


ФРАЗЕОЛОГИЯ РАДИООБМЕНА НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ


5.1 ОБЩАЯ ФРАЗЕОЛОГИЯ


5.1.1 Запуск двигателей

/aircraft location/ REQUEST START UP

/местонахождение воздушного судна/ ПРОШУ ЗАПУСК


 Stand 41, request start up.
Стоянка 41, прошу запуск.


 Stand by.
Ждать.

 Standing by.
Жду.


/aircraft location/ REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS identification)


/местонахождение воздушного судна/ ПРОШУ ЗАПУСК,
ИНФОРМАЦИЯ (индекс информации АТИС)

 Gate B 7, request start up, information Oscar.
Телетрап Б 7, прошу запуск, информация Оскар.

 Stand by.
Ждать


START UP APPROVED ЗАПУСК РАЗРЕШАЮ


 Request start up.
Прошу запуск.

 Start up approved, report ready for taxi.
Запуск разрешаю, доложите готовность к
рулению.

START UP AT (time)

ЗАПУСКАЙТЕСЬ В (время)


 Request start up.
Прошу запуск.


 Expect departure at 34, start up at 24.
Ожидайте вылет в 34 минуты, запуск в 24.

EXPECT START UP AT (time)

ОЖИДАЙТЕ ЗАПУСК В (время)


Данная фраза не является разрешением, а требует повторного запроса запуска.


 Request start up.
Прошу запуск.

 Your number 8, expect start up at time 26.
Ваш номер 8, ожидайте запуск в 26 минут.

START UP AT OWN DISCRETION


ЗАПУСКАЙТЕСЬ ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ


 Ready for start up in 5 minutes.
Готов к запуску через 5 минут.

 Start up at own discretion.
Запускайтесь по своему усмотрению.

EXPECT DEPARTURE (time). START UP AT OWN DISCRETION

ОЖИДАЙТЕ ВЫЛЕТ В (время). ЗАПУСКАЙТЕСЬ ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ

 Request start up.
Прошу запуск.

 Time 1253, expect departure at 1326, start up at own discretion.
Время 1253, ожидайте вылет в 1326, запускайтесь по своему усмотрению.

YOUR SLOT IS (time), START UP (number) MINUTES BEFORE

ВАШ СЛОТ (число) МИНУТ, ЗАПУСКАЙТЕСЬ ЗА (число) МИНУТ



Your slot is 34 plus 5, start up 10 minutes before.

Ваш слот - 34 минуты плюс 5, запускайтесь за 10 минут.

5.1.2 Выталкивание хвостом вперед

/call sign/ REQUEST PUSHBACK

/позывной/ РАЗРЕШИТЕ ВЫТАЛКИВАНИЕ



Request pushback.

Разрешите выталкивание.



Stand by due traffic taxiing behind.

Ждать, сзади рулит борт.

PUSHBACK APPROVED

ВЫТАЛКИВАНИЕ РАЗРЕШАЮ



Request pushback.

Разрешите выталкивание.



Pushback approved.

Выталкивание разрешаю.

STAND BY

ЖДИТЕ



Request pushback and start up.

Разрешите выталкивание и запуск.



Pushback approved, stand by for start up.

Выталкивание разрешаю, запуск по команде.

PUSHBACK AT OWN DISCRETION

ВЫТАЛКИВАНИЕ РАЗРЕШАЮ ПО СВОЕМУ
УСМОТРЕНИЮ



Will be ready for pushback shortly.
Скоро буду готов к выталкиванию.



Pushback at own discretion.
Выталкивание разрешаю по своему
усмотрению.

EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason)

ОЖИДАЙТЕ ЗАДЕРЖКУ (число) МИНУТ ИЗ-ЗА (причина)



Expect 2 minute delay due helicopter taxiing behind.
Ожидайте задержку 2 минуты, сзади рулит вертолет.

Pushback face North approved

Разрешаю выталкивание носом на север

5.1.3 Буксировка

a) REQUEST TOW (aircraft type) FROM (location) TO (location)

РАЗРЕШИТЕ БУКСИРОВКУ (тип ВС) ОТ (место) ДО
(место)



Request tow C-130 from stand 2 to taxiway 4 for test start-up.
Прошу буксировку, Си-130 со стоянки 2 на РД 4 для пробного запуска.

a) TOW APPROVED VIA (specific routing to be followed)

БУКСИРОВКУ РАЗРЕШАЮ ПО (конкретный маршрут следования)



Request tow to taxiway 4 for start up.
Прошу буксировку для запуска на РД 4.



Tow approved via taxiway 2 and main taxiway.
Буксировку разрешаю по РД 2 и магистральной.

b) HOLD POSITION
ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ



Hold position, give way to Airbus from right to left.
Оставайтесь на месте, уступите дорогу Аэробусу
справа налево.



Giving way.
Уступаю дорогу.

c) STAND BY
ЖДИТЕ



Request tow to hangar.
Разрешите буксировку к ангару.



Stand by, I'll call you back.
Ждать, я вас вызову.

5.1.4 Запрос проверки времени и/или данных для вылета

REQUEST TIME CHECK
ПРОШУ ПРОВЕРКУ ВРЕМЕНИ

TIME (minutes)
ВРЕМЯ (число) МИНУТ



Request time check.
Прошу проверку времени.



Time 1234.
Время 12 часов 34 минуты.

REQUEST DEPARTURE INFORMATION
ПРОШУ ИНФОРМАЦИЮ ДЛЯ ВЫЛЕТА
Когда отсутствуют передачи АТИС.

**RUNWAY (number), WIND (direction and speed), QFE (detail),
TEMPERATURE (detail), /VISIBILITY FOR DEPARTURE
(detail) (or RVR (detail))**

ВПП (номер), ВЕТЕР (направление и скорость),
ДАВЛЕНИЕ АЭРОДРОМА (указать), /ВИДИМОСТЬ ДЛЯ
ВЫЛЕТА (указать) (или ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ
(указать))



Request departure information.
Прошу информацию для вылета.



Runway 31, wind 270 at 3 meters per second,
QFE 729 mm or 946 hectopascals, visibility for
departure 600 m.

ВПП 31, ветер 270 градусов 3 метра в секунду,
давление 729 мм или 946 гектопаскалей,
видимость для вылета 600 метров.

5.1.5 Метеорологическая информация

WIND (number) DEGREES (number) (units)

ВЕТЕР (количество) ГРАДУСОВ (количество) (единицы
измерения)



Wind 340 degrees 5 meters per second.
Ветер 340 градусов 5.

**WIND AT (height/flight level) (number) DEGREES (number)
(units)**

ВЕТЕР НА (относительная высота/эшелон полета)
(количество) ГРАДУСОВ (количество) (единицы
измерения)



Wind at 9600 m 340 degrees 90 kilometers per hour.
Ветер на 9600 340 градусов 90 километров в час.

VISIBILITY (distance) /direction/

ВИДИМОСТЬ (расстояние) /направление/

Направление видимости дается на аэродромах, не оборудованных системами захода и посадки



Visibility 400 m north, south unlimited.

Видимость 400 м в северном направлении, в южном направлении – неограниченно.

RVR (or RUNWAY VISUAL RANGE) /RUNWAY (number)/ (distance) METERS

ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ /ВПП (номер)/ (расстояние) МЕТРОВ



RVR runway 22 is 1200 m.

Дальность видимости на ВПП 22 - 1200 м.

RVR (or RUNWAY VISUAL RANGE) RUNWAY (number) NOT AVAILABLE /(or) NOT REPORTED/

ДАННЫЕ О ДАЛЬНОСТИ ВИДИМОСТИ ВПП (номер) ОТСУТСТВУЮТ

/(или) НЕ ПОСТУПИЛИ/

RVR /RUNWAY (number)/ TOUCHDOWN (distance), MIDPOINT (distance), STOP END (distance) METERS

ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ НА ВПП /ВПП (номер)/ ЗОНА ПРИЗЕМЛЕНИЯ (расстояние), СЕРЕДИНА (расстояние), КОНЕЦ (расстояние) МЕТРОВ

При представлении данных для нескольких точек наблюдения за дальностью видимости на ВПП всегда следуют в следующем порядке: зона приземления, средняя часть, зона сруливания/концевая полоса безопасности.

В случаях, когда данные даются для трех точек наблюдения, эти точки можно не указывать при условии, что сообщения передаются в следующей последовательности: зона приземления, средняя часть и зона сруливания/концевая полоса безопасности.



RVR runway 14 touchdown 800 meters, midpoint 1200 meters, stop end 900 meters.

Дальность видимости на ВПП 14 зона приземления 800, середина 1200, конец 900.

RVR /RUNWAY (number)/ (first position) (distance), (second position) NOT AVAILABLE (third position) (distance)

ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ НА ВПП /ВПП (номер)/ (первая точка) (расстояние), (вторая точка) ДАННЫЕ ОТСУТСТВУЮТ, (третья точка) (расстояние)

При отсутствии данных дальности видимости на ВПП для какой-либо из точек информация об этом включается в сообщение в соответствующем месте.



RVR runway 14 touchdown 800 meters, midpoint missing, stop end 900 meters.

Дальность видимости на ВПП 14 зона приземления 800, середина - данных нет, конец 900.

Weather

Погода



1210 weather.

Погода за 12 часов 10 минут.

PRESENT WEATHER (details)

ФАКТИЧЕСКАЯ ПОГОДА (детали)



Present weather haze, visibility 1800 m.

Фактическая погода - мгла, видимость 1800 м.

CLOUD (amount /type/ and height of base) (or SKY CLEAR)

ОБЛАЧНОСТЬ (количество, /вид/ и относительная высота нижнего края) (или ЯСНО)

Количество облаков передается одним из четырех предложенных в примере слов. Другие варианты ошибочны.



Few (scattered, broken, overcast) cloud 900 meters.

Незначительная (разбросанная, значительная,

сплошная) облачность 900.

CAVOK (Сокращение от CEILING AND VISIBILITY OK)

ИНДИКАТОР БЛАГОПРИЯТНОЙ ПОГОДЫ

Произносится как [ka:vo'kei]. Передается вместо данных о видимости, дальности видимости на ВПП, текущей погоде и количестве облаков, когда одновременно существуют следующие метеоусловия:

- А) видимость не менее 10 км;
- Б) отсутствуют облачность ниже 1500 метров и кучево-дождевая облачность;
- В) отсутствуют явления, ухудшающие видимость и гроза.

TEMPERATURE /MINUS/ (number) (and/or DEW-POINT /MINUS/ (number))

ТЕМПЕРАТУРА /МИНУС/ (количество) (и/или ТОЧКА РОСЫ /МИНУС/ (количество))



Temperature 3, dewpoint minus zero.
Температура 3, точка росы минус ноль.

QFE (number) /units/

ДАВЛЕНИЕ АЭРОДРОМА (количество) /единицы измерения/



QFE 742 millimeters, or 998 hectopascals.
Давление аэродрома 742 мм, или 998 гектопаскалей.

(aircraft type) REPORTED (description) ICING (or TURBULENCE) /IN CLOUD/ (area) (time)

(тип ВС) ДОЛОЖИЛ О (описание) ОБЛЕДЕНЕНИИ (или ТУРБУЛЕНТНОСТИ) / В ОБЛАКАХ/ (район) (время)



Severe turbulence in cloud between 3000 and 4500 meters.
Сильная турбулентность в облаках от 3000 до 4500.

REPORT FLIGHT CONDITIONS

ДОЛОЖИТЕ УСЛОВИЯ ПОЛЕТА



Report flight conditions.
Доложите условия полета.



Wind 230 degrees, 120 kilometers, minus 54 degrees, the ride is smooth.
Ветер 230 градусов 120 км, минус 54 градуса, полет спокоен.

5.1.6 Аэродромная информация

RUNWAY SURFACE CONDITION (number) (conditions)

СОСТОЯНИЕ ПОВЕРХНОСТИ ВПП (номер) (состояние)
Используется для описания ВПП с искусственным покрытием

LANDING SURFACE (condition)

ПОСАДОЧНАЯ ПОВЕРХНОСТЬ (состояние)
Используется для описания ВПП с естественным покрытием (напр., трава, грунт, вода, лед, песок).



Landing surface rolled sand.
Посадочная поверхность – укатанный песок.

CAUTION CONSTRUCTION WORK (location)

ОСТОРОЖНО, СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ (место)



Caution, construction work north of main taxiway.
Осторожно, строительные работы к северу от магистральной РД.



Copied.
Записал.

CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT, or BOTH SIDES) OF RUNWAY /number/

ОСТОРОЖНО (указать причины), СПРАВА (или СЛЕВА, или С ОБЕИХ СТОРОН) ОТ ВПП /номер/



Caution grass mowers both sides of runway.

Осторожно, окос травы с обеих сторон ВПП.

CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice)

ОСТОРОЖНО, ВЕДУТСЯ РАБОТЫ (или ПРЕПЯТСТВИЕ)
(место и любые необходимые рекомендации)



Caution, obstruction close to stand 21 - disabled vehicle.

Осторожно, препятствие рядом с 21-ой стоянкой –
поломавшийся транспорт.

**RUNWAY REPORT AT (observation time) RUNWAY (number)
(type of precipitant) UP TO (depth of deposit) MILLIMETERS.
BRAKING ACTION GOOD (or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM,
or MEDIUM TO POOR, or POOR or UNRELIABLE [and/or
BRAKING COEFFICIENT (equipment and number)]**

СВОДКА О СОСТОЯНИИ ВПП ЗА (время наблюдения),
ВПП (номер) (тип осадков) ДО (толщина слоя)
МИЛЛИМЕТРОВ. СЦЕПЛЕНИЕ ХОРОШЕЕ (или МЕЖДУ
СРЕДНИМ И ХОРОШИМ, или СРЕДНЕЕ, или МЕЖДУ
СРЕДНИМ И ПЛОХИМ, или ПЛОХОЕ, или
НЕНАДЕЖНОЕ) [или КОЭФФИЦИЕНТ СЦЕПЛЕНИЯ
(оборудование и число)]



Runway report at 1510. Runway 03 covered with snow up
to 10 millimeters, braking action medium.

Сводка о состоянии ВПП за 1510. ВПП 03 покрыта
снегом слоем до 10 мм, сцепление хорошее.

**BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time)
GOOD (or MEDIUM, or POOR)**

ПО ДОКЛАДУ (тип воздушного судна) СЦЕПЛЕНИЕ В
(время) МИНУТ БЫЛО ХОРОШИМ (или СРЕДНИМ, или
ПЛОХИМ)



Braking action reported by Airbus 320 at 13 medium.

По докладу Эйрбас 320 сцепление в 13 минут было
средним.

**RUNWAY (or TAXIWAY) WET /or DAMP, WATER PATCHES,
FLOODED (depth), or SNOW REMOVED length and width as**

applicable) or TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF (DRY) SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES)/

ВПП (или РД) МОКРАЯ /или ВЛАЖНАЯ, УЧАСТКИ ВОДЫ, ЗАЛИТА ВОДОЙ (толщина слоя), или СНЕГ УБРАН (соответственно длина и ширина), или ОБРАБОТАНА, или УЧАСТКИ (СУХОГО) СНЕГА (или МОКРОГО СНЕГА, или УТРАМБОВАННОГО СНЕГА, или СЛЯКОТИ, или ЗАМЕРЗШЕЙ СЛЯКОТИ, или ЛЬДА, или ПРИКРЫТОГО ЛЬДА, или ЛЬДА СО СНЕГОМ, или СУГРОБЫ, или ЗАМЕРЗШИЕ КОЛЕИ И БОРОЗДЫ)/



Advise runway condition.
Сообщите состояние ВПП.



Runway covered with compacted snow.
ВПП покрыта укатанным снегом.

5.1.7 Передача управления и/или изменение частоты

CONTACT (unit call sign) (frequency) /NOW/

РАБОТАЙТЕ С (название органа УВД) (частота)
/СЕЙЧАС/



Contact Irkutsk Approach 126.1.
Работайте с Иркутском Подход 126,1.

AT (time or place) [PASSING / LEAVING / REACHING FLIGHT LEVEL (number) METERS] CONTACT (unit call sign) (frequency)

В (время) МИНУТ / или НАД (точка) [ПРИ ПРОХОЖДЕНИИ / ПРИ ОСТАВЛЕНИИ / ПРИ ЗАНЯТИИ ЭШЕЛОНА (число)] РАБОТАЙТЕ С (название органа УВД)



At MSA contact Ladoga Control 123.5.
Над МСА работайте с Ладогой Контроль 123,5.

IF NO CONTACT (instructions)

ЕСЛИ СВЯЗЬ НЕ УСТАНОВИТЕ, (указания)



If no contact return (revert) to 133.7.

Если связь не установите, возвращайтесь на 133,7.

STAND BY (frequency) FOR (unit call sign)

ЖДИТЕ НА (частота) ВЫЗОВА (название пункта УВД)

Используется при переводе на другую частоту, когда подразумевается, что указываемый пункт УВД сам вызовет пилота. Пилот устанавливает указанную частоту и ждет вызова, НЕ НАЧИНАЯ ВЕСТИ СВЯЗЬ САМОСТОЯТЕЛЬНО.

MONITOR (unit call sign) (frequency)

ПРОСЛУШИВАЙТЕ (название пункта УВД) (частота)

MONITORING (frequency)

ПРОСЛУШИВАЮ (частота)



Monitor ATIS on 126.75.

Прослушайте АТИС на 126,75.



We are monitoring 126.75, but there's no transmission there.

Мы прослушиваем 126,75, но передачи на ней не ведутся.

WHEN READY FOR/TO (maneuver or action) CONTACT (unit call sign) (frequency)

КОГДА БУДЕТЕ ГОТОВЫ К (маневр или действие)

РАБОТАЙТЕ С (название пункта УВД) (частота)



When ready for taxi contact Ground 119.1.

Когда будете готовы к рулению, работайте с Рулением 119,1.



When ready to relay government message contact 134.0.

Когда будете готовы передать правительственное сообщение, работайте 134,0.

REMAIN THIS FREQUENCY

ОСТАВАЙТЕСЬ СО МНОЙ



Remain this frequency until advised.

Оставайтесь на этой частоте до команды.



Roger.
Вас понял.

Contact (unit call sign) on (frequency). Report contact established

Отработайте с (название пункта УВД) на (частота) и доложите



Contact Chita Control on 135.6, report contact established.
Отработайте с Читой Контроль 135,6 и доложите.



Chita Control on 135.6, will report contact established.
135,6 с Читой Контроль отработаю и доложу.

