawk Ident Transmit ADS-B Ident	Установите ответчик в режим "Опознавание" Передайте опознавание ADS-B	Включите специальный режим "Опознавание". Применяется для индивидуального опознавания воздушного судна. При выполнении этой команды экипажем на дисплее диспетчера радиолокационная отметка данного воздушного судна кратковременно отображается в пульсирующем режиме (при наличии соответствующего наземного оборудования)
Squawk Mayday	Установите ответчик в режим "Бедствие"	Установите аварийный код. Для обозначения ситуаций, когда ВС 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
		Проверьте установку давления на высотомере и подтвердите эшелон полета. Применяется, как правило,

Check altimeter setting and confirm level	Проверьте установку давления и подтвердите эшелон	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 Stop ADS-B altitude transmission wrong indication	Отключите режим "Чарли", неправильная индикация Прекратите передачу высоты ADS-B неправильная индикация	Отключите режим передачи барометрической высоты из-за его неисправности.
Stop squawk (transmit ADS-B only) Stop ADS-B transmission (squawk (code) only)	Приемоответчик "Стоп" (только передача ADS-B) Прекратите передачу ADS-B (только приемоответчик (код))	Выключите приемоответчик и/или передатчик ADS-B
Transmit ADS-B altitude	Передайте высоту ADS-B	Сообщите барометрическую высоту
Verify level	Проверьте эшелон	Проверьте и подтвердите эшелон полета. Используется для проверки точности информации о высоте, полученной в режиме C, на дисплее диспетчера.

Таблица 112

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, my radar shows FL115 (3500 meters), check altimeter setting and confirm level or Astana Line 504, your transponder indicating FL 115 (3500 meters), check altimeter setting and confirm level	
	Astana Line 504, set 1013, maintaining FL 120
Астана Лайн 504, мой локатор показывает FL 115 (3500 метров), проверьте установку высотомера и подтвердите эшелон полета или Астана Лайн 504, ответчик показывает FL 115 (3500 метров), проверьте установку высотомера и подтвердите эшелон полета	
	Астана Лайн 504, 1013 установлено, эшелон 120
Astana Line 504, wrong indication stop squawk Charlie	
	Astana Line 504, stop squawk Charlie
Астана Лайн 504, неправильная индикация прекратите работу ответчика в режиме Charlie	
	Астана Лайн 504, прекращаю работу ответчика в режиме Charlie

Таблица 113

Диспетчер	Пилот

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

Таблица 114

Диспетчер	Пилот
<p>Astana Line 504, reply not received if you read me turn left heading 010, I say again turn left heading 010</p> <p>Astana Line 504, turn observed, position 15 miles west of AI, will continue to pass instructions</p> <p>Astana Line 504, reply not received if you read me squawk ident, I say again squawk ident</p> <p>Astana Line 504, squawk observed, I will continue to pass instructions</p>	
<p>Астана Лайн 504, Алматы Подход, вас не слышу если слышите меня, влево курс 90</p> <p>Астана Лайн 504, разворот вижу, идете правее трассы 10 миль, удаление от ОТАРИ 20 миль.</p> <p>Астана Лайн 504, Алматы Подход, вас не слышу, если слышите меня установите код ответчика 7600.</p> <p>Астана Лайн 504, 7600 наблюдаю, на трассе удаление 40 миль прямой 345</p>	

Таблица 115

Диспетчер	Пилот
	Astana Line 504, request holding procedures
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	
	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	
	Ожидаю над Акчи эшелон 150, курс на/от точки 1350/3150 , развороты правые 1 минута выход в 45 минут (по команде), Астана Лайн 504
Астана Лайн 504, Алматы Подход, ожидайте над Акчи эшелон 150, как опубликовано	
	Ожидаю над Акчи эшелон 150, Астана Лайн 504.

Таблица 116

Диспетчер	Пилот
	Астана Лайн 504, прошу ожидание к югу от АЛМ
Астана Лайн 504, ожидайте на радиале 190 от АЛМ между 5 и 15 милями ДМЕ, эшелон 200 курс на точку 10 все развороты правые, ожидаемое время подхода 10:45	
	Astana Line 504, request holding south of ALM
Astana Line 504, hold on the 190 radial of the Almaty VOR between 5 and 15 miles DME, FL 200 inbound track 010 right hand pattern expected approach time 10 45	

Таблица 117

Speed 180 knots	Скорость 180 узлов
Report speed	Доложите скорость (имеется ввиду приборная воздушная скорость)
Maintain 180 knots until outer marker	выдерживайте скорость 180 узлов до внешнего маркера
Do not exceed 200 knots	Не превышайте 200 узлов
Maintain present speed	Выдерживайте текущую скорость
Increase (or reduce) speed to 200 knots (or greater or less)	Увеличьте (или уменьшите) скорость до 200 узлов (имеется ввиду приборная воздушная скорость)
Increase (or reduce) speed by 20 knots	Увеличьте (или уменьшите) скорость на 20 узлов
	Ограничений/УВД/ по скорости нет

No/ATC/speed restrictions	(ниже 3000 метров по международным правилам экипажи выдерживают приборную скорость не более 463 км/час (250 узлов). Если диспетчер заинтересован в том, чтобы ВС выдерживало более высокую скорость, то необходимо произнести эту фразу)
Reduce to minimum approach speed	Уменьшите скорость захода до минимальной
Reduce to minimum clean speed	Уменьшите скорость до минимальной на чистом крыле (при убранной механизации крыла и шасси)
Maintain Mach point 82 (or Mach 82) until MSA	Поддерживайте число М ноль восемьдесят два до MSA
Do not exceed Mach 81	Не превышайте число М 81
Increase/reduce speed to Mach 83 if able	Увеличьте/уменьшите скорость до числа М 83 если можете
Report your rate of climb	Сообщите вертикальную набора
Report your rate of descent	Сообщите вертикальную снижения
Resume published speed	Восстановите опубликованную скорость