There's no reply on 131.2

На 131,2 не отвечают

There's severe interference on 131.2

На 131,2 сильные помехи

5.1.8 Опознавание ВС на аэродроме

SHOW LANDING LIGHTS

ВКЛЮЧИТЕ КРАТКОВРЕМЕННО ПОСАДОЧНЫЕ ФАРЫ

LoGo 12 on taxiway 3.



ЛоуГоу 12 на РД 3.



LoGo 12, show landing lights.
ЛоуГоу 12, включите посадочные фары.

...



LoGo 12, you are on taxiway 4, stand by for the leader van.
ЛоуГоу 12, вы на РД 4, ждите машину сопровождения.

5.1.9 Выруливание

/aircraft type/ /wake turbulence category if “heavy”/ /aircraft location/ REQUEST TAXI /intentions/

/тип ВС/ /категория турбулентности следа, если “тяжелый”/ /местонахождение ВС/ РАЗРЕШИТЕ ВЫРУЛИВАНИЕ /намерения/

Используется для руления с последующим взлетом (не для изменения места стоянки – см. “q”).



HiFly 45, Boeing 757 heavy, stand 16, request taxi for departure from intersection with taxiway 2.

ХайФлай 45, Боинг 757 тяжелый, стоянка 16, разрешите выруливание для вылета от пересечения со второй РД.

Для изменения места стоянки:

/aircraft type/ /wake turbulence category if “heavy”/ /aircraft location/ (flight rules) TO (aerodrome or destination) REQUEST TAXI /intentions/

/тип ВС/ /категория турбулентности следа, если “тяжелый”/ /местонахождение ВС/ (правила полетов) В (аэродром назначения) РАЗРЕШИТЕ ВЫРУЛИВАНИЕ /намерения/



LoGo 12, Cessna Caravan, on stand 1A, IFR to Pulkovo, request taxi, ready from taxiway 6.

ЛоуГоу 12, Сессна Караван, на стоянке 1А, по ППП на Пулково, разрешите выруливание, готов* от РД 6.



LoGo 12, roger, stand by.

ЛоуГоу 12, понял, ждать.

TAXI TO HOLDING POINT /number/ /RUNWAY (number)/ /TIME (minutes)/

ЗАНИМАЙТЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ /номер/ /ВПП (номер)/ /ВРЕМЯ (число) МИНУТ/



Request taxi.

Разрешите выруливание.

* Имеется в виду готовность экипажа использовать не всю длину ВПП.



Taxi to holding point runway 14.
Занимайте предварительный ВПП 14.

/aircraft type/ /wake turbulence category if "heavy"/ /aircraft location/ REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS

/тип ВС/ /категория турбулентности следа, если "тяжелый"/ ПРОШУ ПОДРОБНЫЕ УКАЗАНИЯ ПО РУЛЕНИЮ

Если пилоту необходимы подробные указания по выруливанию.

TAXI VIA (specific route to be followed) TO HOLDING POINT /number/ /RUNWAY (number)/ /TIME (minutes)/

ПО (конкретный маршрут следования) ЗАНИМАЙТЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ /номер/ /ВПП (номер)/ /ВРЕМЯ (число) МИНУТ/



Taxi via main taxiway, then 2 and 5 to holding point 18.
По магистральной, далее по 2-ой и 5-ой занимайте предварительный 18.

TAXI TO HOLDING POINT /number/ (followed by aerodrome information as applicable) /TIME(minutes)/

ЗАНИМАЙТЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ /номер/ (затем дается соответствующая аэродромная информация) /ВРЕМЯ (число) МИНУТ/

Если аэродромную информацию нельзя получить из других источников, напр., АТИС.

TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT)

ПО ПЕРВОЙ (или ВТОРОЙ) НАЛЕВО (или НАПРАВО)



Take first right and hold.
По первой направо и остановитесь.



First right and hold.
Первая направо и остановиться.

TAXI VIA (identification of taxiway)

ВЫРУЛИВАЙТЕ ПО (обозначение РД)



Taxi to the end of taxiway 5.
Рулите до конца РД 5.

TAXI VIA RUNWAY (number)

ВЫРУЛИВАЙТЕ ПО ВПП (номер)



Taxi via runway 33, second left onto taxiway 8.
Рулите по ВПП 33, второй налево на РД 8.

TAXI TO TERMINAL (or other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA) /STAND (number)/

ВЫРУЛИВАЙТЕ К ВОКЗАЛУ (или другое место, напр.,
ПЛОЩАДКА ДЛЯ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ)
/СТОЯНКА (номер)/



Taxi to terminal, will advise stand number later.
Выруливайте к вокзалу, номер стоянки сообщу
дополнительно.

REQUEST AIR TAXIING FROM (or VIA) (location) TO (location or routing as appropriate)

РАЗРЕШИТЕ ПОДЛЕТ ОТ (или ПО) (место) К
(соответственно место или маршрут)
Предназначается для полетов вертолетов.



Request air taxiing via taxiway 21 to the hangar.
Разрешите подлет по РД 21 к ангару.



Hold position, give way to ambulance on taxiway 21.
Оставайтесь на месте, дайте дорогу скорой
помощи на РД 21.

AIR-TAXI TO (location or routing as appropriate) /CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)/

РАЗРЕШАЮ ПОДЛЕТ К (или ПО) (соответственно место
или маршрут) /ОСТОРОЖНО (пыль, поземок, мусор,
рулящее легкое воздушное судно, люди и т.д.)/
Предназначается для полетов вертолетов.



Air-taxi to the hangar, caution, personnel between taxiways 4 and 5.

Разрешаю подлет к ангару, осторожно, между РД 4 и 5 люди.

AIR-TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel)

РАЗРЕШАЮ ПОДЛЕТ ЧЕРЕЗ/ПО (прямо, как запросили или по определенному маршруту) К (место, вертодром, район аэродрома или его площадь маневрирования, действующая или недействующая ВПП). СЛЕДИТЕ ЗА (воздушные суда или транспортные средства или люди) Предназначается для полетов вертолетов.



Air-taxi as requested, avoid personnel between taxiways 4 and 5.

Разрешаю подлет как запросили, следите за людьми между РД 4 и 5.

REQUEST BACKTRACK

РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ В ОБРАТНОМ НАПРАВЛЕНИИ
Используется после посадки, когда ВС еще находится на ВПП, или перед взлетом, когда для занятия исполнительного необходимо прорулить по ВПП в направлении, обратном рабочему.

BACKTRACK APPROVED

РУЛЕНИЕ В ОБРАТНОМ НАПРАВЛЕНИИ РАЗРЕШАЮ



Request backtrack runway 01.

Разрешите руление в обратном направлении ВПП 01.



Backtrack approved, line up runway 01.

Руление в обратном направлении разрешаю, занимайте исполнительный ВПП 01.



Backtrack approved, cleared to line up 01.

Разрешили руление в обратном направлении и исполнительный 01.

BACKTRACK RUNWAY (number)

РУЛИТЕ В ОБРАТНОМ НАПРАВЛЕНИИ ВПП (номер)

Всегда указывается номер рабочей ВПП.



Backtrack runway 08 and line up.

Рулите в обратном направлении по ВПП 08 и занимайте исполнительный.

/aircraft location/ REQUEST TAXI TO (destination on aerodrome)

/местонахождение воздушного судна/ РАЗРЕШИТЕ ВЫРУЛИВАНИЕ К (место назначения на аэродроме)

Используется для руления с целью изменения места стоянки.



HiFly 45, at VIP sector, request taxi to the night stand.

ХайФлай 45, на ВИПовском секторе, разрешите перерулить к ночной стоянке.

TAXI STRAIGHT AHEAD

РУЛИТЕ ПРЯМО



If unable to turn 180 here, taxi straight ahead.

Если не можете здесь развернуться на 180, рулите прямо.

TAXI WITH CAUTION

РУЛИТЕ ОСТОРОЖНО



Taxi with caution, taxiways are slippery.

Рулите осторожно, рулежки скользкие.

GIVE WAY TO (description and position of other aircraft)

ПРОПУСТИТЕ (описание и местонахождение другого воздушного судна)



Give way to the fighter.

Пропустите истребитель.

GIVING WAY TO (aircraft)

ПРОПУСКАЮ (воздушное судно)



LoGo 12, I say again, give way to the fighter.

ЛоуГоу 12, повторяю, пропустите истребитель.



Giving way to the fighter, LoGo 12.
Пропускаю, ЛоуГоу 12.

TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT

БОРТ (или тип воздушного судна) НАБЛЮДАЮ



Confirm Boeing 757 on taxiway 6 in sight.
Боинг 757 на РД 6 наблюдаете?



757 in sight.
757 наблюдаю.

TAXI INTO HOLDING BAY

ЗАРУЛИТЕ НА ПЛОЩАДКУ ОЖИДАНИЯ



Taxi into holding bay and give way to 767.
Зарулите на площадку ожидания и пропустите 767.

FOLLOW (description of other aircraft or vehicle)

СЛЕДУЙТЕ ЗА (описание других воздушных судов или транспортных средств)



Follow the leader van.
Следуйте за машиной сопровождения.

VACATE RUNWAY

ОСВОБОДИТЕ ВПП



Vacate runway via last left.
Освободите ВПП по последней налево.



Last left.
По последней налево.

RUNWAY VACATED

ПОЛОСУ ОСВОБОДИЛ



Runway vacated.
Полосу освободил.



Contact Ground 122.2.
Работайте с Рулением 122,2.

IF PRACTICABLE EXPEDITE TAXI /reason/

ПО ВОЗМОЖНОСТИ УСКОРЬТЕ РУЛЕНИЕ /причина/



If practicable expedite taxi, there's a sanitary flight behind you.

По возможности ускорьте руление, за вами санитарный рейс.



Roger.
Понял.

EXPEDITING

УСКОРЯЮ



If practicable, expedite taxi.

По возможности ускорьте руление.



Expediting.
Ускоряю.

/CAUTION/ TAXI SLOWER /reason/

/ОСТОРОЖНО/ РУЛИТЕ МЕДЛЕННЕЕ /причина/

SLOWING DOWN

ЗАМЕДЛЯЮ



Taxi slower.

Рулите медленнее.




Slowing down.
Замедляю.


Request progressive taxi


Прошу руление по командам диспетчера

Просьба экипажа к диспетчеру руления давать ему указания о направлении руления около каждого пересечения рулежных дорожек. Запрашивается, когда экипаж не может определить маршрут руления из-за отсутствия или нерабочего состояния

маркировки и указательных знаков; в сложных аэропортах.


 Request progressive taxi.
Прошу руление по командам диспетчера.


 Roger, taxi straight ahead and turn second right.
Вас понял, рулите прямо и по второму повороту направо.


 Straight ahead, second right.
Прямо, второй направо.


(пауза)
 Continue straight ahead.
Продолжайте прямо.


 Straight ahead.
Прямо.

(пауза)
 Turn left now.
Сейчас поверните налево.

 Turning left.
Поворачиваю влево.

(пауза)
 Turn first right and report marshaller in sight.
По первому повороту направо и доложите, когда увидите встречающего.

 First right. Marshaller in sight.
Первый направо. Встречающего наблюдаю.

 Continue with the marshaller.
Продолжайте по командам встречающего.

Stop taxi /I say again, stop immediately/
Остановитесь /повторяю, немедленно остановитесь/

5.1.10 Ожидание при рулении

Пункты а), с), е), g) требуют обязательного и конкретного подтверждения со стороны пилота. Слова “wilco” и “roger” в данной ситуации неприемлемы.

HOLD (direction) OF (position, runway number, etc.)

ОЖИДАЙТЕ (направление) ОТ (место, номер ВПП и т.д.)



Hold south of stand 5.
Ожидайте к югу от стоянки 5.



Holding south of stand 5.
Ожидаю к югу от стоянки 5.

HOLD POSITION

ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ

HOLDING

ОСТАЮСЬ НА МЕСТЕ

HOLD (distance) FROM (position)

ОЖИДАЙТЕ В (расстояние) ОТ (место)



Hold 50 meters from the runway.
Ожидайте в 50-ти метрах от ВПП.

HOLD SHORT OF (position)

ОСТАНОВИТЕСЬ ПЕРЕД (место)



Hold short of runway 25.
Остановитесь перед ВПП 25.

HOLDING SHORT

ОСТАНАВЛИВАЮСЬ ПЕРЕД (место)

5.1.11 Пересечение ВПП

REQUEST CROSS RUNWAY (number)

РАЗРЕШИТЕ ПЕРЕСЕЧЬ ВПП (номер)



Request cross runway 08.
Разрешите пересечь ВПП 08.



Hold position, traffic 1 kilometer final.
Оставайтесь на месте (ждать, запрещаю),
борт на прямой, удаление 1 километр.

CROSS RUNWAY (number) /REPORT VACATED/

ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер) /ОСВОБОЖДЕНИЕ
ДОЛОЖИТЕ/



Cross runway 08, report vacated.
Пересекайте ВПП 08, освобождение доложите.



Crossing.
Пересекаю.

(пауза)



Runway 08 vacated.
ВПП 08 освободил.

**EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft
type) (distance) KILOMETERS FINAL**

УСКОРЬТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ВПП (номер), БОРТ (тип
воздушного судна) В (расстояние) КИЛОМЕТРАХ НА
ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ



Expedite crossing runway 08, traffic 4 kilometers final.
Ускорьте пересечение ВПП, борт на прямой,
удаление 4.



Expediting.
Ускоряю.

RUNWAY VACATED


ПОЛОСУ ОСВОБОДИЛ


5.1.12 Подготовка к взлету

В английской фразеологии слово “take-off” – “взлет” используется только в указаниях о разрешении и запрещении взлета – “Cleared for take-off” и “Cancel take-off”, что принято во избежание возможного ошибочного принятия пилотом указаний о маневрировании после взлета как

непосредственно разрешение взлетать. В любых других ситуациях используются слова и словосочетания “departure, after departure” (вылет, после вылета) и “airborne, when airborne” (отрыв, после отрыва).


UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reason)
ВЫЛЕТ (обозначение схемы) ЗАПРЕЩАЮ (причины)


 Request BD 4 departure.
Прошу схему вылета БД 4.

 Unable to issue BD 4 departure due traffic.
Вылет БД 4 запрещаю из-за движения.


REPORT WHEN READY /FOR DEPARTURE/
ДОЛОЖИТЕ ГОТОВНОСТЬ /К ВЗЛЕТУ/


ARE YOU READY /FOR DEPARTURE/?
ВЫ ГОТОВЫ /К ВЗЛЕТУ/?

 Are you ready?
Вы готовы?

 In 2 minutes.
Через 2 минуты.

ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?
ВЫ ГОТОВЫ К НЕМЕДЛЕННОМУ ВЫЛЕТУ?

 Are you ready for immediate departure?
Вы готовы к немедленному вылету?

 Negative.
Нет.

READY
ГОТОВ

WAIT /reason/
ЖДИТЕ /причина/
При невозможности разрешить взлет.

LINE UP /AND WAIT/

ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ /ВЗЛЕТ ПО КОМАНДЕ/

Разрешение на занятие исполнительного и ожидание разрешения на взлет.



Line up and wait.

Занимайте исполнительный, взлет по команде.



Line up and wait.

Занимаю исполнительный, взлет по команде.

LINE UP RUNWAY (number)

ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ВПП (номер)

LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE

ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ. БУДЬТЕ ГОТОВЫ К НЕМЕДЛЕННОМУ ВЗЛЕТУ

5.1.13 Разрешение на взлет

CLEARED FOR TAKE-OFF /REPORT AIRBORNE/

ВЗЛЕТ РАЗРЕШАЮ /ДОЛОЖИТЕ ОТРЫВ/

CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY (number)

ВПП (номер), ВЗЛЕТ РАЗРЕШАЮ

Если имеется несколько ВПП.

HOLD POSITION, CANCEL I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (reasons)

ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ, ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩАЮ, ПОВТОРЯЮ, ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩАЮ (причина)

Для отмены разрешения на взлет (когда ВС еще не начало разбег).

HOLDING

ОСТАЮСЬ НА МЕСТЕ

STOP IMMEDIATELY (repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY

ОСТАНОВИТЕСЬ НЕМЕДЛЕННО (повторите позывной
воздушного судна) ОСТАНОВИТЕСЬ НЕМЕДЛЕННО
Для прекращения взлета при возникновении аварийных
условий (когда ВС уже начало разбег).

STOPPING

ОСТАНАВЛИВАЮСЬ

**CLEARED FOR TAKE-OFF FROM (present position, taxiway,
final approach and take-off area, runway and number)**

С (занимаемое место, зона конечного участка захода на
посадку, зона взлета, ВПП и номер) ВЗЛЕТ РАЗРЕШАЮ
Применяется для полетов вертолетов, кроме движения в
зоне маневрирования.

Taking off

Взлетаю

REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS

ПРОШУ УКАЗАНИЯ ПО ВЫЛЕТУ

**AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT), (or CLIMB)
(instructions as appropriate) (or MAINTAIN RUNWAY
HEADING) /TO FLIGHT LEVEL (number) METERS or
significant point/ /other instructions as required/**

ПОСЛЕ ВЫЛЕТА ПРАВЫМ (или ЛЕВЫМ) РАЗВОРОТОМ
(или НАБИРАЙТЕ) (соответствующие указания) (или
СЛЕДУЙТЕ КУРСОМ ВЗЛЕТА) /ДО ЭЩЕЛОНА (число) или
основной точки/ /если необходимо, другие указания/

REQUEST RIGHT (or LEFT) TURN /WHEN AIRBORNE/

РАЗРЕШИТЕ ПРАВЫМ (или ЛЕВЫМ) РАЗВОРОТОМ
/ПОСЛЕ ВЗЛЕТА/

RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED

РАЗРЕШАЮ ПРАВЫМ (или ЛЕВЫМ) РАЗВОРОТОМ

Ready for take-off

К взлету готов

Hold position

Ждать

5.1.14 После взлета

AIRBORNE (time)

ВЗЛЕТ (ОТРЫВ) В (время)

AFTER REACHING (or PASSING) FLIGHT LEVEL (HEIGHT) (number) METERS (instructions)

ПОСЛЕ ЗАНЯТИЯ (или ПЕРЕСЕЧЕНИЯ) (эшелон)
(указания)



After passing height 200 meters contact Radar 126.0.
После пересечения 200 м работайте с Кругом 126,0.

CONTINUE ON RUNWAY HEADING (instructions)

СЛЕДУЙТЕ НА КУРСЕ ВЗЛЕТА (указания)

Данное указание используется только непосредственно после взлета. Во всех других случаях передается цифровое значение курса.



Continue on runway heading until advised.
Следуйте на курсе взлета до команды.



On runway heading.
На курсе взлета.

CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions) /until advised/

НАБИРАЙТЕ ПРЯМО ПО КУРСУ /до команды/

Указание набирать, не изменяя текущий курс.



Climb straight ahead until height 200 meters.
Набирайте прямо по курсу до 200 м.

Airborne, left turnout onto heading (number)

Взлет, левым на курс (число)

5.1.15 Указания по вылету

a) TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) /TO INTERCEPT (track, route, radial, airway, etc.)/

ПОВЕРНИТЕ ВПРАВО (или ВЛЕВО) КУРС (три цифры)
/ДЛЯ ВЫХОДА НА (линия пути, маршрут, радиал, трасса и
т.д./

В английском слово “degrees” – “градусов” после слова
“heading” – “курс” отсутствует.



Turn left heading 360.
Влево курс 360.

**b) TRACK (three digits) DEGREES /MAGNETIC (or TRUE)/
TO (or FROM) (significant point) UNTIL [time, or
REACHING (fix or significant point or flight level)]**

СЛЕДУЙТЕ ПУТЕВЫМ УГЛОМ (три цифры) /МАГНИТНЫХ
(или ИСТИННЫХ)/ ГРАДУСОВ НА (или ОТ) (основная
точка) ДО [время, или ВЫХОДА НА (контрольная точка
или основная точка или эшелон)]

В английском после слова “track” – “путевой угол” слово
“degrees” – “градусов” употребляется.



Track 320 degrees magnetic from MSA.
После МСА следуйте путевым углом 320 градусов
магнитных.

c) TURN RIGHT (or LEFT) DIRECT TO (significant point)

ВПРАВО (или ВЛЕВО), КУРС ПРЯМО НА (основная точка)



Turn right direct to MSA.
Вправо, курс прямо на МСА.

**d) AFTER REACHING (or PASSING) FLIGHT LEVEL
(number) METERS (or significant point) FLY HEADING /or
FLY DIRECT TO/ (significant point)**

ПОСЛЕ ЗАНЯТИЯ (или ПРОЛЁТА) (эшелон или основная
точка) ВОЗЬМИТЕ КУРС НА /СЛЕДУЙТЕ ПРЯМО НА/
(основная точка)



After passing MSA fly direct to KYI.
После пролета МСА следуйте прямо на КЫИ.



After MSA direct KYI.

После МСА прямо на КЫИ.

- e) /CLEARED VIA/ (SID name and number) DEPARTURE**
/РАЗРЕШАЮ ПО/ СХЕМА ВЫЛЕТА (название и номер
схемы)



Cleared via R 2B departure.
Разрешаю по схеме вылета Р 2 Б.

- f) Climb initially to flight level (number) meters**
Первоначально набирайте (эшелон полета)

5.1.16 Обозначение эшелонов (высот) полета

- a) FLIGHT LEVEL (number)**
ЭШЕЛОН (номер)
Используется при передаче (приеме) управления ВС органу (от органа) УВД, где вертикальное эшелонирование выше эшелона перехода осуществляется в сотнях футов, а также на трассах, где выполнение полетов на эшелонах ИКАО в пределах РФ предусмотрено международными соглашениями. Правила произношения эшелонов на английском языке над территорией России приведены в п. 4.2.3.

Flight level 350.
Эшелон полета 350.

- b) FLIGHT LEVEL (number) METERS**
(количество) МЕТРОВ

Flight level 1200 meters.
Эшелон 1200.

- c) HEIGHT (number) METERS**
ВЫСОТА (количество) МЕТРОВ

Height 1200 meters.
Высота 1200 м.

**5.1.17 Изменение эшелонов, доклады о занятии и
вертикальных скоростях**

CLIMB (or DESCEND) TO FLIGHT LEVEL (number) METERS

НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ) (эшелон)

В русском радиообмене предлог и слово “эшелон” отсутствуют/



Descend to reach flight level 8100 meters 20 kilometers before MSA.

Снижайтесь, чтобы занять 8100 за 20 до МСА.

CLIMB (or DESCEND) TO REACH FLIGHT LEVEL (number) METERS AT (time or significant point)

НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ), ЧТОБЫ ЗАНЯТЬ (эшелон) В/НА (время или основная точка)



Climb to reach flight level 8100 meters at MSA.

Набирайте, чтобы занять 8100 на МСА.

CLIMB (or DESCEND) TO REACH FLIGHT LEVEL (number) METERS BY (time or significant point)

НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ), ЧТОБЫ ЗАНЯТЬ (эшелон) К (время или основная точка)



Climb to reach flight level 8100 meters by time 53.

Набирайте, чтобы занять 8100 к 53 минутам.

CLIMB (or DESCEND) TO FLIGHT LEVEL (number) METERS, REPORT LEAVING FLIGHT LEVEL (number) METERS

НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ) (эшелон), ОСТАВЛЕНИЕ (эшелон) ДОЛОЖИТЕ



Climb to flight level 8100 meters, report leaving 7500 meters.

Набирайте 8100, оставление 7500 доложите.



Climbing to flight level 8100 meters, will report leaving 7500 meters.

Набираю 8100, оставление 7500 доложу.

**CLIMB (or DESCEND) TO FLIGHT LEVEL (number) METERS,
REPORT REACHING**

НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ) (эшелон), ЗАНЯТИЕ
ДОЛОЖИТЕ



Descend to flight level 3600 m, report reaching.
Снижайтесь 3600, занятие доложите.



Descending to flight level 3600 m, will report
reaching.
Снижаюсь 3600, занятие доложу.

**CLIMB (or DESCEND) TO FLIGHT LEVEL (number) METERS,
REPORT PASSING FLIGHT LEVEL (number) METERS**

НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ) (эшелон),
ПЕРЕСЕЧЕНИЕ (эшелон) ДОЛОЖИТЕ



Climb to flight level 8100 meters, report passing 7500
meters.
Набирайте 8100, пересечение 7500 доложите.



Climbing to flight level 8100 meters, will report
passing 7500 meters.
Набираю 8100, пересечение 7500 доложу.

**CLIMB (or DESCEND) TO FLIGHT LEVEL (number) METERS
AT (number) METERS PER SECOND /MINIMUM (or
MAXIMUM)/**

НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ) (эшелон) С
ВЕРТИКАЛЬНОЙ НЕ МЕНЕЕ (или НЕ БОЛЕЕ) (число)
МЕТРОВ В СЕКУНДУ



Climb to flight level 8100 meters at 10 meters per second
minimum.
Набирайте 8100 с вертикальной не менее 10 метров в
секунду.



Climb to flight level 8100 meters at 10 meters per second
maximum.
Набирайте 8100 с вертикальной не более 10 метров в
секунду.

REPORT STARTING ACCELERATION (or DECELERATION)

ДОЛОЖИТЕ НАЧАЛО РАЗГОНА (или ТОРМОЖЕНИЯ)

Используется только для сверхзвуковых воздушных судов.

REQUEST FLIGHT LEVEL CHANGE FROM (name of unit) AT (time or significant point)

ИЗМЕНЕНИЕ ЭШЕЛОНА ЗАПРОСИТЕ У (название пункта УВД) В/НАД (время или основная точка)



Request level change from Moscow Control at MSA.

Изменение эшелона запросите у Москвы Контроль над МСА.



Roger.

Понял.

STOP CLIMB (or DESCENT) AT FLIGHT LEVEL (number) METERS

ПРЕКРАТИТЕ НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) НА (эшелон)

Если перед этим было дано указание на набор более высокого эшелона. Соответствует русскому «Задержитесь на ...»



Stop climb at flight level 5100 m.

Задержитесь на 5100.



To maintain 5100 m.

Поддерживать 5100.

CONTINUE CLIMB (or DESCENT) TO FLIGHT LEVEL (number) METERS

ПРОДОЛЖАЙТЕ НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) (эшелон)



Continue climb to flight level 9600 m.

Продолжайте набор 9600.



Climbing to flight level 9600 m.

Набираю 9600.

EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) /UNTIL PASSING FLIGHT LEVEL (number) METERS/

УСКОРЬТЕ НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) /ДО ПЕРЕСЕЧЕНИЯ (эшелон)/



Expedite climb until passing flight level 8100 meters.
Ускорьте набор до пересечения 8100.



Expediting until 8100 m.
Ускорить до 8100.

WHEN READY (or AT PILOT'S DISCRETION) CLIMB (or DESCEND) TO FLIGHT LEVEL (number) METERS

ПО ГОТОВНОСТИ (или ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ) НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ) (эшелон)

Если воздушная обстановка позволяет диспетчеру не ограничивать экипаж по времени начала набора/снижения.

EXPECT CLIMB (or DESCENT) AT (time) /AFTER (position)/

ОЖИДАЙТЕ НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) В (время) /ПОСЛЕ (местоположение)/



Ready for descent.
Готов к снижению (расчетное снижение).



Expect descent at 42 due opposite traffic.
Снижение в 42 минуты из-за встречного.



Roger.
Вас понял.

REQUEST DESCENT AT (time)


ПРОШУ СНИЖЕНИЕ В (время)



Request descent at 33.
Прошу начало снижения в 33 минуты.




Descend to flight level 6000 m now due traffic ahead.
Снижайтесь 6000 сейчас из-за борта прямо по курсу.

 Descending to flight level 6000 m.
Снижаюсь 6000.

IMMEDIATELY

НЕМЕДЛЕННО

Используется только в случаях, когда имеется угроза безопасности ВС.

 Stop climb immediately.
Немедленно прекратите набор.

 Stopping climb.
Прекращаю набор.

AFTER PASSING (significant point)

ПОСЛЕ ПРОХОЖДЕНИЯ (основная точка)

Требование выполнить указание в определенном месте.

AT (time or significant point)

В/НАД (время или основная точка)

Требование выполнить указание в определенное время или в определенной точке.


At 47.
В 47 минут.

At MSA.
Над MCA.

WHEN READY (or AT PILOT'S DISCRETION) (instruction)

ПО ГОТОВНОСТИ (или ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ)
(указание)

Пилот приступит к выполнению указания в удобное для него время.

 When ready descend to flight level 8100 meters.
По готовности снижайтесь 8100.

REPORT READY FOR DESCENT

ДОЛОЖИТЕ ГОТОВНОСТЬ К СНИЖЕНИЮ

Соответствует фразе “Снижение по расчету”.

IF UNABLE (alternative instructions) AND ADVISE

ЕСЛИ НЕ МОЖЕТЕ, ТО (альтернативное указание) И
СООБЩИТЕ

Когда существует сомнение в том, что пилот сможет
выполнить разрешение или указание.



Climb to flight level 3000 m VMC, if unable maintain flight
level 1800 m and advise.

Набирайте визуально 3000, если не можете, то
поддерживайте 1800 и сообщите.



Maintaining flight level 1800 due cloud at 2500 m.
Поддерживаю эшелон 1800 из-за облачности на
2500 м.

UNABLE TO COMPLY

ВЫПОЛНИТЬ НЕ МОГУ

Когда пилот не может выполнить разрешение или
указание.

ARE YOU ABLE FLIGHT LEVEL (number)

СМОЖЕТЕ (НАБРАТЬ) (эшелон)

На английском слово «набрать» обычно опускается.



Are you able flight level 11600?
Сможете набрать 11600?



Negative, I'm too heavy.
Не могу из-за веса.

**FLIGHT LEVEL (number) NOT AVAILABLE DUE (reason).
ALTERNATIVE(S) IS/ARE FLIGHT LEVEL(S). ADVISE**

(эшелон) ЗАНЯТ/ЗАКРЫТ ИЗ-ЗА (причина).
ВОЗМОЖНЫЙ(НЫЕ) ВАРИАНТ(Ы) (эшелоны). РЕШЕНИЕ
СООБЩИТЕ



Flight level 10100 not available due traffic. Alternative is
11100 meters. Advise.

10100 занят. Возможный вариант 11100. Решение
сообщите.



Flight level 10100 is not available due restrictions.
Alternatives are 11100 and 9100 meters. Advise.
10100 закрыт по ограничениям. Возможные варианты
11100 и 9100. Решение сообщите.



Request 9100 meters.
Прошу 9100.

TCAS CLIMB (or DESCENT)

НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) ПО ТИКАС

После изменения вертикальной скорости в соответствии с
рекомендацией TCAS.

Является не запросом, а информацией пилота о
принимаемых действиях.

(acknowledgment)

(подтверждение получения)

Подтверждение диспетчером получения информации
пилота о выполнении рекомендации TCAS.



Roger.
Вас понял.

RETURNING TO (assigned clearance)

ВОЗВРАЩАЮСЬ (полученное разрешение)

После того, как система TCAS сообщает о прекращении
конфликта.

(acknowledgment) (or alternative instruction)

(подтверждение получения) (или альтернативное
указание)

Подтверждение диспетчером получения информации
пилота.

**TCAS CLIMB (or DESCENT), RETURNING TO (assigned
clearance)**

НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) ПО ТИКАС ВОЗВРАЩАЮСЬ
(полученное разрешение)

После выполнения указания диспетчера с последующим
срабатыванием TCAS. Является не запросом, а
информацией пилота о принимаемых действиях.



TCAS climb, returning to flight level 9600 meters.
Набор по ТИКАС, возвращаюсь на 9600.

(acknowledgment) (or alternative instruction)

(подтверждение получения) (или альтернативное указание)

Подтверждение диспетчером получения информации пилота.



Roger.
Вас понял.

TCAS CLIMB (or DESCENT) COMPLETED, (assigned clearance) RESUMED

НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) ПО ТИКАС ЗАВЕРШЕН, ВЕРНУЛСЯ (полученное разрешение)



TCAS climb completed, flight level 3000 meters resumed.

Набор по ТИКАС завершен, вернулся на 3000.

(acknowledgment) (or alternative instruction)

(подтверждение получения) (или альтернативное указание)

Подтверждение диспетчером получения информации пилота .



Roger.
Вас понял.

UNABLE TO COMPLY, TCAS RESOLUTION ADVISORY

ВЫПОЛНИТЬ НЕ МОГУ – РЕКОМЕНДАЦИЯ ТИКАС

Когда пилот не может выполнить диспетчерское указание из-за существующей на данный момент рекомендации ТИКАС.

(acknowledgment)

(подтверждение получения)



Roger.
Вас понял.

5.1.18 Информация о движении

При передаче информации в отношении эшелона (высоты) полета используются только описательные характеристики (выше - ниже / above - below). Цифровые значения не передаются. При просьбе экипажа сообщить эшелон (высоту) другого ВС после сообщения такой информации запросившему экипажу дается указание в отношении его эшелона (высоты).

TRAFFIC (information)

БОРТ (ДВИЖЕНИЕ) (информация)



HiFly 45, request flight level 10100 m.

ХайФлай 45, разрешите эшелон 10100 м.



HiFly 45, unable to clear due traffic.

Maintain 9100 m.

ХайФлай 45, запрещаю из-за движения.

Поддерживайте 9100.



Maintaining 9100 m. Request traffic details, HiFly 45.

Следую 9100. Прошу информацию о движении,
ХайФлай 45.



Traffic at flight level 9600 m estimating MSA at

34. HiFly 45, maintain 9100 m.

Борт на 9600 рассчитывает МСА в 34 минуты.

ХайФлай 45, поддерживайте 9100 м.

**TRAFFIC IS (classification) UNMANNED FREE BALLOON(S)
(or GLIDER, OR KITE) WAS/WERE /or ESTIMATED/ OVER
(place) AT (time) REPORTED (flight level(s)) /or FLIGHT
LEVEL UNKNOWN/ MOVING (direction) (other pertinent
information, if any)**

ДВИЖЕНИЕ (классификация) НЕУПРАВЛЯЕМЫЙ
ВОЗДУШНЫЙ ШАР(Ы) (или ПЛАНЕР, или ЗМЕЙ)
НАХОДИЛСЯ(ЛИСЬ) /или РАСЧЕТНОЕ/ НАД (точка) В
(время) МИНУТ, ПО ДОКЛАДАМ НА (эшелон или
эшелоны) /или ЭШЕЛОН НЕИЗВЕСТЕН/ СМЕЩАЕТСЯ НА
(направление) (если имеется, другая соответствующая
информация)



Traffic is glider, was at 100 m 5 km west of runway 16 at time 45.

Борт - планер, в 45 минут был на 100 м в 5-ти км западнее ВПП 16.



Looking out.

Смотрю.

(пауза)



Traffic in sight.

Борт наблюдаю.

LOOKING OUT

СМОТРЮ

Означает, что пилот понял сообщение диспетчера и попытается визуально опознать движение, о котором ему сообщил диспетчер.

TRAFFIC IN SIGHT

БОРТ НАБЛЮДАЮ

Означает, что пилот принял информацию диспетчера и визуально наблюдает то движение, о котором ему сообщил диспетчер.

NEGATIVE CONTACT /reasons/

БОРТ НЕ НАБЛЮДАЮ /причины/



Negative contact, in cloud.

Борт не наблюдаю, в облаках.

В других случаях фраза "NEGATIVE CONTACT" означает:
а) отсутствие ответа на радиочастоте (Negative contact on 122.7 – На 122,7 не отвечают);
б) отсутствие метки от ВС на экране локатора, когда предполагается, что она должна иметься (Negative contact – Вас не наблюдаю).

5.1.19 Доклады о местонахождении

NEXT REPORT AT (significant point)

СЛЕДУЮЩИЙ ДОКЛАД НАД (основная точка)



Maintain 9100 m, next report at MSA.
Поддерживайте 9100, следующий доклад над МСА.



Maintaining 9100 m, will report MSA.
Поддерживаю 9100, МСА доложу.

OMIT POSITION REPORTS UNTIL (specify)

НЕ ДОКЛАДЫВАЙТЕ О МЕСТОНАХОЖДЕНИИ ДО
(указать)

Указание не докладывать пролет ПОДов до
определенной точки, которая указывается обязательно.

RESUME POSITION REPORTING

ВОЗОБНОВИТЕ ДОКЛАДЫ О МЕСТОНАХОЖДЕНИИ



Contact Approach 123.25 and resume position reporting.
Работайте с Подходом 123,25 и возобновите доклады
о местонахождении.



Approach 123.25, resuming position reporting.
Подход на 123,25, возобновляю доклады.



HiFly 45, position.
ХайФлай 45, даю место.



HiFly 45, go ahead.
ХайФлай 45, продолжайте.



**HiFly 45, ANDOR at 34, flight level 10100 m, TU at 44,
FK next.**


ХайФлай 45, АНДОР в 34 минуты, эшелон 10100, ТУ
в 44, следующий ФК.