Таблица 118

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 ВОЗДУШНОЕ СУДНО 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
	REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM

Орган ОВД просит пилота доложить о возможности возобновить выполнение полета с RVSM	ДОЛОЖИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ К RVSM
Орган ОВД запрашивает подтверждение о том, что ВС 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

Таблица 118-1

Фразеология	Содержание фразеологии
CONFIRM RNAV (RNP) APPROVED	Запрос на подтверждение допуска к полетам по RNAV (RNP)
NEGATIVE RNAV (RNP) APPROVAL	Отсутствие допуска RNAV (RNP)
AFFIRM RNAV (RNP) APPROVAL	Подтверждение допуска RNAV (RNP)
UNABLE RNAV SID DUE TO RNAV (RNP) TYPE	Сообщение диспетчеру при запросе ATC CLEARANCE о том, что бортовое оборудование RNAV (RNP) не сертифицировано по требуемому типу RNP для выполнения SID
UNABLE RNAV SID	Сообщение диспетчеру о невозможности выполнить RNAV SID
UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV TYPE НЕ МОГУ ДАТЬ (индекс) РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЫЛЕТ [или ПРИБЫТИЕ] ИЗ-ЗА ТИПА RNAV	Отсутствие возможности со стороны органа ОВД назначить запрошенную пилотом схему прибытия или вылета из-за типа бортового оборудования RNAV
НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень) CLIMB VIA SID TO (level)	Разрешение набирать высоту по SID с опубликованными ограничениями по высоте и/или скорости, когда пилот должен набирать разрешенный эшелон и соблюдать опубликованные ограничения по высоте, выдерживать боковой профиль SID; и в зависимости от конкретного случая соблюдать опубликованные ограничения по скорости или выполнять указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД
[НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)	Разрешение отменить ограничение(я) по высоте вертикального профиля SID при наборе высоты
[НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ В (точка(и)) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s))	Разрешение отменить конкретное(ые) ограничение(я) вертикального профиля SID при наборе высоты
[НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ПО SID ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S)	Разрешение отменить ограничения по скорости SID при наборе высоты

<p>[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))</p>	<p>Разрешение отменить конкретные ограничения по скорости SID при наборе высоты</p>
<p>НАБИРАЙТЕ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ ВЫСОТУ ДО (уровень) (или) НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ ДО (уровень), БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ И СКОРОСТИ CLIMB UNRESTRICTED TO (level) (or) CLIMB TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS</p>	<p>Разрешение набирать высоту и отменить ограничения по скорости и высоте SID</p>
<p>СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR ДО (уровень) DESCEND VIA STAR TO (level)</p>	<p>Разрешение снижаться по STAR с опубликованными ограничениями по высоте и/или скорости, когда пилот должен снижаться до разрешенного эшелона и соблюдать опубликованные ограничения по высоте, выдерживать боковой профиль STAR и соблюдать опубликованные ограничения по скорости или выполнять указания по управлению скоростью, выданные органом УВД</p>
<p>[СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ [DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)</p>	<p>Разрешение отменить ограничения по высоте STAR при снижении</p>
<p>[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))</p>	<p>Разрешение отменить конкретные ограничения по высоте STAR при снижении</p>
<p>[СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR ДО (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ [DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S)</p>	<p>Разрешение отменить ограничения по скорости STAR при снижении</p>
<p>[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))</p>	<p>Разрешение отменить конкретные ограничения по скорости STAR при снижении</p>
<p>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</p>	<p>Разрешение снижаться и отменить ограничения по скорости и высоте STAR</p>
<p>CLEARED DIRECT TO DF274</p>	<p>Разрешено следовать на точку DF274</p>
<p>CLEARED LAKUT 3A VIA HK770 DIRECT HK771, RW 04R</p>	<p>Разрешено LAKUT 3A через точку HK770 прямо на точку HK771ВПП 04П</p>
<p>(First contact) SDM246 NON RNAV</p>	<p>При первом выходе на связь диспетчер информируется об отсутствии у рейса SDM246 возможности использования зональной навигации: NON RNAV</p>
<p>Статус обслуживания глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS)</p>	

GNSS REPORTED UNRELIABLE (or GNSS MAY NOT BE AVAILABLE [DUE TO INTERFERENCE]); 1) IN THE VICINITY OF (location) (radius) [BETWEEN (levels)]; or 2) IN THE AREA OF (description) (or IN (name) FIR) [BETWEEN (levels)]	ПЕРЕДАВАЕМЫЙ GNSS СИГНАЛ НЕНАДЕЖЕН (или GNSS МОЖЕТ НЕ ОБЕСПЕЧИВАТЬСЯ [ИЗ-ЗА ПОМЕХ]) 1) В ОКРЕСТНОСТИ (место) (радиус) [МЕЖДУ (уровни)] или 2) В РАЙОНЕ (описание) (или в РПИ (название)) [МЕЖДУ (уровни)]
BASIC GNSS (or SBAS, or GBAS) UNAVAILABLE FOR (specify operation) [FROM (time) TO (time) (or UNTIL FURTHER NOTICE)]	БАЗОВАЯ GNSS (или SBAS, или GBAS) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ДЛЯ (указать операцию) [С (время) ДО (время) (или ДО ПОСЛЕДУЮЩЕГО УВЕДОМЛЕНИЯ)]
BASIC GNSS UNAVAILABLE [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)]	БАЗОВАЯ GNSS НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ [ИЗ-ЗА (причина, например ПОТЕРЯ RAIM или СРАБАТЫВАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ RAIM)]
GBAS (or SBAS) UNAVAILABLE	GBAS (или SBAS) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ
UNABLE RNP (specify type) (or RNAV) [DUE TO (reason, e.g. LOSS of RAIM or RAIM ALERT)]	ВЫДЕРЖИВАТЬ RNP НЕ МОГУ (указать тип) (или RNAV) [ИЗ-ЗА (причина, например ПОТЕРЯ RAIM или СРАБАТЫВАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ RAIM)]

В данной таблице разрешения на полеты по STAR и SID могут использоваться не только при зональной навигации, но и при полетах с использованием традиционных стандартных маршрутов прибытия и вылета.