HiFly 45, next report at FK.
ХайФлай 45, следующий доклад над ФК.




P -Wilco, HiFly 45.
Выполню, ХайФлай 45.


 **Ladoga Control, HighFly 45, MSA at flight level 10100 m, KYI at 56.**
Ладога Контроль, ХайФлай 45, МСА 10100, КЫИ в 56 минут.

 **HighFly 45, Ladoga Control, bearing 240, distance 110, maintain flight level 10100 m, report KYI.**
ХайФлай 45, Ладога Контроль, азимут 240, удаление 110, поддерживайте 10100, доложите КЫИ.


5.1.20 Дополнительные доклады

REPORT CROSSING (significant point)
ДОЛОЖИТЕ ПРОЛЕТ (основная точка)

 Report crossing MSA.
Доложите пролет МСА.


 Will report MSA.
МСА доложу.

REPORT (distance) FROM (name of DME station) DME
ДОЛОЖИТЕ (расстояние) ОТ (наименование станции ДМЕ) ДМЕ
Указание доложить пролет определенной точки или удаления.

 Report 30 kilometers from MSA DME.
Доложите удаление 30 от ДМЕ МСА.

REPORT CROSSING (three digits) RADIAL (name of VOR) VOR

ДОЛОЖИТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ РАДИАЛА (три цифры) ВОРа (наименование ВОРа)
Указание доложить пересечение радиала, (но не выход на радиал).

 Report crossing 245 radial MSA VOR.
Доложите пересечение радиала 245 ВОРа МСА.



Crossing 245 MSA radial now.
Сию пересекаю радиал 245 МСА.

REPORT DISTANCE FROM (significant point)

ДОЛОЖИТЕ УДАЛЕНИЕ ОТ (основная точка)
Указание доложить местонахождение в настоящий момент.

REPORT DISTANCE FROM (name of DME station) DME

ДОЛОЖИТЕ УДАЛЕНИЕ ОТ ДМЕ (наименование станции ДМЕ)



Report distance from MSA DME (Mike Sierra Alfa
[di: em i:]).
Доложите удаление от ДМЕ МСА.



DME MSA 23.
Удаление по ДМЕ от МСА 23.

REPORT POSITION

ДОЛОЖИТЕ СВОЕ МЕСТО



Report position.
Доложите свое место.



Position R22, 20 km inbound MSA.
На трассе Р22, 20 км до МСА.

5.1.21 Указания о следовании по маршруту

a) FROM (location) TO (location)

ИЗ (место) ДО (место)



From Sheremetievo to Pulkovo.
Из Шереметьево в Пулково.

b) TO (location); followed as necessary by:

ДО (место), затем при необходимости следует:

DIRECT


ПРЯМО



To Pulkovo direct.
Напрямую на Пулково.


VIA (route and/or significant points)

ПО/ЧЕРЕЗ (маршрут и/или основные точки)

 To Pulkovo via P210 and B1.
В Пулково по П210 и Б1.


VIA FLIGHT PLANNED ROUTE

ПО ЗАПЛАНИРОВАННОМУ МАРШРУТУ ПОЛЕТА

 Cleared to Pulkovo via flight planned route.
Разрешаю на Пулково по запланированному маршруту полета.


AS FILED

КАК УКАЗАНО ВО ФЛАЙТ-ПЛАНЕ


 After MSA continue as filed.
После МСА продолжайте, как указано во флайт-плане.

c) FLIGHT LEVEL (number) (or route) NOT AVAILABLE DUE (reason). ALTERNATIVE(S) IS/ARE FLIGHT LEVEL(S) (routes). ADVISE

(эшелон или маршрут) ИСПОЛЬЗОВАТЬ НЕВОЗМОЖНО ИЗ-ЗА (причина). ВОЗМОЖНЫЕ ВАРИАНТЫ - ЭШЕЛОНЫ (маршруты). РЕШЕНИЕ СООБЩИТЕ

 Flight level 10100 meters not available due restrictions. Alternatives are flight levels 9100 meters and 11100 meters. Advise.

Эшелон 10100 использовать невозможно из-за ограничений. Возможные варианты – эшелоны 9100 и 11100. Решение сообщите.

 Request flight level 9100 meters. Will appreciate 10100 meters as soon as it becomes available.
Прошу 9100. Буду благодарен за 10100, как только его можно будет использовать.

d) ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET

СООБЩИТЕ, СМОЖЕТЕ ЛИ СЛЕДОВАТЬ СО
СМЕЩЕНИЕМ ПАРАЛЛЕЛЬНО ТРАССЕ (или ЛИНИИ
ПУТИ)



Advise if able to proceed parallel offset.

Сообщите, сможете ли следовать со смещением
параллельно трассе.



Affirm.

Да.

**e) PROCEED OFFSET (distance) RIGHT/LEFT OF (route)
(track) /CENTER LINE/ /AT (significant point) (time)/
/UNTIL (significant point) (time)/**

СЛЕДУЙТЕ СО СМЕЩЕНИЕМ (число) КИЛОМЕТРОВ
СПРАВА/СЛЕВА ОТ (трасса) (линия пути) /ОСЕВОЙ
ЛИНИИ/ /ОТ (основная точка) (время)/ /ДО (основная
точка) (время)/



Proceed offset ten kilometers right of R 22 until further
advised.

Следуйте со смещением десять километров справа
от Р 22 до команды.



Offset ten kilometers right of R 22.

Смещение десять справа от Р 22.

**f) CANCEL OFFSET (instructions to rejoin cleared flight
route or other information)**

ОТМЕНЯЮ ПАРАЛЛЕЛЬНОЕ СМЕЩЕНИЕ (указания о
выходе на разрешенный маршрут полета или другая
информация)



Cancel offset, turn left 20 degrees and rejoin R 22.

Отменяю параллельное смещение, возьмите 20
градусов влево и выходите на Р 22.



20 degrees left to rejoin R 22.

Вправо 20 градусов для выхода на Р 22.

**g) CROSS (significant point) AT (or ABOVE, or BELOW)
FLIGHT LEVEL (number) METERS**

ПРОЙДИТЕ (основная точка) НА (или ВЫШЕ, или НИЖЕ)
(эшелон)



Cross MSA at flight level 3600 meters.
Пройдите МСА на 3600.



Cross MSA at flight level 3600 meters or above.
Пройдите МСА на 3600 или выше.

h) CROSS (significant point) AT (time) OR LATER (or BEFORE) AT FLIGHT LEVEL (number) METERS

ПРОЙДИТЕ (основная точка) В (время) ИЛИ ПОЗЖЕ (или РАНЬШЕ) НА (эшелон)



Cross MSA at 25 or before at flight level 7200 meters.
Пройдите МСА в 25 минут или раньше на 7200.

i) CRUISE CLIMB BETWEEN FLIGHT LEVELS (number) METERS /(or ABOVE FLIGHT LEVEL (number) METERS/

НАБИРАЙТЕ В КРЕЙСЕРСКОМ РЕЖИМЕ ОТ (эшелон) ДО (эшелон) [(или ВЫШЕ (эшелон))]
Для сверхзвуковых воздушных судов.

j) CROSS (distance) DME /(direction)/ (name of DME station) AT (or ABOVE, or BELOW) FLIGHT LEVEL (number) METERS

ПРОЙДИТЕ НА УДАЛЕНИИ (число) ДМЕ /(направление)/ (наименование станции ДМЕ) НА (или ВЫШЕ, или НИЖЕ) (эшелон)



Cross 25 kilometers DME MSA at flight level 3600 meters.
Пройдите 25 километров по ДМЕ от МСА на 3600.

5.1.22 Поддержание назначенных эшелонов

MAINTAIN FLIGHT LEVEL (number) METERS /TO (significant point)/

ПОДДЕРЖИВАЙТЕ (эшелон) /ДО (основная точка)/



Maintain flight level 8600 m to MSA.
Поддерживайте 8600 на МСА.

**MAINTAIN FLIGHT LEVEL (number) METERS UNTIL
PASSING (significant point)**

ПОДДЕРЖИВАЙТЕ (эшелон) ДО ПРОЛЕТА (основная точка)



Maintain flight level 8600 m until passing MSA.
Поддерживайте 8600 до пролета МСА.

MAINTAIN FLIGHT LEVEL (number) METERS UNTIL (time)

ПОДДЕРЖИВАЙТЕ (эшелон) ДО (время)



Maintain flight level 8600 m until 04 next hour.
Поддерживайте 8600 до 04 минут следующего часа.

**MAINTAIN FLIGHT LEVEL (number) METERS UNTIL ADVISED
BY (name of unit)**

ПОДДЕРЖИВАЙТЕ (эшелон) ДО ПОЛУЧЕНИЯ
УКАЗАНИЙ ОТ (наименование органа УВД)



Maintain flight level 8600 m until advised by Rostov
Control.
Поддерживайте 8600 до команды Ростова Контроль.

**MAINTAIN FLIGHT LEVEL (number) METERS UNTIL
FURTHER ADVISED**

ПОДДЕРЖИВАЙТЕ (эшелон) ДО ДАЛЬНЕЙШИХ
УКАЗАНИЙ



Maintain flight level 8600 m until further advised.
Поддерживайте 8600 до дальнейших указаний.

5.1.23 Указания по эшелонированию

**CROSS (significant point) AT (time) /OR LATER (or OR
BEFORE)/**

ПРОЙДИТЕ (основная точка) В (время) /ИЛИ ПОЗЖЕ (или
ИЛИ РАНЬШЕ)/



Cross MSA at 45.
Пройдите МСА в 45 минут.

**ADVISE IF ABLE TO CROSS (significant point) AT [time or
FLIGHT LEVEL (number)]**

ВЫ СМОЖЕТЕ ПРОЙТИ (основная точка) В (время) /НА
ЭШЕЛОНЕ (число)/?



Advise if able to cross MSA at 45.
Вы сможете пройти МСА в 45 минут?

5.1.24 Указания по заходу

CLEARED VIA (designation)

РАЗРЕШАЮ ПО (обозначение)



Cleared via UM 2 Bravo Arrival.
Разрешаю по схеме прилета УМ 2 Браво.

CLEARED TO (clearance limit) VIA (designation)

РАЗРЕШАЮ ДО (граница действия разрешения) ЧЕРЕЗ
(обозначение)



Cleared to MSA via A 30, BNM, B 564.
Разрешаю до МСА через А 30, БНМ, Б 564.

CLEARED VIA (details of route to be followed)

РАЗРЕШАЮ ЧЕРЕЗ (подробная информация о маршруте
следования)



Cleared via A 11, MT, B 323, OSR.
Разрешаю по А 11, МТ, Б 323, ОСР.

**CLEARED (type of approach) APPROACH /RUNWAY
(number)/**

ЗАХОД (тип захода на посадку) РАЗРЕШАЮ /ВПП
(номер)/



Cleared ILS approach runway 09 left.

Разрешаю заход по ИЛС, ВПП 09 левая.

COMMENCE APPROACH AT (time)

НАЧИНАЙТЕ ЗАХОД В (время)

Передается экипажу воздушного судна, находящегося в зоне ожидания. Покидание зоны осуществляется через точку, в отношении которой строится зона ожидания. Если необходимо, чтобы ВС покинуло зону ожидания сию минуту, то дается указание "Turn left (right) now, heading (three digits)" – "Сию возьмите влево (вправо), курс (три цифры).



Commence approach at 35.

Начинайте заход в 35 минут.

REQUEST STRAIGHT-IN APPROACH

РАЗРЕШИТЕ ЗАХОД С ПРЯМОЙ



Request straight-in approach.

Разрешите заход с прямой.



Unable due traffic, join the hold at MSA.

Запрещаю из-за движения, следуйте в зону ожидания над МСА.

CLEARED STRAIGHT-IN APPROACH /RUNWAY (number)/

ЗАХОД С ПРЯМОЙ РАЗРЕШАЮ /ВПП (номер)/



Cleared straight-in approach runway 22.

Заход с прямой разрешаю, ВПП 22.

CLEARED STRAIGHT-IN (type) APPROACH /RUNWAY (number)/

ЗАХОД (тип) С ПРЯМОЙ РАЗРЕШАЮ /ВПП (номер)/

REPORT VISUAL

ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ



Report visual.

Доложите, когда увидите землю.



Ground contact.

Землю наблюдаю.

REPORT RUNWAY /LIGHTS/ IN SIGHT

ВИЗУАЛЬНЫЙ КОНТАКТ С /ОГНЯМИ/ ВПП ДОЛОЖИТЕ



Report runway in sight.

Визуальный контакт с полосой доложите.



Wilco.

Понял, выполняю.

(пауза)



Runway in sight.

Полосу вижу.

REQUEST VISUAL APPROACH

РАЗРЕШИТЕ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД



Request visual approach.

Разрешите визуальный заход.



Unable visual due traffic, cleared ILS runway 32 approach.

Визуальный заход запрещаю из-за движения, разрешаю заход ИЛС ВПП 32.

CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number)

ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД НА ВПП (номер) РАЗРЕШАЮ



Request visual approach.

Разрешите визуальный заход.



Cleared left hand visual approach, number 4.

Разрешаю левосторонний визуальный заход, Вы номер 4.


REPORT (significant point) / INBOUND, or OUTBOUND /


ДОЛОЖИТЕ, /КОГДА БУДЕТЕ СЛЕДОВАТЬ НА (или ОТ)/
(основная точка)




Report position.


Доложите место.

 MSA outbound.
Следую от МСА.

 Report MSA inbound.
Доложите, когда будете следовать на МСА.


 Roger.
Вас понял.


(пауза)


 Inbound MSA.
Следую на МСА.

REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN
ДОЛОЖИТЕ НАЧАЛО СТАНДАРТНОГО РАЗВОРОТА


ARE YOU FAMILIAR WITH (name) APPROACH PROCEDURE?
ВЫ ЗНАКОМЫ СО СХЕМОЙ ЗАХОДА (наименование)?


 Are you familiar with NDB runway 02 approach?
Вы знакомы со схемой захода ОСП на ВПП 02?


 Affirm.
Знаком.

 Cleared NDB runway 02 approach, stand by for descent.
Разрешаю заход ОСП ВПП 02, снижение дополнительно.

REQUEST (type of approach) APPROACH /RUNWAY (number)/
РАЗРЕШИТЕ ЗАХОД (тип захода) /ВПП (номер)/

 Request ILS approach.
Разрешите заход ИЛС.

 Hold at MSA, expect ILS approach at 34.
Следуйте в зону ожидания над МСА, ожидайте разрешение захода ИЛС в 34 минуты.

 Flight level 1200 meters, QFE 748 mm set, current

height 1130 meters, descending to height 600 meters.
1200, давление 748 установил, текущая высота 1130
метров, снижаюсь 600.



**Maintain height, height error more than 50 meters.
Confirm QFE 748 mm set.**

Запрещаю снижение, расхождение с контрольной
высотой более 50 метров. Проверьте установку
давления 748 мм.



**Maintaining height. QFE 748 mm set, current
height 1070 meters.**

Снижение запретили. Давление 748 мм
установлено, текущая высота 1070.

EXPECT CLEARANCE AT (time) (location) /WHEN (condition)/
ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЕ В (время) (место) /ПОСЛЕ
(условие)/



Expect clearance at 25.
Ожидайте разрешение в 25 минут.



Expect clearance when clear of traffic.
Ожидайте разрешение после расхождения.

5.1.25 Указания по ожиданию

**HOLD VISUAL /OVER/ (position), [(or BETWEEN (two
prominent landmarks))]**

ОЖИДАЙТЕ ВИЗУАЛЬНО /НАД/ (место), [или МЕЖДУ
(два заметных наземных ориентира)]
Для зоны ожидания по ПВП.



Hold visual over the lake north of the field.
Ждите визуально над озером севернее летного поля.

HOLD AT (significant point, name of facility or fix) FLIGHT LEVEL (number) METERS, EXPECT APPROACH (or FURTHER CLEARANCE) AT (time)

ОЖИДАЙТЕ НАД (основная точка, название средства или контрольной точки) (эшелон) ОЖИДАЙТЕ ЗАХОД НА ПОСАДКУ (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время)
Когда зона ожидания опубликована в сборниках аэронавигационной информации.

REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS

ПРОШУ УКАЗАНИЙ ПО ОЖИДАНИЮ
Когда пилоту необходимо развернутое описание схемы ожидания.

HOLD AT (name of facility) (call sign and frequency, if necessary) FLIGHT LEVEL (number) METERS INBOUND TRACK (three digits) RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN, OUTBOUND TIME (number) MINUTES (additional instructions, if necessary)

ОЖИДАЙТЕ НАД (название средства) (при необходимости позывной и частота) (эшелон) ЛИНИЯ ПУТИ ПРИБЛИЖЕНИЯ (три цифры) ГРАДУСОВ, ПРАВОСТОРОННЯЯ (или ЛЕВОСТОРОННЯЯ) СХЕМА, ВРЕМЯ НА ЛИНИИ ПУТИ УДАЛЕНИЯ (число) МИНУТ (при необходимости дополнительные указания)



Hold at MSA at flight level 2400 m, inbound track 270 degrees, righthand pattern, outbound time 1 minute.
Ждите над МСА на 2400, линия приближения 270 градусов, схема правая, время на линии пути удаления 1 минута.

HOLD ON THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR (call sign and frequency, if necessary) AT (distance) DME (or BETWEEN (distance) AND (distance) DME) (flight level) INBOUND TRACK (three digits) RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN (additional instructions, if necessary)

ОЖИДАЙТЕ НА РАДИАЛЕ (три цифры) ВОРа (название) (при необходимости позывной и частота) НА (расстояние) ОТ ДМЕ (или МЕЖДУ (расстояние) И (расстояние) ДМЕ)

(эшелон) ЛИНИЯ ПУТИ ПРИБЛИЖЕНИЯ (три цифры),
ПРАВОСТОРОННЯЯ (или ЛЕВОСТОРОННЯЯ) СХЕМА
(при необходимости дополнительные указания)



Hold on the 335 radial of the MSA VOR between 25 and 35 km DME, righthand pattern.

Ждите на радиале 335 ВОРа МСА на удалении от 25 до 35 км ДМЕ, правосторонняя схема.



Hold on the 335 radial of the MSA VOR between 25 and 35 km DME, righthand pattern.

Ждать на радиале 335 ВОРа МСА на удалении от 25 до 35 км ДМЕ, правосторонняя схема.

5.1.26 Ожидаемое время начала захода

В РФ при нахождении ВС в зоне ожидания процедура назначения ожидаемого времени начала захода не предусмотрена. Предлагаемые фразы предусмотрены в качестве ответов на запросы иностранных экипажей.

a) NO DELAY EXPECTED

ЗАДЕРЖКИ НЕ ПРЕДВИДИТСЯ



Cleared via KS 25 Bravo arrival, no delay expected.

Разрешаю схему КС 25 Браво, задержки не предвидится.



Cleared via KS 25 Bravo.

Разрешена КС 25 Браво.

b) REQUEST EXPECTED APPROACH TIME

ПРОШУ ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА



Hold at MSA at flight level 2400 m.

Ждите над МСА на 2400.



Will hold at MSA at 2400 m, request expected approach time.

Буду ждать над МСА на 2400, прошу

предполагаемое время захода.



Expected approach time 48.

Предполагаемое время захода 48 минут.

5.1.27 Состояние систем и средств захода на посадку

(specify visual or non-visual aid) RUNWAY (number)
(description of deficiency)

(указать визуальное или невизуальное средство) ВПП
(номер) (описание неисправности)



ILS glide path runway 33 unserviceable.

Глиссада РМС ВПП 33 не работает.

(type) LIGHTING (unserviceability)

(тип) ОГНИ (неисправность)



Runway centerline lighting not available due maintenance.

Огни осевой линии ВПП отсутствуют из-за работ по обслуживанию.

ILS CATEGORY (category) (serviceability state)

РМС КАТЕГОРИИ (категория) (пригодность к
эксплуатации)



ILS category two not available.

Вторая категория РМС не обеспечивается.

TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency)

ОГНИ РД (описание неисправности)



Right side of taxiway 6 lighting not operating.

Огни с правой стороны РД 6 не работают.

(type of visual indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency)

(тип визуальной индикации) ВПП (номер) (описание неисправности)



Landing threshold lights runway 09 unserviceable.
Входные огни ВПП 09 не горят.



Turn up runway lights.
Увеличьте яркость огней ВПП.



Turn down approach lights.
Уменьшите яркость огней подхода.

5.1.28 Вход в аэродромный круг полетов (визуальный заход)

(call sign) (position) FLIGHT LEVEL (number) METERS FOR LANDING

(позывной) (местонахождение) (эшелон/высота) ПРОШУ
УКАЗАНИЯ ПО ПОСАДКЕ

JOIN LEFT (or RIGHT) HAND (position in circuit) (runway number) /SURFACE/ WIND (direction and speed) /TEMPERATURE (degrees Celsius)/ QFE (detail) /units/ /TRAFFIC (detail)/

ВХОДИТЕ В ЛЕВОСТОРОННИЙ (или
ПРАВОСТОРОННИЙ) КРУГ (место в круге) (номер ВПП)
/ПРИЗЕМНЫЙ/ ВЕТЕР (направление и скорость)
/ТЕМПЕРАТУРА (градусы Цельсия)/ ДАВЛЕНИЕ
АЭРОДРОМА (указать) /единицы измерения/ /ДВИЖЕНИЕ
(указать)/

MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (number) /SURFACE/ WIND (direction and speed) TEMPERATURE (degrees Celsius)/ QFE (detail) /units/ /TRAFFIC (detail)/

ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗАХОД С ПРЯМОЙ, ВПП (номер)
/ПРИЗЕМНЫЙ/ ВЕТЕР (направление и скорость)
/ТЕМПЕРАТУРА (градусы Цельсия)/ ДАВЛЕНИЕ

АЭРОДРОМА (указать) /единицы измерения/ /ДВИЖЕНИЕ (указать)/

(call sign) (position) FLIGHT LEVEL (number) METERS, INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING

(позывной) (местонахождение) (эшелон) ИНФОРМАЦИЯ (индекс информации АТИС), НА ПОСАДКУ
Когда имеется АТИС.

JOIN (position in circuit) /RUNWAY (number)/ QFE (detail) /unit/ /TRAFFIC (detail)/

ВХОДИТЕ В КРУГ (место в круге) /ВПП (номер)/
ДАВЛЕНИЕ АЭРОДРОМА (указать) /единица измерения/
/ДВИЖЕНИЕ (указать)/

5.1.29 На схеме полетов по кругу (визуальный заход)

(position in circuit, e.g., DOWNWIND LEG / FINAL)

(место в круге, например, МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ / НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ)

Следует помнить, что в РФ при выполнении заходов по аэродромному кругу полетов используются понятия разворотов – 1-й, 2-й, 3-й, 4-й и предпосадочная прямая. За рубежом используются понятия участков между разворотами – между 1-м и 2-м (crosswind leg), между 2-м и 3-м (downwind leg), между 3-м и 4-м (base leg), предпосадочная прямая (final) и, при многоразовых полетах по кругу – участок между 4-м и 1-м (upwind leg). При ведении радиосвязи слово “leg” опускается.

Из-за различий в практике России и зарубежных стран применяемые у нас указания типа “Следуйте ко второму, к третьему, к траверзу” при дословном переводе на английский непонятны иностранным пилотам. Во избежание неожиданных маневров следует использовать понятные для иностранных пилотов фразы “Join downwind” – пилот войдет в круг полетов на участке между вторым и третьим; “Join baseleg” – пилот войдет на участке между третьим и четвертым; “Join crosswind” – пилот войдет на участке между первым и вторым.

NUMBER FOLLOW (aircraft type and position) /additional instructions if required/

ВАШ НОМЕР СЛЕДУЙТЕ ЗА (тип воздушного судна и местонахождение) /при необходимости дополнительные указания/



HiFly 45, number two. Follow Ilyushin 96 turning base.
ХайФлай 45, вы второй. Следуйте за Ил-96, который выполняет третий.



HiFly 45, number two. Ilyushin 96 in sight.
ХайФлай 45, второй. Ил-96 наблюдаю.

5.1.30 Указания по заходу

MAKE SHORT APPROACH

ВЫПОЛНЯЙТЕ КОРОТКИЙ ЗАХОД
Для визуального захода.



You are number one. Make short approach.
Вы первый. Выполняйте короткий заход.

MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND)

ВЫПОЛНЯЙТЕ ДЛИННЫЙ ЗАХОД (или ЗАДЕРЖИТЕ ТРЕТИЙ)
Для визуального захода.



You are number four. Make long approach. Number three Cessna 172 turning base. Report traffic in sight.
Вы четвертый. Выполняйте длинный заход. Номер три Цессна 172 на третьем. Доложите, когда увидите борт.

REPORT TURNING BASE (or FINAL)

ДОЛОЖИТЕ ТРЕТИЙ (или ЧЕТВЕРТЫЙ) РАЗВОРОТ
Для визуального захода.

REPORT LONG FINAL

ДОЛОЖИТЕ НА ДЛИННОЙ ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ

Для инструментальных заходов: Доклад “Long final” – “На длинной посадочной прямой” производится, когда ВС находится на удалении, превышающем 7 км от зоны приземления, на меньшем удалении – “Short final”.

Для визуальных заходов: Доклад “Long final” производится, когда ВС находится на удалении 3,5 км от зоны приземления, на меньшем удалении – “Short final”.

CONTINUE APPROACH /POSSIBLE GO-AROUND/

ПРОДОЛЖАЙТЕ ЗАХОД /ВОЗМОЖЕН УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ/

При нахождении ВС на предпосадочной прямой соответствует русскому «Посадка дополнительно».

REPORT ESTABLISHED

ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ КУРСОВОГО МАЯКА

Report fully established

Доложите захват курсового маяка и глиссады

Хотя фраза и не включена в фразеологию ИКАО, на практике она используется очень широко.

REPORT OUTER MARKER

ДОЛОЖИТЕ ДАЛЬНИЙ ПРИВОД

5.1.31 Посадка

CLEARED TO LAND (wind direction and velocity)

ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ (направление и скорость ветра)



Cleared to land, wind 070 degrees at 8 meters per second.
Посадку разрешаю, ветер 70 градусов 8.



Cleared to land.

Посадку разрешили.

CLEARED TO LAND RUNWAY (number) (wind direction and velocity)

ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ, ВПП (номер) (направление и скорость ветра)



Cleared to land runway 07 right, wind 070 degrees at 8.

Посадку разрешаю, ВПП 07 правая,
ветер 70 градусов 8.



Cleared to land 07 right.
Посадку разрешили, 07 правая.

CLEARED TOUCH AND GO

ПОСАДКУ И ВЗЛЕТ КОНВЕЙЕРОМ РАЗРЕШАЮ

При выполнении тренировочных полетов, когда взлет производится сразу после выполнения посадки.

MAKE FULL STOP

ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОСАДКУ С ОСТАНОВКОЙ

Используется для прекращения посадок и взлетов конвейером.

REQUEST LOW APPROACH (reasons)

РАЗРЕШИТЕ НИЗКИЙ ЗАХОД (причины)

При выполнении захода вдоль или параллельно ВПП со снижением до согласованной минимальной высоты.

CLEARED LOW APPROACH /RUNWAY (number)/ /(height restriction if required) (go around instructions)/

НИЗКИЙ ЗАХОД РАЗРЕШАЮ /ВПП (номер)/ /(при необходимости ограничения по высоте) (указания по уходу на второй круг)

Обычно используется при тренировочных полетах для выполнения захода на посадку с уходом на второй круг.

REQUEST LOW PASS (reasons)

ПРОШУ ПРОЛЕТ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ (причины)

При пролете над диспетчерским или наблюдательным пунктом для производства визуального осмотра с земли (при невыпуске шасси и т.п.).

CLEARED LOW PASS /RUNWAY (number)/ /(height restriction if required) (go around instructions)/

ПРОЛЕТ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ РАЗРЕШАЮ /ВПП (номер)/ /(при необходимости ограничения по высоте) (указания по уходу на второй круг)



Cleared low pass at minimum height 50 meters, after passing the Tower climb to flight level 1200 m on runway heading, at 200 m contact Radar 119.2.

Разрешаю проход на малой высоте, минимальная высота снижения 50 м, после прохождения КДП набирайте 1200 на курсе ВПП, на 200 м работайте с Кругом 119,2.

REQUEST STRAIGHT-IN [(or LEFT (or RIGHT) TURN TO (location))]

РАЗРЕШИТЕ ЗАХОД С ПРЯМОЙ [или ЛЕВЫМ (или ПРАВЫМ) РАЗВОРОТОМ НА (место)]

Применяется для полетов вертолетов и полетов по ПВП.

MAKE STRAIGHT-IN (or LEFT (or RIGHT) TURN TO (location, runway, taxiway, final approach and take-off area)) /ARRIVAL (or ARRIVAL ROUTE) (number, name, or code)/. /HOLD SHORT OF (active runway, extended runway center line, other)/. /REMAIN (direction or distance) FROM (runway, runway center line, other helicopters or aircraft)/. /CAUTION (power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc.)/. CLEARED TO LAND

ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗАХОД С ПРЯМОЙ (или ЛЕВЫМ (или ПРАВЫМ) РАЗВОРОТОМ НА (место, ВПП, РД, зона конечного участка захода на посадку и зона взлета)) / ПРИЛЕТ (или СХЕМА ПРИЛЕТА) (номер, название или код)/. /ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД (рабочая ВПП, продолжение осевой линии ВПП и т.д.)/. ОСТАВАЙТЕСЬ (направление или расстояние) ОТ (ВПП, осевая линия ВПП, другие вертолеты и воздушные суда)/. /ОСТОРОЖНО, (линии электропередачи, неосвещенные препятствия, турбулентность следа и т.д.). ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ.


Применяется для полетов вертолетов.



Make approach into wind.

Заходите против ветра.

Применяется для полетов вертолетов.

 **Gear down, ready to land.**
Шасси выпущено, к посадке готов.


5.1.32 Задержка ВС


ORBIT (RIGHT, or LEFT) /FROM PRESENT POSITION/
ВЫПОЛНЯЙТЕ ВИРАЖ ВПРАВО (или ВЛЕВО) /ОТ ВАШЕГО МЕСТА/


5.1.33 Уход на второй круг


Указание об уходе на второй круг повторяется дважды.


GO AROUND, I SAY AGAIN, GO AROUND
УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ, ПОВТОРЯЮ, УХОДИТЕ НА
ВТОРОЙ КРУГ


•
 Go around, I say again, go around.
Уходите на второй круг, повторяю, уходите на второй круг.

 Going around.
Ухожу на второй круг.

 Go around, I say again, go around.
Уходите на второй круг, повторяю, уходите на второй круг.

 Going around. Advise reason.
Ухожу на второй круг. Сообщите причину.

 You are 200 m right.
Вы правее 200 м.
GOING AROUND
УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ

 **Go around as published.**

Уходите на второй круг по схеме.

5.1.34 Информация для ВС

LANDING GEAR APPEARS DOWN

ШАССИ, ПО-ВИДИМОМУ, ВЫПУЩЕНО

В английской радиосвязи осуществляющий наблюдение диспетчер использует словосочетание “по-видимому”, так как с земли невозможно удостовериться, зафиксированы ли полностью выпуск (уборка) шасси.

RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN)

ПРАВОЕ (или ЛЕВОЕ, или НОСОВОЕ) КОЛЕСО, ПО-ВИДИМОМУ, УБРАНО (или ВЫПУЩЕНО)

WHEELS APPEAR UP

ШАССИ, ПО-ВИДИМОМУ, УБРАНО

RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN)

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

CAUTION WAKE TURBULENCE /FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)/ /additional information as required/

ОСТОРОЖНО, ТУРБУЛЕНТНОСТЬ СЛЕДА /ОТ ПРИЛЕТАЮЩЕГО (или ВЫЛЕТАЮЩЕГО) (тип ВС)/ /при необходимости, дополнительная информация/

CAUTION JET BLAST

ОСТОРОЖНО, РЕАКТИВНАЯ СТРУЯ

CAUTION SLIPSTREAM

ОСТОРОЖНО, СТРУЯ ВОЗДУШНОГО ВИНТА

5.1.35 Освобождение ВПП и ведение связи после посадки

a) On ground.

Посадку произвел.



On ground.

Посадка.



On ground at 46, vacate left.
Посадка в 46, освобождение влево.

- b) **Advise vacated.**
Освобождение доложите.
- c) **CONTACT GROUND (frequency)**
РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота)
- d) **WHEN VACATED CONTACT GROUND (frequency)**
ПОСЛЕ ОСВОБОЖДЕНИЯ РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота)
- e) **EXPEDITE VACATING**
УСКОРЬТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ
- f) **YOUR STAND (or GATE) (designation)**
ВАША СТОЯНКА (или ВАШ ТЕЛЕТРАП) (номер)
- g) **TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND, or CONVENIENT) LEFT (or RIGHT) AND CONTACT GROUND (frequency)**
ПО ПЕРВОЙ (или ВТОРОЙ, или УДОБНОЙ) НАЛЕВО (или НАПРАВО) И РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота)



Take first convenient left.
Освобождение по первой удобной для вас налево (имеется в виду РД).

- h) **AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (or HELICOPTER PARKING POSITION) (area)**
ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОДЛЕТ НА ВЕРТОЛЕТНУЮ СТОЯНКУ (или МЕСТО СТОЯНКИ ВЕРТОЛЕТОВ) (зона)
Применяется для полетов вертолетов.
- i) **AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) /CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)/**
ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОДЛЕТ К (или ПО) (соответствующее место или маршрут) /ОСТОРОЖНО, (пыль, поземок, мусор, рулящее легкое воздушное судно, люди и т.д.)/
Применяется для полетов вертолетов.

- j) **AIR-TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel)**

ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОДЛЕТ ПО (прямо, как запросили или по определенному маршруту) К (место, вертодром, район аэродрома или его площадь маневрирования, действующая или недействующая ВПП). СЛЕДИТЕ ЗА (воздушные суда или транспортные средства или люди)
Применяется для полетов вертолетов.

k)



Report leader van (or marshaller) in sight.

Доложите, когда увидите машину сопровождения (или встречающего)

l)



Continue with the marshaller.

Продолжайте по командам встречающего.

5.2 ФРАЗЕОЛОГИЯ, ПРИМЕНЯЕМАЯ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РАДИОЛОКАТОРА

5.2.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Следует учитывать, что в практике ИКАО осуществляется разделение ответственности за навигационное положение ВС:

- при полете с использованием бортовых и наземных средств (own navigation) основную ответственность за навигацию несет экипаж ВС;
- в случаях, когда курс полета ВС меняется по указанию диспетчера (vectoring), основная ответственность за навигацию конкретного ВС перекладывается на диспетчера.

5.2.1.1 Оpoznание ВС

- a) **REPORT HEADING /AND FLIGHT LEVEL (or HEIGHT)/**
ДОЛОЖИТЕ КУРС /И ЭШЕЛОН (или ВЫСОТУ)/
Как правило, используется при отсутствии вторичной радиолокации.

- b) **FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits)**
ДЛЯ ОПОЗНАВАНИЯ ПОВЕРНИТЕ ВЛЕВО (или ВПРАВО) КУРС (три цифры)
Оpoznание изменением направления полета.



For identification turn left heading 030.
Для опознавания влево курс 030.

- c) **TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING**
ДЛЯ ОПОЗНАВАНИЯ ДАЙТЕ НАЖАТИЕ И ДОЛОЖИТЕ КУРС
Оpoznание пеленгованием. Фраза "Transmit for DF" соответствует русской "Дайте нажатие".
Как правило, используется при отсутствии вторичной радиолокации.

d) RADAR CONTACT /position/

ПО ЛОКАТОРУ НАБЛЮДАЮ /место/

Употребляется в случаях, когда обеспечивается непрерывный радиолокационный контроль и не требуется последующих докладов экипажа о местоположении.



Radar contact, 5 kilometers east of KYI, on track.

По локатору наблюдаю, в 5-ти километрах к востоку от КЫИ, на линии пути.

e) IDENTIFIED /position/

ОПОЗНАНЫ /местонахождение/

Соответствует принятой в РФ фразе “Контроль вторичный (или по вторичному)”, что в действительности означает “Я отождествил вас с имеющейся у меня меткой, и наблюдаю траекторию и эшелон вашего полета, и разрешаю вам не докладывать пролет пунктов обязательного донесения до тех пор, пока я вам не сообщу”.

Если давалось указание на изменение направления движения для опознавания, диспетчер возвращает ВС в состояние собственной навигации, дав соответствующую команду (Resume own navigation).

f) NOT IDENTIFIED /reason/, /RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION

НЕ ОПОЗНАНЫ /причина/, ВОЗОБНОВИТЕ (или ПРОДОЛЖАЙТЕ) СОБСТВЕННУЮ НАВИГАЦИЮ

При отсутствии опознавания ВС по РЛС.