Таблица 119

Диспетчер	Пилот
	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY Astana Approach, Astana Line 504, engine number 1 on fire intend an immediate forced landing 15 miles south of AI. Passing FL 100 heading 025
Astana Line 504, Almaty Approach roger MAYDAY ...	
	ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, Алматы Подход, Астана Лайн 504, пожар третьего двигателя, ликвидировать не можем, экстренно снижаюсь курсом 175 иду на вынужденную посадку в район Капчагая, прошу место
Астана Лайн 504, Алматы Подход, понял прямой 45 удаление 50 миль время 14 часов 17 минут	
	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY Astana Radar, Astana Line 504, engines failed losing height will attempt to land Almaty, 20 miles north of Almaty. Passing FL 70 heading 280, request visual approach
Astana Line 504, Almaty Radar, roger MAYDAY expect visual approach runway 05 wind 260 degrees 8 metres per second QNH 1003 millibars, descend to altitude 2000 feet, you are number 1 to land	

	Expecting visual approach runway 05 QNH 1003 millibars, descending to altitude 2000 feet, Astana Line 504
	ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, Алматы Подход, Астана Лайн 504, отказ второго двигателя требуется срочная посадка, прохожу Акчи эшелон 190, курс 150
Астана Лайн 504, Алматы Подход, Акчи подтверждаю, время 14 часов 45 минут, левым курс 110 снижайтесь эшелон 80 ВПП 23 давление 1003 миллибар, МБВ 1500 футов.	

Таблица 120

Диспетчер	Пилот
	Терплю бедствие, Терплю бедствие, Терплю бедствие, Алматы Контроль, Люфтганза 2935 перехватил сигнал "Терплю бедствие" от G-ABCD, повторяю G-ABCD Джетстрим 31 горит двигатель, выполняет вынужденную посадку 60 миль восточнее ВОР Алматы, эшелон 270, снижается, курс 300
Люфтганза 2935, Алматы Контроль, понял	
	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, Almaty Control, Lufthansa 2935 have intercepted MAYDAY from G-ABCD, I say again G-ABCD Jetstream 31 engines on fire, making forced landing 60 miles east of Almaty VOR, FL 270 descending, heading 300, over
Lufthansa 2935, Almaty Control, roger your relayed MAYDAY from G-ABCD.	

Таблица 121

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.	

Таблица 122

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	
---	--

Таблица 123

Диспетчер	Пилот
	Almaty Radar G-ABCD cancel MAYDAY, engine restarted, runway in sight. Request landing
G-ABCD contact Tower 119.4	
	119.4 G-ABCD
	Алматы Подход, Астана Лайн 504, отмена бедствия, эшелон 80, подхожу к рубежу 25 миль, прошу заход ВПП 05
Астана Лайн 504, Алматы Подход, работать с Кругом 120,8.	

Таблица 124

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

Таблица 125

Диспетчер	Пилот
	PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN, Almaty Control, Astana Line 504, 80 miles outbound AI passing FL 270, passenger with suspected heart attack, request return to Almaty and priority landing. Left heading 160, descending FL 190, Astana Line 504
Astana Line 504, roger, turn left heading 160, descend FL 190, all emergency standing by	
	ПАН ПАН, ПАН ПАН, ПАН ПАН, Алматы Подход, Астана Лайн 504, у нас больной пассажир на борту, необходима немедленная посадка
Астана Лайн 504, Алматы Подход, прямой 320 удаление 40 миль, правым разворотом курс 140, снижайтесь, эшелон 80, ВПП 23	

Таблица 126

Диспетчер	Пилот
	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY Almaty Approach, Astana Line 504, decompression, emergency descent FL 100 heading 260
Astana Line 504, Almaty Approach, roger, descent FL 100	

	Descending FL 100, Astana Line 504.
	ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, Алматы Подход, Астана Лайн 504, разгерметизация, аварийное снижение до эшелона 150, курс 70
Астана Лайн 504, Алматы Подход, понял аварийное снижение, курс 70. Всем бортам, с эшелона 260 до эшелона 150 в районе Акчи, курсом 70 аварийное снижение Боинг – 737, выход на связь по команде	

Таблица 126-1

Диспетчер	Пилот
G-DCAB low altitude warning, check your altitude immediately, QNH is 1014. The minimum flight altitude is 2000 feet	
	G-DCAB QNH 1014 is set, maintaining 2000 feet
G-DCAB предупреждение о малой высоте, немедленно проверьте вашу высоту QNH is 1014. Минимальная высота полета 2000 футов	
	G-DCAB QNH 1014 установлено, выдерживаю 2000 футов

Таблица 127

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	
	Roger, QNH 1002, Astana Line 504
Астана Лайн 504, Алматы Подход, фактическая погода Алматы за 09.00: тихо, видимость 10 километров, облачность отсутствует, температура плюс 28, точка росы плюс 11, QNH 1002 миллибар, прогноз на посадку без изменений	
	Понял, QNH 1002 миллибар, Астана Лайн 504

Таблица 128

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

Таблица 129

Диспетчер	Пилот

Astana Line 504, RVR runway 23 touchdown 650 meters, midpoint 700 meters, stopend 600 meters	
	Roger, Astana Line 504
Астана Лайн 504, видимость на ВПП начало полосы 650 метров, середина полосы 700 метров, конец полосы 600 метров	
	Понял, Астана Лайн 504
Astana Line 504, RVR runway 23 650 meters, 700 meters end 600 meters	
	Roger, Astana Line 504
Астана Лайн 504, видимость на ВПП 650 метров, 700 метров и 600 метров	
	Понял, Астана Лайн 504

Таблица 130

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504 at 07.45 a departing B777 reported windshear at 300 meters (1000 feet). Airspeed loss 20 miles per hour, strong right drift	
	Roger, Astana Line 504
Астана Лайн 504, в 07.45 взлетевший Боинг 777 доложил сдвиг ветра на 300 метров (1000 футов). Воздушная скорость уменьшилась на 20 узлов, сильный боковой снос вправо	
	Понял, Астана Лайн 504
Astana Line 504 caution: windshear reported 2 miles on final runway 23 at 200 meters (650 feet)	
	Roger, Astana Line 504
Астана Лайн 504, наблюдается сдвиг ветра 2 миль от торца ВПП 23 на высоте 200 метров (650 футов)	
	Понял, Астана Лайн 504

Таблица 131

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504 RW 23 condition report at 02.45: RW condition codes: 2/3/3 slush/wet snow/wet snow 6mm/12mm/12mm 25percent/50percent/50 percent	
Астана Лайн 504, состояние поверхности ВПП 23 за 02.45: коды состояния поверхности ВПП: 2/3/3 слякоть/мокрый снег/мокрый снег 6мм/12мм/12мм 25 процентов/50 процентов/50 процентов.	
Astana Line 504, threshold runway 23 displaced 200 metres due broken surface.	
Астана Лайн 504, торец ВПП 23 смещен на 200 метров из-за разбитой поверхности.	

Astana Line 504, grass mowing in progress south of midpoint of the runway.	
Астана Лайн 504, идет покос травы в южной части от середины полосы.	
Astana Line 504, taxiway C closed due maintenance, use taxiway A to vacate.	
Астана Лайн 504, РД С закрыта из-за ремонтных работ, используйте РД А для освобождения.	

Таблица 132

Диспетчер	Водитель
	Руление, Техника 4, разрешите следовать к ангару
Техника 4, Руление, следуйте по РД 1	
	Техника 4, по РД 1

Таблица 133

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

Таблица 134

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

Таблица 135

Диспетчер	Водитель
	Вышка, Сопровождение 1, на РД 1 разрешите пересечь полосу
Сопровождение 1, Вышка, пресечение разрешаю	
	Сопровождение 1, разрешили. Сопровождение 1 полосу освободил
Сопровождение 1, Вышка, понял	

Таблица 136

Диспетчер	Водитель
Техника 2, Вышка, освободите полосу по РД 3	

Вышка, Техника 2 полосу освобождаю по РД 3. Полосу освободил на РД 3

Таблица 137

Диспетчер	Водитель
Техника 5 Вышка, немедленно остановитесь на РД 2 , вырубивает А-310	
	Техника 5 остановился на РД 2

Таблица 138

Диспетчер	Диспетчер
"Подход-Вышка", Астана Лайн 504, взлет 11.30	
	"Вышка-Подход", Астана Лайн 504. взлет 11.30
"Круг-Вышка", Астана Лайн 504, левым на Акчи, эшелон 320	
	"Вышка-Круг", Астана Лайн 504, левым на Акчи, эшелон 320
"Подход-Круг" на Отари эшелон 320	
	"Круг-Подход" Астана Лайн 504, на Отари эшелон 320
"Контроль-Подход", Астана Лайн 504, Б-757 Отари 38 минут, эшелон 320	
	"Подход-Контроль", Астана Лайн 504, Отари эшелон 320

Таблица 139

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

Таблица 140

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

Таблица 141

Диспетчер	Диспетчер
	"Руление-Вышка" Астана Лайн 504 расчетное в 16.45

"Вышка-Руление" Астана Лайн 504 по РД С	
	"Руление-Вышка" понял по РД С

Таблица 142

Диспетчер	Диспетчер
"РП" - "Руление", (Аварийно-спасательная – "Руление"), Астана Лайн 504, пожар в салоне, на РД С	
	"Руление" - "РП", ("Руление" - Аварийно-спасательная), Астана Лайн 504, пожар в салоне, на РД С
"РП" - "Старт", Астана Лайн 504, пожар второго двигателя, взлет прерван, на ВПП	
	"Старт" - "РП", Астана Лайн 504 пожар второго двигателя, взлет прерван, на ВПП
"РП" - "Круг", Астана Лайн 504, вынужденная посадка, сердечный приступ у пассажира	
	"Круг" - "РП", Астана Лайн 504, вынужденная посадка
"РП" - "Подход", Астана Лайн 504, потеря радиосвязи, работает только на прием	
	"Подход" - "РП", Астана Лайн 504, потеря радиосвязи, работает только на прием

Таблица 143

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

Таблица 144

Орган AFIS	Экипаж ВС
Scat 107 surface wind 230 degrees 2 meters per second visibility 5000 meters, rain, overcast 600 meters	

temperature +5 QNH 1002 millibars, RW02, runway wet	
	Scat 107 copied
Скат 107 ветер у земли 230 градусов 2 м/с видимость 5000 метров, дождь, сплошная 600 метров температура +5 QNH 1002 миллибар ВПП 02 , полоса мокрая	
	Скат 107 информацию записал
Scat 107 Piper 28 reported moderate turbulence in clouds east of MOC	
	Scat 107 Roger will pass west of MOC
Скат 107 Piper 28 сообщил об умеренной турбулентности в облаках восточнее MOC	
	Скат 107 Понял пройду западнее MOC
Scat 107 Piper 28 reported wind shear on final	
	Scat 107 Roger going round
Скат 107 Piper 28 сообщил о сдвиге ветра на прямой	
	Скат 107 Понял, ухажу на второй круг