Not identified, you appear to be outside radar coverage.

Resume own navigation.

Не опознаны, похоже, что вы вне зоны видимости РЛС.

Возобновляйте собственную навигацию.

5.2.1.2 Информация о местонахождении

Информация о местонахождении дается относительно маршрута следования и/или последующего (предыдущего) пункта на маршруте. Информация относительно места расположения РЛС не передается.

POSITION (distance) (direction) OF (significant point) (or OVER or ABEAM (significant point)

МЕСТО (расстояние) (направление) ОТ (основная точка) (или НАД или НА ТРАВЕРЗЕ) (основная точка)

На русский язык слово "position" дословно переводится как "место". В зависимости от ситуации оно может означать: "Даю место", "отошли", "находитесь", "проходите".

При получении докладов со стороны экипажа обычно используется фразеология, использованная в п. 5.1.7.



Position AB.
Проходите АБ.



Position 30 km left of track, 50 km inbound AB.
Находитесь в 30 км левее ЛЗП, 50 км до АБ.



Position 5 km outbound MSA.
Отошли от МСА 5 км.

При запросе экипажем пеленга (BEARING) используются следующие обозначения Щ-кода:

QDR, или MAGNETIC BEARING FROM STATION - прямой магнитный пеленг;

QDM, или MAGNETIC BEARING TO STATION - обратный магнитный пеленг;

QTE, или TRUE BEARING FROM STATION - прямой истинный пеленг.

5.2.1.3 Инструкции по векторению

- a) LEAVE (significant point) HEADING (three digits)**
ПОКИНЬТЕ (основная точка) НА КУРСЕ (три цифры)



Leave MSA heading 230.
Покиньте МСА на курсе 230 (После МСА курс 230).



- b) CONTINUE HEADING (three digits)**
ПРОДОЛЖАЙТЕ ПОЛЕТ С КУРСОМ (три цифры)



Still on heading 230.
Продолжаю следовать курсом 230.



Continue heading 230.
Продолжайте полет с курсом 230.

- c) **CONTINUE PRESENT HEADING**
ПРОДОЛЖАЙТЕ ПОЛЕТ С ДАННЫМ КУРСОМ
- d) **FLY HEADING (three digits)**
ВОЗЬМИТЕ КУРС (три цифры)
- e) **TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES /reason/**
ВОЗЬМИТЕ ВЛЕВО (или ВПРАВО) (количество)
ГРАДУСОВ /причина/
Если дается отворот на какой-либо угол, отсчитанный от
текущего направления полета, значение дается в одной
или двух цифрах со словом "градусов".
-  Turn right 30 degrees for spacing.
Вправо 30 для создания интервала.
- f) **TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) /reason/**
ВОЗЬМИТЕ ВЛЕВО (или ВПРАВО) КУРС (три цифры)
/причина/
Если дается команда на поворот на конкретный курс,
значение курса произносится тремя цифрами без слова
"градусов".
-  Turn right heading 030 due traffic.
Вправо на курс 030 из-за движения.
- g) **STOP TURN HEADING (three digits)**
ПРЕКРАТИТЕ РАЗВОРОТ НА КУРСЕ (три цифры)
- h) **FLY HEADING (three digits), WHEN ABLE PROCEED
DIRECT (name) (significant point)**
ВОЗЬМИТЕ КУРС (три цифры), ПРИ ПЕРВОЙ
ВОЗМОЖНОСТИ СЛЕДУЙТЕ ПРЯМО НА (наименование)
(основная точка)
- i) **HEADING IS GOOD**
КУРС ПРАВИЛЬНЫЙ

5.2.1.3.1 При необходимости директивного вмешательства в курс полета диспетчер:

- дает команду на изменение курса полета;
- сообщает причину (цель) вмешательства в курс полета.

Директивное изменение курса вводит статус векторения. При этом ответственность за навигационное местоположение возлагается на диспетчера.

5.2.1.3.2. При наличии отклонения ВС от заданной плановой траектории полета диспетчер:

- сообщает экипажу об отклонении от оси маршрута;
- получает от экипажа подтверждение приема информации (сообщение о принятии мер к возвращению на линию заданного пути).



You are 20 kilometers left of track.

Вы слева от ЛЗП на 20 км.



You appear to be 20 km left of track.

Похоже, что вы слева от ЛЗП на 20 км

Применяется, когда местоположение ВС исчисляется по данным радиопеленгаторов, т.е. отсутствует радиолокация и точные данные о местоположении ВС. При этом экипаж выводит ВС на линию пути по собственной навигации.

5.2.1.3.3. При передаче УВД воздушным судном, находящимся в статусе векторения, смежному ДП, диспетчер:

- передает экипажу указание о переходе на связь с соответствующим ДП;
- передает экипажу указание о докладе смежному ДП заданного курса полета.

a)



Contact Ladoga Approach 125.2 and report heading.

Работайте с Ладога-Подход 125,2 и доложите Ваш курс.

Экипаж при выходе на связь на частоте 125,2 доложит:

b)



HiFly 45, flight level 9600 meters, on radar heading 120.

ХайФлай 45, 9600, курс 120 по указанию диспетчера.

Термин "radar heading" означает «курс, заданный диспетчером при векторении».

5.2.1.3.4 Во всех случаях, кроме предоставления векторения по запросу экипажа, должна быть названа причина векторения с применением следующей фразеологии:

DUE (TO) TRAFFIC

ИЗ-ЗА ДВИЖЕНИЯ

FOR SPACING

ДЛЯ СОЗДАНИЯ ИНТЕРВАЛА

FOR DELAYING ACTION

ДЛЯ ЗАДЕРЖКИ

FOR DOWNWIND (or BASE, or FINAL)

ДЛЯ ВХОДА В КРУГ ПОЛЕТОВ НА УЧАСТКЕ МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ (или МЕЖДУ ТРЕТЬИМ И ЧЕТВЕРТЫМ, или НА ПРЕДПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ)

5.2.1.4 Прекращение векторения

(position of aircraft) RESUME OWN NAVIGATION (specific instructions)

(место ВС) ВОЗОБНОВИТЕ СОБСТВЕННУЮ НАВИГАЦИЮ (особые указания)

Указание на возобновление собственной навигации дается после прекращения векторения во всех случаях, за исключением выполнения разворота на предпосадочную прямую при приборном заходе на

посадку и визуального обнаружения ВПП при визуальном заходе на посадку.

**RESUME OWN NAVIGATION /DIRECT/ (significant point)
/MAGNETIC TRACK (three digits) DISTANCE (number)
KILOMETERS**

ВОЗОБНОВИТЕ СОБСТВЕННУЮ НАВИГАЦИЮ
/НАПРЯМУЮ/ (характерная точка) МАГНИТНЫЙ
ПУТЕВОЙ УГОЛ (три цифры) РАССТОЯНИЕ (число)
КИЛОМЕТРОВ

При прекращении векторения следует:

- дать указание экипажу о переходе на самостоятельную навигацию;
- при необходимости указать путевой угол и расстояние до следующего пункта маршрута;
- получить подтверждение экипажа о переходе на самостоятельную навигацию.



Resume own navigation direct AB. Magnetic track 050.
Distance 70 km.

Возобновляйте собственную навигацию напрямую
на АБ. Магнитный путевой угол 050. Расстояние 70 км.

5.2.1.5 Маневрирование

**MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (or RIGHT) /reason/
ВЫПОЛНИТЕ ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) ВИРАЖ /причина/**



Make a three sixty turn left for delaying action.
Выполните левый вираж для задержки.

**ORBIT LEFT (or RIGHT) /reason/
ВЫПОЛНЯЙТЕ ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) ВИРАЖ /причина/**

**MAKE ALL TURNS RATE ONE (or RATE HALF, or (number)
DEGREES PER SECOND). START AND STOP ALL TURNS ON
THE COMMAND "NOW"**

ВЫПОЛНЯЙТЕ ВСЕ РАЗВОРОТЫ СО СКОРОСТЬЮ 60
(или 30) ГРАДУСОВ В МИНУТУ [или (число) ГРАДУСОВ В

СЕКУНДУ]. НАЧИНАЙТЕ И ЗАКАНЧИВАЙТЕ ВСЕ
РАЗВОРОТЫ ПО СЛОВУ "СИЮ"

При ненадежной работе бортовых навигационных
приборов.

TURN LEFT (or RIGHT) NOW

НАЧИНАЙТЕ ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) РАЗВОРОТ СЕЙЧАС

При ненадежной работе бортовых навигационных
приборов. Логическое ударение как в английской, так и в
русской фразе падает на последнее слово.

STOP TURN NOW

ПРЕКРАТИТЕ РАЗВОРОТ СЕЙЧАС

При ненадежной работе бортовых навигационных
приборов. Логическое ударение как в английской, так и в
русской фразе падает на последнее слово. При передаче
указаний о направлении полета ВС, следующего по
собственной навигации, следует избегать термина heading
и цифровых значений курса.

5.2.1.6 Управление скоростью

SPEED (number) KILOMETERS PER HOUR

СКОРОСТЬ (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС

REPORT SPEED

ДОЛОЖИТЕ СКОРОСТЬ

Имеется в виду приборная воздушная скорость.

**MAINTAIN (number) KILOMETERS PER HOUR [OR GREATER
(or OR LESS)] UNTIL (location)**

ВЫДЕРЖИВАЙТЕ СКОРОСТЬ (число) КМ/Ч [ИЛИ БОЛЬШЕ
(или ИЛИ МЕНЬШЕ)] ДО (место)



Maintain 300 kilometers per hour until outer marker.

Держите скорость 300 км/ч до внешнего маркера.

DO NOT EXCEED (number) KILOMETERS PER HOUR

НЕ ПРЕВЫШАЙТЕ (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС

MAINTAIN PRESENT SPEED

ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ТЕКУЩУЮ СКОРОСТЬ

**INCREASE (or REDUCE) SPEED TO (number) KILOMETERS
PER HOUR [OR GREATER (or OR LESS)]**

УВЕЛИЧЬТЕ (или УМЕНЬШИТЕ) СКОРОСТЬ ДО (число)
КМ/Ч [ИЛИ БОЛЬШЕ (или ИЛИ МЕНЬШЕ)]

Имеется в виду приборная воздушная скорость.

**INCREASE (or REDUCE) SPEED BY (number) KILOMETERS
PER HOUR**

УВЕЛИЧЬТЕ (или УМЕНЬШИТЕ) СКОРОСТЬ НА (число)
КМ/Ч

NO /ATC/ SPEED RESTRICTIONS

ОГРАНИЧЕНИЙ /УВД/ ПО СКОРОСТИ НЕТ

Ниже 3000 м по международным правилам экипажи
выдерживают приборную скорость не более 463 км/ч.
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
ГЛАДКОМ КРЫЛЕ

При убранных механизации крыла и шасси.

**MAINTAIN MACH (number) /OR GREATER (or OR LESS)/
/UNTIL (significant point)/**

ПОДДЕРЖИВАЙТЕ ЧИСЛО “М” (число) /ИЛИ БОЛЬШЕ
(или ИЛИ МЕНЬШЕ) /ДО (основная точка)/



Maintain Mach point 82 (or Mach 82) until MSA.

Поддерживайте число “М” ноль восемьдесят два до
МСА.

Do not exceed Mach (number).

Не превышайте число М (число).

INCREASE/REDUCE SPEED TO MACH (number) /IF PRACTICABLE/

УВЕЛИЧЬТЕ/УМЕНЬШИТЕ СКОРОСТЬ ДО ЧИСЛА М
(число) /ЕСЛИ МОЖЕТЕ/

5.2.1.7 Доклады о местоположении

OMIT POSITION REPORTS UNTIL (specify)

НЕ ДОКЛАДЫВАЙТЕ О МЕСТОНАХОЖДЕНИИ ДО
(указать)

Указание не докладывать пролет ПОДов до
определенной точки, которая указывается обязательно.



HiFly 45, omit position reports until MSA.

ХайФлай 45, не докладывайте о местонахождении до
МСА.

NEXT REPORT AT (significant point)

ДОЛОЖИТЕ (основная точка)



HiFly 45, next report at MSA.

ХайФлай 45, доложите МСА.

REPORT REQUIRED ONLY AT (significant point(s))

ДОКЛАД ТРЕБУЕТСЯ ТОЛЬКО НАД [местоположение(я)]

RESUME POSITION REPORTING

ВОЗОБНОВИТЕ ДОКЛАДЫ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ

5.2.1.8 Информация о движении и маневры уклонения

Информация о конфликтном движении дается в следующем
порядке:

- слово TRAFFIC;
- относительный пеленг (угол визирования) по системе "часов";
- расстояние до конфликтующего ВС;
- направление движения конфликтующего ВС;
- дополнительная информация (высота, тип ВС, относительная скорость).

a) TRAFFIC (number) O'CLOCK (distance) (direction of flight) /any other pertinent information/

БОРТ (число) ЧАСОВ (удаление) (направление полета)
/любая полезная информация/

UNKNOWN

НЕОПОЗНАННЫЙ

SLOW MOVING

ДВИЖЕТСЯ МЕДЛЕННО

FAST MOVING

ДВИЖЕТСЯ БЫСТРО

CLOSING

ПРИБЛИЖАЕТСЯ

OPPOSITE (or SAME) DIRECTION

ВО ВСТРЕЧНОМ (ИЛИ ПОПУТНОМ) НАПРАВЛЕНИИ

OVERTAKING

ОБГОНЯЕТ

CROSSING LEFT TO RIGHT (or RIGHT TO LEFT)

ПЕРЕСЕКАЕТ СЛЕВА НАПРАВО (ИЛИ СПРАВА НАЛЕВО)

TYPE

ТИП

FLIGHT LEVEL

ЭШЕЛОН

CLIMBING (or DESCENDING)

В НАБОРЕ (или В СНИЖЕНИИ)



Traffic 11 o'clock, 30 km, same direction Yak-42 at your flight level, slow moving.

Борт слева под 30, 30 км, попутный, Як-42 на Вашем эшелоне, движется медленно.

b) REQUEST VECTORS

ПРОШУ ВЕКТОРЕНИЕ

- c) **DO YOU WANT VECTORS?**
ВАМ НУЖНО ВЕКТОРЕНИЕ?
- d) **CLEAR OF TRAFFIC /appropriate instructions/**
С БОРТОМ РАЗОШЛИСЬ /соответствующие указания/
- e) **TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY /(number) DEGREES/**
НЕМЕДЛЕННО ВЛЕВО (или ВПРАВО) (число) ГРАДУСОВ
При использовании слова “немедленно” причина не указывается, так как на этом теряется время. Причину маневра следует указать после разрешения конфликтной ситуации.
- f) **TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY HEADING (three digits)**
НЕМЕДЛЕННО ВЛЕВО (или ВПРАВО) КУРС (три цифры)
При использовании слова “немедленно” причина не указывается, так как на этом теряется время. Причину маневра следует указать после разрешения конфликтной ситуации.

5.2.1.9 Прекращение радиолокационного обслуживания

RADAR CONTROL TERMINATED /DUE (reason)/

РАДИОЛОКАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПРЕКРАЩЕНО
/ИЗ-ЗА (причина)/

Используется в случаях, когда диспетчер перестает наблюдать ВС на экране локатора по техническим причинам.



Radar control terminated due equipment failure, resume own navigation.

Радиолокационное управление прекращено из-за отказа оборудования, возобновите собственную навигацию.

RADAR SERVICE TERMINATED (instructions)

РАДИОЛОКАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПРЕКРАЩЕНО
(указания)

Используется в случаях, когда ВС покидает зону видимости локаторов и ожидается, что дальнейший полет или его часть не будут контролироваться из-за отсутствия в этом районе радиолокационных станций и радиолокационного поля.



Radar service terminated, contact 125.4.

Радиолокационное обслуживание прекращено, работайте 125,4.

WILL SHORTLY LOSE RADAR CONTACT (appropriate instructions or information)

РАДИОЛОКАЦИОННЫЙ КОНТАКТ ВСКОРЕ БУДЕТ ПОТЕРЯН (соответствующие указания или информация)



Will shortly lose radar contact due computer reset, resume position reporting.

Радиолокационный контакт вскоре будет потерян из-за перезапуска компьютера, возобновите доклады о местоположении.

RADAR CONTACT LOST /reasons/ (instructions)

РАДИОЛОКАЦИОННЫЙ КОНТАКТ ПОТЕРЯН /причины/ (указания)



Radar contact lost, left radar cover. Will regain contact in 15 kilometers.

Радиолокационный контакт потерян, вне зоны видимости локатора. Контакт будет возобновлен через 15 километров.

5.2.1.10 Отказы радиолокационного оборудования

SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary)

ВТОРИЧНЫЙ ЛОКАТОР НЕ РАБОТАЕТ (при необходимости, соответствующая информация)

PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary)

ПЕРВИЧНЫЙ ЛОКАТОР НЕ РАБОТАЕТ (при необходимости, соответствующая информация)

**РАДИОЛОКАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
ПОДХОДА И КРУГА**

5.2.2.1 Векторение для захода на посадку

VECTORIZING FOR (type) APPROACH RUNWAY (number)

ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ЗАХОДА ПО (тип) НА ВПП (номер)



Vectoring for NDB approach RWY 17.

Векторение для захода по приводам на ВПП 17.

**VECTORIZING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (number).
REPORT FIELD IN SIGHT**

ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ВИЗУАЛЬНОГО ЗАХОДА НА ВПП
(номер). ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ АЭРОДРОМ

VECTORIZING FOR (positioning in the circuit)

ВЕКТОРЕНИЕ К (место на кругу полетов)



Vectoring for base.

Векторение “к третьему”.

**VECTORIZING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH
RUNWAY (number)**

ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ЗАХОДА ПО ОБЗОРНОМУ НА ВПП
(номер)

VECTORIZING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY (number)

ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ЗАХОДА ПО ПОСАДОЧНОМУ НА ВПП
(номер)

(type) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions)

ЗАХОД (тип) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ИЗ-ЗА (причина)
(другие указания)



ILS approach not available due maintenance works.
Precision approach available.
Заход по КГС не обеспечивается из-за регламентных работ. Обеспечивается заход по посадочному.

**5.2.2.2 Векторение для захода по КГС и другим
выбранным пилотом системам захода**

POSITION (number) KILOMETERS FROM (fix). TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits)

МЕСТО (число) КМ ОТ (точка). ВЛЕВО (или ВПРАВО) КУРС (три цифры)



Position 20 km from MSA. Turn left heading 240.
Место 20 км от МСА. Влево курс 240.