Таблица 145

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 выреливаю на предварительный
Scat 107 caution construction work at the apron	
	Scat 107 copied
Скат 107 предупреждение ведутся строительные работы на перроне	
	Скат 107 принял

Таблица 146

Орган AFIS	Экипаж ВС
	Irgiz Information Scat 107 request start up
Scat 107 Irgiz Information start up at your discretion	
	Иргиз Информация Скат 107 прошу запуск
Скат 107 Иргиз Информация запуск по вашему усмотрению	
Scat 107 expect departure at 34 start up at your discretion	
	Scat 107 roger departure at 34 start up at my discretion
Скат 107 ожидайте вылет в 34 минуты запуск по вашему усмотрению	

	Скат 107 понял вылет в 34 запуск по моему усмотрению
	Irgiz Information Scat 107 request pushback
Scat 107 Irgiz Information pushback at your discretion	
	Иргиз Информация Скат 107 прошу буксировку
Скат 107 Иргиз Информация буксировка по вашему усмотрению	

Таблица 147

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

Таблица 148

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

	Скат 107 готов к вылету
Скат 107 полоса 02 занята из-за движения	
	Скат 107 жду на предварительном
Scat 107 report airborne	
	Scat 107 airborne at 17
Скат 107 доложите взлет	
	Скат 107 взлет в 17

Таблица 149

Орган AFIS	Экипаж ВС
	Scat 107 inbound base 300 meters (1000 feet) for landing
Scat 107 join right hand circuit RW 02 wind 320 degrees 1 meter per second temperature + 5 QNH 1002 millibars traffic information Piper 28 on final	
	Scat 107 roger right hand circuit RW 02 wind 320 degrees 1 meter per second temperature + 5 QNH 1002 millibars traffic information copied
	Скат 107 подхожу к третьему 300 метров (1000 футов) прошу указаний по посадке
Скат 107 правый круг движения полоса 02 ветер 320 градусов 1 метр в секунду температура + 5 QNH 1002 миллибар для информации Piper 28 на прямой	
	Скат 107 правый круг движения полоса 02 ветер 320 градусов 1 метр в секунду температура + 5 QNH 1002 миллибар информацию о движении записал
	Scat 107 on final
Scat 107 RW 02 occupied due traffic on RW	
	Scat 107 going round
Scat 107 roger	
	Скат 107 на прямой
Скат 107 полоса 02 занята из-за движения на полосе	
	Скат 107 ухожу на второй круг
Скат 107 понял	
	Scat 107 on final
Scat 107 RW 02 free land at your discretion	
	Scat 107 will land RW 02
Scat 107 roger	
	Скат 107 на прямой
Скат 107 полоса 02 свободна посадка на ваше усмотрение	
	Скат 107 выполняю посадку полоса 02
Скат 107 понял	
	Scat 107 landing at 23

Scat 107 roger TW A available to apron	
	Scat 107 vacate RW
	Скат 107 посадка в 23
Скат 107 понял РД А в вашем распоряжении до перрона	
	Скат 107 освободил полосу
	Scat 107 at apron out
Scat 107 roger out	
	Скат 107 на перроне конец
Скат 107 конец	

Таблица 150

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

Таблица 151

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 выруливаю 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 исполнительный полоса 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 join right hand circuit RW 02 wind 320 degrees 1 meters per second temperature + 5 QNH 1002 millibars Скат 107 вхожу 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 буду набирать 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

Таблица 152

Орган ЦПИ	Экипаж ВС
Scat107 traffic crossing from left to right Piper 28 at 300 meters (1000 feet) estimated MOC 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

Таблица 153

	Almaty Information Scat 107 departure from Irgiz maintaining 1000 feet by QNH estimated time over Jetisu at 14
Scat 107 Almaty Information roger	
	Алматы Информация Скат 107 вылетел с Иргиза следую на 1000 футов по QNH расчетное пролета Жетысу в 14 минут
Скат 107 Алматы Информация понял	
	Scat 107 after passing Jetisu will climb to altitude 2000 feet by QNH 1021
Scat 107 roger	
	Скат 107 после пролета Жетысу набираю высоту 2000 футов по QNH 1021
Скат 107 понял	
	Scat 107 over Jetisu climbing 2000 feet by QNH
Scat 107 roger	
	Скат 107 пролет Жетысу набираю 2000 футов по QNH 1021
Скат 107 понял	
	Scat 107 have contact Nur-Sultan Information on 124,8
Scat 107 Nur-Sultan Information 124,8	
	Scat 107 124,8
	Скат 107 установил связь с Нур-Султан Информация на 124,8
Скат 107 понял Нур-Султан Информация на 124,8	
	Скат 107 124,8

Таблица 154

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

Таблица 155

	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY Almaty Information, Scat 107, engine number1 on fire intend an immediate forced landing 30kilometers south of МОС. Passing FL 50 heading 025
Scat 107, Almaty Information roger MAYDAY	
	ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ, Алматы Информация, Скот 107, пожар двигателя №1 выполняю вынужденную посадку 30 км южнее МОС. Пересекаю эшелон полета 50 с курсом 25.
Скот 107 Алматы Информация, понял Бедствие	

Таблица 156

Shapagat-Radio, ЕАК 5135 position ...	
	ЕАК 5135, Shapagat-Radio, Roger
Шапагат-Радио, ЕАК 5135, мое местоположение ...	
	ЕАК 5135, Шапагат-Радио, понял
Shapagat-Radio, ЕАК 5135, Report your weather	
	ЕАК 5135, Shapagat-Radio, Weather Surface Wind (number) degrees (number) knots, Visibility (distance) kilometres/metres, Weather (rain, snow, showers, etc.), Cloud few/scattered etc., (number) feet estimated,

	Ambient temperature (number), (Name of Area) QNH (pressure) (hectopascals), QFE (pressure) (hectopascals), Pitch (number) degrees: Roll (number) degrees: Heave (number) metres (as appropriate)
Шапагат-Радио, ЕАК 5135, Сообщите Вашу погоду	
	ЕАК 5135, Шапагат-Радио, Погода – приземный ветер (число) градусов, видимость (расстояние) км/м, осадки (дождь, снег, ливень, и т.д.), облачность 1-2 октанта/рассеянная-разбросанная, и т.д., (число) футы, внешняя температура, QNH, QNF, наклон (число) градусов, крен (число) градусов, вертикальная качка (число) метров
Shapagat-Radio, ЕАК 5135, Switch on the NDB	
	ЕАК 5135, Shapagat-Radio, Wilco NDB frequency (number) kHz ident (letters) (if requested)
Шапагат-Радио, ЕАК 5135, Включите ВРМ	
	ЕАК 5135, Шапагат-Радио, Выполняю, ВРМ частота 462 kHz, позывной AP
Shapagat-Radio, ЕАК 5135, ETA is (time)	
	ЕАК 5135, Shapagat-Radio, Roger
Шапагат-Радио, ЕАК 5135, Расчетное время посадки ... (время).	
	ЕАК 5135, Шапагат-Радио, Понял
Shapagat-Radio, ЕАК 5135, Landing in (number) minutes	
	ЕАК 5135, Shapagat-Radio, Roger
Шапагат-Радио, ЕАК 5135, Посадка через ... (минуты)	
	ЕАК 5135, Шапагат-Радио, Понял
Shapagat-Radio, ЕАК 5135, Overhead	
	ЕАК 5135, Shapagat-Radio, Roger
Шапагат-Радио, ЕАК 5135, Над точкой	
	ЕАК 5135, Шапагат-Радио, Понял
Shapagat-Radio, ЕАК 5135, (navigation aid designator) outbound (this indicates the pilot is using the NDB as a navigational aid to take him from overhead to a point where he can safely descend below cloud and return under visual conditions to the helideck)	
	ЕАК 5135, Shapagat-Radio, Roger
Шапагат-Радио, ЕАК 5135, Прошел точку (пилот использует NDB как навигационное средство от момента пролета до точки, где может быть начато безопасное снижение ниже облаков для установления визуального контакта с ВП)	
	ЕАК 5135, Шапагат-Радио, Понял

Shapagat-Radio, EAK 5135, Is the helideck available for landing?	
	EAK 5135, Shapagat-Radio, Affirm helideck available (for landing) or helideck obstructed, expect (number) minutes delay, or Deck closed due to (reason), expect (number) minutes delay. NOTE: Transmission of 'for landing' is optional
Шапагат-Радио, EAK 5135, Вертодром пригоден для посадки?	
	EAK 5135, Шапагат-Радио, Подтверждаю, Вертодром пригоден (для посадки) или Вертодром не пригоден, ожидайте (число) минутную задержку, или Вертодром закрыт по (указывается причина), ожидайте (число) минутную задержку. ПРИМЕЧАНИЕ: Выражение "для посадки" не является обязательным.
Shapagat-Radio, EAK 5135, Ready for departure	
	EAK 5135, Shapagat-Radio, Roger (or pass relevant information)
Шапагат-Радио, EAK 5135, к взлету готов	
	EAK 5135, Шапагат-Радио, Понял (или передается необходимая информация)
Shapagat-Radio, EAK 5135, Departing	
	EAK 5135, Shapagat-Radio, Roger
Шапагат-Радио, EAK 5135, взлетаю	
	EAK 5135, Шапагат-Радио, Понял
Shapagat-Radio, EAK 5135, Switch off the NDB	
	EAK 5135, Shapagat-Radio, Wilco
Шапагат-Радио, EAK 5135, выключите ВРМ	
	EAK 5135, Шапагат-Радио, Выполняю
Shapagat-Radio, EAK 5135, Radio contact with (ATS Unit), close down the Flight Watch	
	EAK 5135, Shapagat-Radio, Closing down Flight Watch
Шапагат-Радио, EAK 5135, Радиосвязь установлена с (Наименование ДП), конец связи	
	EAK 5135, Шапагат-Радио, конец связи
Применимо к морским судам:	
Arcticaborg, EAK 5135, Report position	
	EAK 5135, Arcticaborg, Position (lat/long)
Арктикаборг, EAK 5135, сообщите местоположение	
	EAK 5135, Арктикаборг, Мое местоположение ... (широта/долгота)
Arcticaborg, EAK 5135, Report course and speed	
	EAK 5135, Arcticaborg, Course and speed (number) degrees (number) knots