YOU WILL INTERCEPT (radio aid or track) (distance) FROM (significant point or TOUCHDOWN)

ВЫ ВЫЙДЕТЕ НА (ЗАХВАТИТЕ) (РТС или ЛЗП) (дальность) ОТ (основная точка или ТОЧКА ПРИЗЕМЛЕНИЯ)



You will intercept localizer 14 km from touchdown.
Вы захватите сигнал курсового радиомаяка в 14 км от точки приземления.

REQUEST (distance) FINAL

ПРОШУ (длина) ПРЯМУЮ

Когда пилот желает выйти на посадочный курс на определенном удалении от точки приземления.



Request 10-kilometer final.
Прошу 10-километровую прямую.

CLEARED FOR (type) APPROACH RUNWAY (number)

РАЗРЕШАЮ ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО (тип) НА ВПП (номер)

Разрешение захода на посадку предполагает разрешение на выполнение разворота на предпосадочную прямую и снижение по глиссаде.



Cleared for ILS approach runway 12.

Разрешаю заход на посадку по КГС на ВПП 12.

REPORT ESTABLISHED /ON LOCALIZER (or GLIDE PATH)/

ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ /КРМ (или ГРМ)/

Слово “established” обозначает момент, начиная с которого возможно продолжение захода на посадку по бортовым средствам с использованием наземных радиотехнических систем и векторение автоматически прекращается.

CLOSING FROM LEFT (or RIGHT) / REPORT ESTABLISHED/

ПРИБЛИЖАЕТЕСЬ СЛЕВА (или СПРАВА) / ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ/

TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) /TO INTERCEPT/ or /REPORT ESTABLISHED/

ВЛЕВО (или ВПРАВО) НА КУРС (три цифры) /ДЛЯ ЗАХВАТА/ или /ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ/



Turn left heading 340 to intercept ILS RWY 19, report established.

Влево на курс 340, чтобы захватить КГС ВПП 19.

Доложите захват.

EXPECT VECTOR ACROSS (localizer course or radio aid) (reason)

ПРЕДПОЛАГАЙТЕ ВЕКТОРЕНИЕ С ПЕРЕСЕЧЕНИЕМ (направление КРМ или другого радиотехнического средства) (причина)

Пересечение посадочного курса применяется для создания продольного интервала с впереди заходящим ВС. В этих случаях экипаж не переходит в состояние собственной навигации, а продолжает выполнять указания по векторению до получения соответствующей команды.



Expect vector across localizer for spacing on final.

Предполагайте векторение поперек КРМ для интервала на прямой.

THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (localizer course or radio aid) /reason/

ЭТОТ РАЗВОРОТ ПРОВЕДЕТ ВАС ЧЕРЕЗ (направление КРМ или другого радиотехнического средства) /причина/



This turn will take you through localizer for spacing.

Этот разворот проведет Вас через курсовой для создания интервала.

TAKING YOU THROUGH (localizer course or radio aid) /reason/

ПРОВОЖУ ВАС ЧЕРЕЗ (направление КРМ или другого радиотехнического средства) /причина/



Taking you through localizer for spacing. You will intercept ILS from the right.

Провожу Вас поперек курсового для эшелонирования. Вы захватите КГС справа.

MAINTAIN (height) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION

СЛЕДУЙТЕ (высота) ДО ВХОДА В ГЛИССАДУ

REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH

ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ ГЛИССАДЫ

INTERCEPT (localizer course or radio aid) /REPORT ESTABLISHED/

ЗАХВАТИТЕ ЧЕРЕЗ (направление КРМ или другого радиотехнического средства)/ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ/

5.2.2.3 Маневрирование при независимых и зависимых заходах на параллельные ВПП

a) CLEARED FOR ILS APPROACH RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT)

РАЗРЕШЕН ЗАХОД ПО КГС НА ВПП (номер) ЛЕВАЯ (или ПРАВАЯ)



Cleared for ILS approach runway 19 Left.
Разрешен заход по РМС на ВПП 19 Левая.

b) YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER. TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER

ВЫ ПЕРЕСЕКЛИ ПОСАДОЧНЫЙ КУРС КРМ.
НЕМЕДЛЕННО ВЛЕВО (или ВПРАВО) И ВЕРНИТЕСЬ НА ПОСАДОЧНЫЙ КУРС КРМ

c) ILS RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT) LOCALIZER FREQUENCY IS (frequency)

ЧАСТОТА КРМ КГС ВПП (номер) ЛЕВАЯ (или ПРАВАЯ)
(частота)



ILS runway 32 Left localizer frequency is 109.5.
Частота КРМ КГС ВПП 32 Левая 109,5.

d) COLLISION ALERT, TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES (or HEADING) (three digits) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC /DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH/, CLIMB TO HEIGHT (number) METERS

УГРОЗА СТОЛКНОВЕНИЯ, НЕМЕДЛЕННО ВЛЕВО (или ВПРАВО) (число) ГРАДУСОВ (или КУРС) (три цифры) ДЛЯ РАСХОЖДЕНИЯ С БОРТОМ /ОТКЛОНЯЮЩИМСЯ ОТ СОСЕДНЕЙ ТРАЕКТОРИИ ЗАХОДА/, НАБИРАЙТЕ (высота)

**РАДИОЛОКАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
ПОСАДКИ**

5.2.3.1 Заход по посадочному локатору

При наличии отклонений от траектории захода диспетчер информирует экипаж в следующем порядке:

- удаление от точки приземления;
- положение относительно линии курса;
- положение относительно линии глиссады.

5.2.3.2 Предоставление обслуживания

THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH RUNWAY (number)

БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬСЯ ЗАХОД ПО ЛОКАТОРУ НА ВПП (номер)



This will be a precision radar approach runway 05.

Будет выполняться заход по посадочному локатору на ВПП 05.

PRECISION APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions)

ЗАХОД ПО ПОСАДОЧНОМУ НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ИЗ-ЗА (причина) (другие указания)



Precision approach not available due radar failure. I recommend you an ILS approach.

Заход по посадочному не обеспечивается из-за отказа локатора. Рекомендую заход по РМС.

IN CASE OF GO AROUND (instructions)

В СЛУЧАЕ УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ (указания)



In case of go around climb on runway heading to height 400 meters.

В случае ухода на второй круг набирайте по прямой 400 м.

5.2.3.3 Указания по ведению радиосвязи

DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS

НЕ ПОДТВЕРЖДАЙТЕ ДАЛЬНЕЙШИЕ ПЕРЕДАЧИ
Употребляется при управляемых с земли заходах на посадку после входа в глиссаду.

REPLY NOT RECEIVED. WILL CONTINUE RADAR CONTROL
ОТВЕТ НЕ ПОЛУЧЕН. ПРОДОЛЖАЮ
РАДИОЛОКАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ

5.2.3.4 Азимут

CLOSING (SLOWLY or QUICKLY) FROM THE LEFT (or RIGHT)

МЕДЛЕННО (или БЫСТРО) ПРИБЛИЖАЕТЕСЬ К ЛИНИИ
КУРСА СЛЕВА (или СПРАВА)

HEADING IS GOOD
КУРС ПРАВИЛЬНЫЙ

ON TRACK
НА ЛИНИИ ПУТИ (ПОСАДОЧНОМ КУРСЕ)

SLIGHTLY (or WELL, or GOING) LEFT (or RIGHT) OF TRACK
СЛЕГКА (или ЗНАЧИТЕЛЬНО, или ИДЕТЕ) ЛЕВЕЕ (или ПРАВЕЕ) КУРСА

(number) METERS LEFT (or RIGHT) OF TRACK
(число) МЕТРОВ ПРАВЕЕ (или ЛЕВЕЕ) КУРСА

5.2.3.5 Угол места

APPROACHING GLIDEPATH
ПОДХОДИТЕ К ГЛИССАДЕ

COMMENCE DESCENT NOW /AT (number) METRES PER SECOND (or ESTABLISH A (number) DEGREE GLIDEPATH)/
НАЧИНАЙТЕ СНИЖЕНИЕ СЕЙЧАС /ПО (число) МЕТРОВ
В СЕКУНДУ (ИЛИ УСТАНОВИТЕ (число) -ГРАДУСНУЮ
ГЛИССАДУ

Логическое ударение как в английской, так и в русской фразе падает на слово “now” – “сейчас”.



Commence descent now to establish a three degree glidepath.

Начинайте снижение сейчас, чтобы выдержать глиссаду с углом наклона 3 градуса.

RATE OF DESCENT IS GOOD

СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ ПРАВИЛЬНАЯ

ON GLIDEPATH

НА ГЛИССАДЕ

SLIGHTLY (or WELL, or GOING) ABOVE (or BELOW) GLIDEPATH

СЛЕГКА (или ЗНАЧИТЕЛЬНО, или ИДЕТЕ) ВЫШЕ (или НИЖЕ) ГЛИССАДЫ



Slightly above glidepath.

Слегка выше глиссады.

/STILL/ (number) METERS TOO HIGH (or TOO LOW)

/ПО-ПРЕЖНЕМУ/ (число) МЕТРОВ ВЫШЕ (или НИЖЕ)



Still 50 m too low.

По-прежнему на 50 м ниже.

ADJUST RATE OF DESCENT

ОТРЕГУЛИРУЙТЕ СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ

COMING BACK /SLOWLY (or QUICKLY)/ TO THE GLIDEPATH

МЕДЛЕННО (или БЫСТРО) ВОЗВРАЩАЕТЕСЬ НА ГЛИССАДУ

RESUME NORMAL RATE OF DESCENT

ВОЗОБНОВИТЕ НОРМАЛЬНУЮ СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ

(distance) FROM TOUCHDOWN, HEIGHT SHOULD BE (number) METERS

(удаление) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ. ВЫСОТА ДОЛЖНА БЫТЬ (число) МЕТРОВ



3 km from touchdown. Height should be 150 m.
3 км до точки приземления. Высота должна быть
150 м.

ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE (to be followed by appropriate instructions)

УГЛОМЕСТНЫЙ ЭЛЕМЕНТ (ГЛИССАДНАЯ АНТЕННА) НЕ РАБОТАЕТ (должны следовать соответствующие указания)



Elevation element unserviceable, 6 kilometers from touch down, height should be 300 m.
Глиссадная антенна не работает, удаление от зоны посадки 6 км, высота должна быть 300 м.



Elevation element is active till 4 km final due to rain clutters (precipitation, weather).
Глиссадная антенна работает только до 4-рех километров на предпосадочной из-за дождя (осадков, сложных метеоусловий).

5.2.3.6 Удаление

(distance) FROM TOUCHDOWN / THRESHOLD

(удаление) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ / ПОРОГА

OVER APPROACH LIGHTS

НАД ОГНЯМИ ПОДХОДА

OVER THRESHOLD

НАД ПОРОГОМ ВПП

5.2.3.7 Проверки

a) CHECK GEAR DOWN AND LOCKED

ПРОВЕРЬТЕ ВЫПУСК И ФИКСАЦИЮ ШАССИ

b) CHECK DECISION HEIGHT

ПРОВЕРЬТЕ ВЫСОТУ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ

5.2.3.8 Завершение захода

REPORT VISUAL

ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ

REPORT RUNWAY /LIGHTS/ IN SIGHT

ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ВПП /ОГНИ ВПП/

APPROACH COMPLETED /instructions/

ЗАХОД ЗАВЕРШЕН /указания/



A half kilometer from touchdown, approach completed.

Полкилометра от точки приземления, заход окончен, конец.

5.2.3.9 Уход на второй круг

CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND /missed approach instructions/

ПРОДОЛЖАЙТЕ ВИЗУАЛЬНО ИЛИ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ /указания по схеме ухода/

GO AROUND IMMEDIATELY /missed approach instructions/

НЕМЕДЛЕННО УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ /указания по схеме ухода/

Повторяется 2 раза. Слово “immediately” подчеркивает чрезвычайность указания.



Go around immediately. Go around immediately. Climb straight ahead to height 600 m.

Немедленно уходите на 2-й круг. Немедленно уходите на 2-й круг. Набирайте по прямой 600.

CONFIRM YOU ARE GOING AROUND

ВЫ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ?

IF GOING AROUND (appropriate instructions)

В СЛУЧАЕ УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ /указания по схеме ухода/



If going around, climb to height 600 m to MSA.

В случае ухода на второй круг набирайте 600 м на MCA.

GOING AROUND
УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ

**ФРАЗЕОЛОГИЯ, ПРИМЕНЯЕМАЯ
ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ВТОРИЧНОЙ
РАДИОЛОКАЦИИ**

5.2.4.1 Запрос возможностей приемоответчика

**ADVISE MODE (AND/OR CODE) CAPABILITY OF
TRANSPONDER**

СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТИ УСТАНОВКИ РЕЖИМА
(И/ИЛИ КОДА) ПРИЕМООТВЕТЧИКА

TRANSPONDER (as shown in the flight plan)
ПРИЕМООТВЕТЧИК (как указано во флайт-плане)

NEGATIVE TRANSPONDER
БЕЗ ПРИЕМООТВЕТЧИКА

5.2.4.2 Указания по установке кода приемоответчика

FOR DEPARTURE SQUAWK (code)
ДЛЯ ВЫЛЕТА УСТАНОВИТЕ КОД (код)



For departure squawk 1753.
Для вылета установите 1753.

SQUAWK (code)
УСТАНОВИТЕ (код)



Squawk 6451.
Установите код 6451.

Код 2000 применяется при выходе в неконтролируемое воздушное пространство и в том случае, если диспетчер не дал экипажу указание на установку определенного кода.

5.2.4.3 Указание на повторный набор кода приемоответчика

RESET TRANSPONDER SQUAWK [(mode)] (code)

УСТАНОВИТЕ ПОВТОРНО [(режим)] (код)

Применяется при нечеткой видимости кода приемоответчика на экране индикатора или при ошибочном наборе кода экипажем.



Reset Alpha 1753.

Установите повторно А 1753.

RESETTING [(mode)] (code)

УСТАНОВЛИВАЮ ПОВТОРНО [(режим)] (код)

5.2.4.4 Указание подтвердить код приемоответчика

CONFIRM SQUAWK (code)

ПОДТВЕРДИТЕ (код)

SQUAWKING (code)

(код) УСТАНОВЛЕНО

5.2.4.5 Указание на включение режима опознавания

SQUAWK [(code)] [AND] IDENT

УСТАНОВИТЕ [(код)] [И] НАЖМИТЕ КНОПКУ «ЗНАК» (“IDENT”) ПРИЕМООТВЕТЧИКА

Для индивидуального опознавания ВС.

При выполнении этой команды экипажем на экране индикатора диспетчера радиолокационная отметка данного ВС выделяется (при наличии соответствующего наземного оборудования).

**5.2.4.6 Указание на временную приостановку работы
приемоответчика**

SQUAWK STANDBY

УСТАНОВИТЕ ПРИЕМООТВЕТЧИК В РЕЖИМ “ГОТОВ”

При выполнении этой команды бортовой приемоответчик остается в работающем состоянии, но передатчик от него отключается.

5.2.4.7 Указание на установку аварийного кода

SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO]

УСТАНОВИТЕ КОД “БЕДСТВИЕ” [СЕМЬ-СЕМЬ-НОЛЬ-НОЛЬ]

5.2.4.8 Указание на прекращение работы приемоответчика

STOP SQUAWK

ВЫКЛЮЧИТЕ ПРИЕМООТВЕТЧИК

5.2.4.9 Указание на включение режима передачи высоты

SQUAWK CHARLIE

УСТАНОВИТЕ ПРИЕМООТВЕТЧИК В РЕЖИМ ОТВЕТА
ВЫСОТЫ

**5.2.4.10 Указание на проверку установки давления на
высотомере и подтверждение эшелона**

При отличии индицируемой высоты от заданной на 90 метров и более диспетчер должен дать указание на проверку правильности выдерживания высоты и установки барометрических высотомеров:

**CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM FLIGHT LEVEL
(number)**

ПРОВЕРЬТЕ УСТАНОВКУ ВЫСОТОМЕРОВ И ПОДТВЕРДИТЕ
ЭШЕЛОН (число)



Check altimeter setting and confirm flight level 10600 m.
Проверьте установку высотомеров и подтвердите
эшелон 10600.

**5.2.4.11 Указание на прекращение передачи высоты из-за
неправильной работы приемопередатчика**

STOP SQUAWK CHARLIE, WRONG INDICATION
ОТКЛЮЧИТЕ КОД ЧАРЛИ, НЕПРАВИЛЬНАЯ ИНДИКАЦИЯ

**5.2.4.12 Указание на подтверждение выдерживания
высоты**

CONFIRM FLIGHT LEVEL (number) METERS
ПОДТВЕРДИТЕ (эшелон)

ПРАВИЛА РАДИООБМЕНА НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ ПРИ АВАРИЙНОЙ И СРОЧНОЙ СВЯЗИ

ОБЩИЕ ПРАВИЛА

6.1.1 Состояние бедствия и состояние срочности определяются как:

Бедствие (distress) – это состояние, при котором существует серьезная и (или) непосредственная угроза, и требуется немедленная помощь;

Срочность (urgency) – это состояние, влияющее на безопасность воздушного судна или другого транспортного средства, либо на безопасность людей, находящихся на борту или в пределах видимости с борта, но не требующее немедленной помощи.

6.1.2 Для сообщения о состоянии бедствия или срочности служат радиотелефонные сигналы MAYDAY и PAN соответственно, которые предваряют первое сообщение о бедствии или срочности.

6.1.3 Диспетчер подтверждает получение сигнала бедствия при первом ответе словами “Вас понял, бедствие” – “Roger, MAYDAY”.

6.1.4 Сообщение о бедствии имеет приоритет над всеми другими передачами, срочное сообщение преобладает над всеми сообщениями, кроме сообщения о бедствии.



MAYDAY MAYDAY MAYDAY, HiFly 45, engine on fire.
МЭЙДЭЙ МЭЙДЭЙ МЭЙДЭЙ, ХайФлай 45, пожар двигателя.



HiFly 45, Rostov Control, roger, MAYDAY.

ХайФлай 45, Ростов Контроль, понял, МЭЙДЭЙ.



PAN PAN PAN, HiFly 45, we have two drunk passengers, one is seriously injured, request priority landing, police and medical assistance on landing.

ПАН ПАН ПАН, ХайФлай 45, у нас два пьяных пассажира, один серьезно травмирован, прошу внеочередную посадку, полицию и медицинскую помощь после посадки.



HiFly 45, Rostov Control, copied, stand by for vectors.

ХайФлай 45, Ростов Контроль, принял, ожидайте векторение.