Арктикаборг, ЕАК 5135, Сообщите курс и скорость	
	ЕАК 5135, Арктикаборг, Курс и скорость (число) в градусах (число) в узлах
Arcticaborg, ЕАК 5135, Report relative wind (Relative to the ship's heading)	
	ЕАК 5135, Arcticaborg, Relative wind Port/Starboard (number) degrees (number) knots
Арктикаборг, ЕАК 5135, Сообщите относительный ветер (Относительно курса морского судна)	
	ЕАК 5135, Арктикаборг, относительный ветер с левого/правого борта (число) градусы (число) узлы
Arcticaborg, ЕАК 5135, Maintain course and speed	
	ЕАК 5135, Arcticaborg, Roger
Арктикаборг, ЕАК 5135, Сохраняйте курс и скорость	
	ЕАК 5135, Арктикаборг, Понял
Arcticaborg, ЕАК 5135, Alter course Port/ Starboard (number) degrees	
	ЕАК 5135, Arcticaborg, Standby. Course now (number) degrees
Арктикаборг, ЕАК 5135, Измените курс влево/вправо на (число) градусов	
	ЕАК 5135, Арктикаборг, Ожидайте. Курс (число) градусов
Arcticaborg, ЕАК 5135, Change speed to (number) knots	
	ЕАК 5135, Arcticaborg, Standby. Speed now (number) knots
Арктикаборг, ЕАК 5135, Измените скорость до (число) узлов	
	ЕАК 5135, Арктикаборг, Ожидайте. Скорость (число) узлов

Таблица 157

Диспетчер	Пилот
	G-ABCD Вылет с Балхаша в 43 на Караганду высота 1000 футов по давлению QNH 1012, следую ПВП пересечение границы диспетчерской зоны (название визуального ориентира) в 52
G-ABCD, QNH 1012 занимайте 2000 футов следуйте ПВП выход из диспетчерской зоны доложите (название визуального ориентира)	
	G-CD занимаю 2000 футов по давлению QNH 1012 выход доложу

	G-ABCD Departure from Balkhash at 43 to Karaganda 1000 feet by QNH 1012 VFR estimate control zone boundary at 52
G-ABCD cleared to reach 2000 feet by QNH 1012 VFR report over control zone boundary	
	Cleared to reach 2000 feet by QNH 1012, VFR report over control zone boundary G-CD
	G-CD выхожу из зоны 2000 футов
G-CD Балхаш Информация 123,4	
	Балхаш Информация 123,4 G-CD

Таблица 158

Диспетчер	Пилот
	G-ABCD C 172 ПВП из Балхаша в Караганду высота 2000 футов, пересечение границы диспетчерской зоны в 52, прибытие в Караганду в 05, информация ГОЛЬФ
G-ABCD, разрешаю на Караганду по ПВП, QNH 1012	
	Разрешено на Караганду по ПВП, QNH 1012, G-CD G-ABCD C 172 VFR from Balkhash to Karaganda 2000 feet control zone boundary at 52, Karaganda at 05, information GOLF
G-ABCD Cleared to Karaganda VFR QNH 1012	
	Cleared to Karaganda VFR QNH 1012, G-CD

Таблица 159

Диспетчер	Пилот
	Алматы Круг, 28544 прохожу Капал, высота 4000 футов посадка в Алматы, информация Браво
28544, Алматы Круг, вход в зону разрешаю QNH 1012 занимайте 3000 футов по маршруту Капал-Байсерке-Коянкос-Бурундай ВПП 05 правая, круг полетов левый	
	544 QNH 1012, занимаю 3000 футов по маршруту Капал-Байсерке-Коянкос-Бурундай ВПП 05 правая, круг полетов левый
544 доложите, когда увидите ВПП	
	544, понял доложу 544 прохожу Бурундай, ВПП вижу
544 вход в круг к 4-му разрешаю, ВПП 05 правая 4-й доложить	
	544 4-й доложу 544 на 4-м
544 работайте с Вышкой 119,4	

	544 с Вышкой 119, 4 Алматы Вышка 28544 на прямой ВПП 05 правая
28544 Алматы Вышка ветер 30 градусов 2м/с посадку разрешаю	
	Посадку разрешили 544

Таблица 160

Диспетчер	Пилот
	G - ABCD inbound base 1000 feet for landing
G-ABCD join right hand circuit at 1000 feet RW 02 wind 320 degrees 1 metres per second temperature + 5 QNH 1002 millibars traffic information Piper 28 on final	
	G-CD roger right hand circuit 1000 feet RW 02 wind 320 degrees 1 metres per second temperature + 5 QNH 1002 millibars traffic information copied
	G - ABCD подхожу к третьему 1000 футов прошу указаний по посадке
G-ABCD вход в правый круг разрешаю на 1000 футов, ВПП 02 ветер 320 градусов 1 метр в секунду температура + 5 QNH 1002 миллибар для информации Piper 28 на прямой	
	G-CD правый круг на 1000 футов, ВПП 02 ветер 320 градусов 1 метр в секунду температура + 5 QNH 1002 миллибар информацию о движении записал
	G-CD on final
G-CD wind 310 degrees 1 metres per second cleared to land	
	Cleared to land G-CD

Таблица 161

Диспетчер	Пилот
	Балхаш Вышка, G-ABCD C172, 5 миль южнее над Ромео 2000 футов Информация Bravo прошу посадку
G-ABCD Балхаш Вышка следуйте ко второму (третьему) ВПП 05 QNH 1012	
	Следую ко второму (третьему) ВПП 05 QNH 1012 G-CD Balkhash Tower G-ABCD C172 5 miles south over Romeo 2000 feet Information Bravo, for landing
G-ABCD Balkhash Tower join right hand downwind RW05 QNH 1012	
	Join right hand downwind RW05 QNH 1012 G-CD

Таблица 162

--	--

Диспетчер	Пилот
	Балхаш Вышка, G-ABCD C172, 5 миль южнее над Ромео 2000 футов Информация Bravo прошу посадку
G-ABCD Балхаш Вышка выполняйте заход с прямой на ВПП 05 ветер 190 градусов 5 узлов QNH 1012	
	Заход с прямой ВПП 05 QNH 1012 G-CD Balkhash Tower G-ABCD C172 5 miles south over Romeo 2000 feet Information Bravo, for landing
G-ABCD Balkhash Tower make straight-in approach RW05 wind 190 degrees 5 knots QNH 1012	
	Straight-in RW05 QNH 1012 G-CD

Таблица 163

Диспетчер	Пилот
	G-CD между вторым и третьим разворотом
G-CD вы – второй на посадку следуйте за Ан-2 на четвертом развороте	
	Второй на посадку борт наблюдаю G-CD G-CD между третьим и четвертым разворотом
G-CD доложите выход на посадочную прямую	
	G-CD понял доложу G-CD на посадочной прямой
G-CD продолжайте заход ветер 270 градусов 7 узлов	
	G-CD downwind
G-CD number 2 follow An-2 on base	
	Number 2 traffic in sight G-CD G-CD base
G-CD report final	
	G-CD wilco G-CD final
G-CD continue approach wind 270 degrees 7 knots	

Таблица 164

Диспетчер	Пилот
G-CD задержите третий разворот вы – второй на посадку следуйте за Ан-2 на четвертом	
	Задерживаю третий разворот второй на посадку Ан-2 наблюдаю G-CD
G-CD выполняйте правый круг ВПП занята доложите вновь выход на посадочную прямую	
	Правый круг выполняю G-CD

G-CD вы – первый на посадку выполняйте короткий заход на посадку перед Ан-2, который в 6 милях на посадочной прямой	
	Короткий заход G-CD
G-CD extend downwind number 2 follow An-2 on 4 miles final	
	Extending downwind number 2 An-2 in sight G-CD
G-CD orbit right due traffic on the RW report again on final	
	Orbiting right wilco G-CD
G-CD number 1 make short approach An-2 on 6 miles final	
	Short approach G-CD

Таблица 165

Диспетчер	Пилот
	G-CD Прошу взлет с конвейера
G-CD взлет с конвейера разрешаю или G-CD сделайте еще один круг доложите на третьем	
	Разрешено взлет с конвейера G-CD Выполняю G-CD
	G-CD request touch and go
G-CD cleared touch and go or G-CD unable to approve due traffic make full stop RW 05 cleared to land or G-CD make another circuit report downwind	
	Cleared touch and go G-CD RW 05 cleared to land for full stop G-CD Wilco G- CD

Таблица 166

Диспетчер	Пилот
G-CD уходите на второй круг, ВПП занята	
	Ухожу на второй круг, G-CD
G-CD Go around aircraft on the RW	
	Going around G-CD
	Ухожу на второй круг, G-CD
G-CD понял доложите на втором	
	Going around G-CD
G-CD Roger report down wind	

Таблица 167

Диспетчер	Пилот
	G-ABCD C 172 ПВП из Балхаша в Караганду высота 2000 футов, над РОМЕО в 52, выход из диспетчерской зоны в 05
G-ABCD, понял следовать 2000 футов ПВП, QNH 1012 выход из зоны доложить	
	G-ABCD C 172 VFR from Balkhash to Karaganda 2000 feet over ROMEO at 52, will cross control zone boundary at 05
G-ABCD roger maintain 2000 feet VFR QNH 1012 report crossing control zone boundary	
	G-CD over control zone boundary 2000 футов
G-CD Karaganda Information on 122,4	
	Karaganda Information on 122,4 G-CD

Таблица 168

Фразеология	Phraseologies
К удалению льда готовы. подтвердите включение тормозов и вид необходимой обработки	Standing by to de-ice. confirm brakes set and treatment required
[Подтверждаю] тормоза включены, прошу (вид и зоны для противообледенительной обработки)	[Affirm] brakes set, request (type of de/anti-icing treatment and areas to be treated)
Оставайтесь на месте и подтвердите конфигурацию воздушного судна	Hold position and confirm aircraft configured
*[Подтверждаю] воздушное судно в нужной конфигурации, к удалению льда готов	*[Affirm] aircraft configured, ready for de-icing
Начинаем удаление льда	De-icing starts now
* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	* Denotes pilot transmission.

Таблица 169

Фразеология	Phraseologies
Удаление льда в (обработанных зонах) закончено. доложите готовность к приему информации	De-icing on (areas treated) complete. advise when ready for information
Тип жидкости (тип i, или ii, или iii, или iv)	Type of fluid (type i or ii or iii or iv)
Начало времени защитного действия (время)	Holdover time started at (time)
Код противообледенительной защиты (соответствующий код противообледенительной защиты) Примечание. Пример кода противообледенительной защиты: Информация о процедуре противообледенительной защиты, последним этапом которой является использование смеси в составе 75% жидкости типа II и 25% воды и которая начата в 13:35 по местному времени, сообщается и регистрируется следующим образом:	Anti-icing code (appropriate anti-icing code) Note.—Anti-icing code example: A de-icing/anti-icing procedure whose last step is the use of a mixture of 75% of a Type II fluid and 25% water, commencing at 13:35 local time, is recorded as follows: TYPE II/75 13:35 (followed by complete name of anti-icing fluid)

TYPE II/75 13:35 (далее указывается полное название противообледенительной жидкости)	
Время начала последнего этапа (время)	Final step started at (time)
Проверка качества противообледенительной обработки выполнена	Post de-icing check completed
Персонал и оборудование удалены от воздушного судна	Personnel and equipment clear of aircraft

Таблица 170

Фразеология	Phraseologies
Сообщаем о срабатывании дистанционного датчика форсунки на(соответствующее место на воздушном судне)[никаких видимых повреждений или наблюдаем повреждения (описание повреждений)] [сообщите намерения]	Be advised nozzle proximity activation on (significant point on aircraft)[no visual damage or damage (description of damage)observed] [say intentions]
Аварийная ситуация на противообледенительной площадке (номер противообледенительной площадки)[выключите двигатели или ждите дальнейших указаний]	Emergency in de-icing bay (de-icing bay number)[shut down engines or standby for further instructions]