6.1.5 При сообщениях о бедствии и срочных сообщениях с целью облегчения понимания радиопередачи должны вестись медленно и разборчиво, каждое слово должно произноситься четко. При передаче информации на борт воздушного судна число таких передач, их объем и содержание должны сводиться к разумному минимуму, продиктованному создавшейся ситуацией.

6.2 Введение и отмена радиомолчания

6.2.1 Режим радиомолчания может быть введен диспетчерским пунктом или экипажем терпящего бедствие воздушного судна для всех находящихся на данной частоте воздушных судов, либо для одного воздушного судна, мешающего переговорам с терпящим бедствие экипажем.



ALL STATIONS, STOP TRANSMITTING, MAYDAY
ВСЕМ БОРТАМ, ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ, БЕДСТВИЕ



HiFly 45, STOP TRANSMITTING, MAYDAY

ХайФлай 45, ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ, БЕДСТВИЕ

6.2.2 Если воздушное судно не находится больше в состоянии бедствия, его экипаж аннулирует переданное сообщение о бедствии.



Rostov Control, HiFly 45, CANCEL DISTRESS, engine fire put out, request return to Rostov.

Ростов Контроль, ХайФлай 45, ОТМЕНА БЕДСТВИЯ, пожар двигателя погашен, разрешите вернуться в Ростов.

6.2.3 После того как воздушное судно больше не находится в состоянии бедствия или радиообмен с ним переведен на другую частоту, диспетчер отменяет режим радиомолчания.



ALL STATIONS, DISTRESS TRAFFIC ENDED, resume transmitting

ВСЕМ БОРТАМ, АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ

ЗАВЕРШИЛАСЬ, возобновите передачи

Соответствует русскому "Связь в обычном режиме".

6.3 Пожары



We've a fire warning light in the cabin (in the hold, in the galley).

У нас горит лампочка индикации пожара в пассажирском салоне (грузовом отсеке, в кухне).



We have a fire in our number three.

У нас пожар третьего двигателя.

Слово "двигатель" иностранными пилотами обычно опускается.

➡ **We've smoke in the cockpit.**
У нас дым в кабине экипажа.

➡ **We have a smell of burning.**
У нас пахнет горелым.

e)

➡ **HiFly 45, engine on fire, making forced landing 40 kilometers west of MSA.**
ХайФлай 45, пожар двигателя, выполняю вынужденную посадку в 40-ка км западнее МСА.

f)

➡ **We've a fire warning light on our number one.**
У нас горит лампочка индикации пожара двигателя номер один.

g)

➡ **Our number two is on fire.**
Горит второй двигатель.

h)

➡ **Unable to put out fire.**
Не могу погасить пожар.

6.4 Отказ двигателя



Moscow Approach, HiFly 45, AR, 3000 meters, engine losing power, engine losing power.

Москва Подход, ХайФлай 45, АР, 3000, двигатель теряет мощность, двигатель теряет мощность.



MAYDAY MAYDAY MAYDAY, LoGo 12, engine failed, will attempt to land at your field, 15 kilometers west, 1800 meters, turning left onto heading 080.

МЭЙДЭЙ МЭЙДЭЙ МЭЙДЭЙ, ЛоуГоу 12, отказ двигателя, попытаюсь произвести посадку на вашем аэродроме, в 15-ти км западнее, 1800 м, выполняю левый разворот на курс 080.



LoGo12, Vnukovo Radar, roger MAYDAY, cleared straight-in runway 06, wind 040 degrees 5 meters per second, QFE 998 hectopascals, you are number one.

ЛоуГоу 12, Внуково Круг, понял МЭЙДЭЙ, разрешаю заход с прямой ВПП 06, ветер 40 градусов 5 м/сек, давление аэродрома 998 гектопаскалей, ваш номер первый.



HiFly 45, CANCEL DISTRESS, engine serviceable. Runway in sight, ready to land.

ХайФлай 45, ОТМЕНА БЕДСТВИЯ, двигатель работает. Полосу наблюдаю, прошу посадку.



We've lost our number one.

У нас отказал двигатель номер один.

Глагол “to lose” – “терять” употребляется в смысле потери тяги двигателя, а не его физического отсоединения.



We’ve a rough running engine.

У нас неустойчиво работает двигатель.



Number one is OK now.

С первым двигателем теперь все в порядке.



We’ve vibration in our number four.

У нас вибрация четвертого двигателя.

6.5 Разгерметизация и экстренное снижение

EMERGENCY DESCENT (intentions)

АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ (намерения)



Attention all aircraft in the vicinity of (or at) (significant point or location) emergency descent in progress from flight level (number) (followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.)

Внимание, всем бортам, в районе (основная точка или место) выполняется аварийное снижение с эшелона (число) (затем при необходимости следуют конкретные указания, разрешения, информация о движении и т.д.)



We've a pressurization problem.

У нас проблема с наддувом.
Обычно употребляется пилотом после взлета, когда не удается установить необходимый перепад давления, либо в полете, когда, например, трескается стекло.



We've had explosive decompression.

У нас полная разгерметизация.
Используемое слово "explosive" – "взрывная" – не означает, что на борту произошел взрыв. Это слово применяется к скоротечной и полной разгерметизации ВС. Обычно используется при экстренном снижении.



We have a cracked windshield (side window).

У нас треснуло лобовое стекло (иллюминатор).

6.6 Слив, выработка и течь топлива

a)



We'll have to dump.

Нам придется сливать топливо.

b)



I intend to dump fuel.

Я собираюсь сливать топливо.

c)



All stations, DC 8 dumping fuel at flight level 3000 meters between 40 and 20 kilometers west of MSA.

Всем бортам, ДиСи 8 сливает топливо на эшелоне 3000 м от 40 до 20 км западнее МСА.

d)



All stations, fuel dumping completed.

Всем бортам, слив топлива закончен.

e)



Are you going to burn off fuel?

Вы будете вырабатывать топливо?

f)



We require 3 hours to burn off fuel.

Нам нужно 3 часа, чтобы выработать топливо.

g)



Stop taxi, you have fuel leakage.

Прекратите руление, у вас течь топлива.

6.7 Малый остаток топлива



I am low on fuel.

У меня мало топлива.

Часто пилоты не заявляют открыто о серьезности проблемы, так как считают, что это может повредить репутации как их самих, так и их авиакомпании.

Поэтому сразу установите остаток топлива, запросив об этом экипаж – “Report endurance” – “Доложите остаток топлива”. Если возникают сомнения в благополучном завершении рейса, запросите, как указано в п. “с”.



I am running out of fuel.

У меня заканчивается топливо.



Do you wish to declare an emergency?

Вы хотите объявить аварийную ситуацию?



I declare emergency.

Объявляю аварийную ситуацию.



Report endurance.

Доложите остаток топлива.

6.8 Отказы систем ВС

a)



We've an electric problem.

У нас проблемы с электрикой.

Может означать любой из возможных отказов электрики – от отказа генераторов до выхода из строя навигационных приборов.

b)



We've a hydraulic problem.

У нас проблемы с гидравликой.

Может означать любой из возможных отказов гидравлики – от невыпуска закрылков (шасси и т.п.) до невозможности управления носовой ногой после посадки.

c)



**Our FMS (Flight Management System) is on the blink,
or
Our FMS (Flight Management System) is U/S
(unserviceable).**

У нас отказ системы управления полетом.

U/S произносится как [ju: es].

Означает ту или иную поломку системы управления полетом. После этой фразы пилот, скорее всего, запросит помощь или информацию у диспетчера.

d)



Our inertial navigation system (INS) has failed.

У нас отказала инерциальная система.

INS произносится [ai en 'es].

e)



Confirm INS operating normally.

Подтвердите – инерциальная система работает нормально?

6.9 Потеря радиосвязи

6.9.1 Если экипаж не может установить связь с диспетчерским пунктом на установленной частоте, он предпринимает попытки установить связь на частоте смежного диспетчерского пункта и с другими воздушными судами на этих частотах.



Moscow Control, HiFly 45 on 125.5, how do you read?

Москва Контроль, ХайФлай 45 на 125,5, как слышите?

➔ **Any station on 125.5, HiFly 45, how do you read?**
Любая станция на 125,5, ХайФлай 45, как слышите?

6.9.2 Если все попытки установить связь оказываются безрезультатными, экипаж дважды передает свои сообщения на установленной частоте, предваряя их словами “Передаю блиндом” (дословно – “вслепую”) – “Transmitting blind” (произносится [blaɪnd]). В сообщении пилота указывается место или время следующей передачи и намерения командира воздушного судна. На бортовом приемоответчике набирается соответствующий код вторичной радиолокации.

➔ **HiFly 45, transmitting blind. Position MSA, flight level 9100 m, estimating BNK at 31, DZL next. I say again. HiFly 45, transmitting blind. Position MSA, flight level 9100 m, estimating BNK at 31, DZL next. Next transmission at BNK.**
ХайФлай 45, передаю блиндом. Место – МСА, эшелон 9100, рассчитываю БНК в 31 минуту, следующий ДЗЛ. Повторяю. ХайФлай 45, передаю блиндом. Место – МСА, эшелон 9100, рассчитываю БНК в 31 минуту, следующий ДЗЛ. Следующий выход на связь над БНК.

6.9.3 Если диспетчер не может установить связь с воздушным судном на установленных частотах, то он просит помощи в установлении связи у экипажей находящихся на этом маршруте воздушных судов и диспетчеров смежных диспетчерских пунктов.

6.9.4 Если все попытки установить связь оказываются безрезультатными, диспетчер пытается установить возможность получения экипажем его указаний. Для этого, если позволяют условия, могут использоваться отвороты воздушного судна от курса следования, работа бортового приемоответчика, визуальные средства.

a) IF RADIO CONTACT LOST (instruction)
В СЛУЧАЕ ОТКАЗА РАДИОСВЯЗИ (указания)

- b) **RADIO CONTACT LOST (instruction)**
РАДИОСВЯЗЬ ПОТЕРЯНА (указания)
- c) **REPLY NOT RECEIVED (instructions)**
ОТВЕТ НЕ ПОЛУЧЕН (указания)
- d) **IF YOU READ /maneuver instructions or SQUAWK (code or IDENT)/**
ЕСЛИ СЛЫШИТЕ МЕНЯ, /указание о выполнении маневра или УСТАНОВИТЕ КОД ОТВЕТЧИКА (код или ОПОЗНАВАНИЕ)/
Не следует предлагать пилоту установить сигнал бедствия, так как если после установки такого сигнала ВС действительно начнет терпеть бедствие, то диспетчер уже не сможет об этом узнать.



Reply not received, if you read turn left 40 degrees.
Ответ не получен, если слышите меня, отверните влево 40 градусов.



Reply not received, if you read squawk IDENT.
Ответ не получен, если слышите меня, установите ответчик в режим опознавания.



If you read, squawk 2000.
Если слышите меня, установите код 2000.

- e) **(maneuver or SQUAWK) OBSERVED. POSITION (position of aircraft). WILL CONTINUE TO PASS INSTRUCTIONS**
(маневр или КОД ОТВЕТЧИКА) НАБЛЮДАЮ. ВАШЕ МЕСТО (местонахождение воздушного судна). ПРОДОЛЖУ ДАВАТЬ УКАЗАНИЯ
Указания передаются дважды.



Turn observed, position 10 kilometers north of MSA, will continue to pass instructions. Resume own navigation.
Разворот наблюдаю, находитесь в 10-ти км севернее МСА, продолжу давать указания. Возобновите собственную навигацию.



IDENT observed, will continue to pass instructions.

Сигнал опознавания наблюдаю, продолжу давать указания.

- f) **ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER)**
ПОДТВЕРДИТЕ ДВИЖЕНИЕМ ЭЛЕРОНОВ (или РУЛЯ НАПРАВЛЕНИЯ)
Может употребляться, когда ВС находится в пределах видимости.
- g) **ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS**
ПОДТВЕРДИТЕ ПОКАЧИВАНИЕМ КРЫЛЬЕВ
Может употребляться, когда ВС находится в пределах видимости.
- h) **ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS**
ПОДТВЕРДИТЕ МИГАНИЕМ ПОСАДОЧНЫХ ФАР
Может употребляться, когда ВС находится в пределах видимости.
- i) **If no transmissions received for 3 minutes continue visually or go around.**
Если в течение 3 минут не получите сообщений, продолжайте визуально или уходите на второй круг.
При выполнении заходов по обзорному и посадочному локаторам.

6.10 Больной на борту



PAN PAN PAN, HiFly 45, passenger with suspected heart attack, request landing at the nearest suitable aerodrome.

ПАН ПАН ПАН, ХайФлай 45, пассажир с подозрением на сердечный приступ, прошу посадку на ближайшем подходящем аэродроме.

➡ **We request an ambulance (medical assistance, wheel chair) on landing.**
Просим скорую помощь (медицинскую помощь, кресло-каталку) по прилету.

➡ **The pilot is incapacitated /due food poisoning/.**
Пилот не может выполнять свои обязанности /из-за пищевого отравления/.
Обычно имеется в виду, что пилот без сознания, либо по какой-либо причине не в состоянии управлять самолетом (отравление, приступ болезни, телесные повреждения).

➡ **There are several seriously injured passengers.**
Есть несколько серьезно травмированных пассажиров.

6.11 Полет в опасных метеоусловиях

➡ **We have just flown through heavy hail, I think the radome is damaged.**
Мы только что прошли сквозь сильный град, мне кажется, поврежден обтекатель локатора.

➡ **We have had a lightning strike, the ADF is going round and round.**
В нас ударила молния, радиокompас постоянно крутится.

➡ **We are losing height slowly because of severe icing, will have to make a forced landing.**
Мы медленно теряем высоту из-за сильного обледенения, придется выполнять вынужденную посадку.

➡ **We encountered severe CAT (clear air turbulence) at our flight level, we have cabin crew scalded by hot coffee and passengers with broken limbs. Request immediate diversion to Irkutsk and will need medical services on landing.**
Мы попали в сильную турбулентность ясного неба на нашем эшелоне, у нас проводники ошпарились горячим кофе и есть пассажиры со сломанными конечностями. Прошу немедленный уход на Иркутск и медицинскую помощь после посадки.

➡ **Request to avoid weather 15 kilometers south of the airway.**
Разрешите обойти метеоусловия в 15 км южнее трассы.
В английской радиосвязи при обходе неблагоприятных метеоусловий (грозы, турбулентность ясного неба и т.д.) часто используется слово "weather".

6.12 Потеря ориентировки

a)

➡ **INS (Inertial Navigation System) has not been updated for some time, can you confirm our position?**

Инерциальная навигационная система уже какое-то время не обновляется, можете подтвердить наше место?

Следует иметь в виду, что пилоты практически никогда не сообщают о потере ориентировки, обычно всегда указывается какая-либо причина и запрашивается векторение.

b)



MAYDAY MAYDAY MAYDAY, HiFly 45, total instruments failure, request vectors to Rostov.

МЭЙДЭЙ МЭЙДЭЙ МЭЙДЭЙ, ХайФлай 45, полный отказ приборов, прошу векторение на Ростов.

c)



You are deviating north of track. Turn right heading 250.

Вы уклоняетесь к северу от линии пути. Вправо курс 250.

6.13 Акт незаконного вмешательства (угон)

Порядок радиообмена на русском языке между диспетчером и пилотом ВС (для уточнения ситуации) при поступлении соответствующего сигнала ответчика не имеет такой же реалии в английской радиотелефонной связи, и не будет понятен иностранным экипажам.



HiFly 45, confirm squawking allocated (assigned) code.

ХайФлай 45, подтвердите установку присвоенного (назначенного) кода.

Эта кодовая фраза означает: “Вы продолжаете передавать код, заданный вам перед вылетом, или вы изменили его из-за каких-то обстоятельств на борту?”



HiFly 45, confirm squawk 7500.

ХайФлай 45, подтвердите код ответчика 7500.
Эта кодовая фраза означает: «Подтвердите, что вы установили код 7500 из-за каких-то обстоятельств на борту».



Affirm, HiFly 45.

Да, ХайФлай 45.
Означает, что на ВС совершен акт незаконного вмешательства.



Negative, HiFly 45.

Нет, ХайФлай 45.
Означает, что на ВС совершен акт незаконного вмешательства.



----- (no reply)

----- (ответ отсутствует)
Означает, что на ВС совершен акт незаконного вмешательства.

6.14 Другие сообщения

a)



We've had a bird strike.

В нас попала птица.

b)



Cabin not secure.

Пассажирский салон не готов.

Означает, что бортпроводники еще не успели убрать и закрепить посуду, поэтому ВС не может сейчас производить посадку.

c)



One of our pax is drunk.

У нас пьяный пассажир.

Довольно часто пилоты вместо полного слова "passenger" произносят это жаргонное слово, которое обычно используется в письменном виде в сопроводительной пассажирской документации.

d)



We have a slight problem here.

У нас небольшая проблема.

Обычно означает, что проблема на самом деле серьезная. Многие пилоты склонны приуменьшать возникшие затруднения.

6.15 Перехват воздушного судна

a)



Follow me.

Следуйте за мной.

b)



Descend.

Снижайтесь.

c)



Roger, wilco.

Понял, выполняю.

d)



Intercepted.
Перехвачен.

e)



You land.
Выполняйте посадку.

e)



Follow the interceptor.
Следуйте за перехватчиком.

Страница оставлена незаполненной преднамеренно

ОБЩАЯ ФРАЗЕОЛОГИЯ ДЛЯ КООРДИНАЦИИ СО СЛУЖБАМИ УВД ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ

7.1 РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ И УТОЧНЕННОЕ РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ

При передаче управления от одного центра УВД другому сообщение при согласовании такой передачи имеет следующий рекомендуемый порядок:

- слово “estimate” – “рассчитывайте” (или, как принято в РФ – “запишите”);
- позывной ВС;
- код ВРЛ;
- тип ВС;
- слово “estimating” – “рассчитывает”;
- точка передачи управления;
- расчетное время пролета точки передачи управления;
- эшелон полета;
- отклонения от маршрута (если имеются);
- другая информация.

Сообщение принимающего центра, подтверждающего согласование, имеет следующий формат:

- слово “Roger” – “Вас понял”;
- позывной ВС;
- присвоенный (либо вновь назначенный) код ВРЛ;
- расчетное время пролета точки передачи управления;
- эшелон полета.

При внесении изменений в уже проведенное согласование сообщение имеет следующий формат:

- слово “Revision” – “Изменение”;
- позывной ВС;
- изменяемая информация.

Формат сообщения вызываемому пункту при отсутствии у него предварительной информации:

**ESTIMATE /direction of flight/ (aircraft call sign) (SQUAWKING
(SSR code)/ (type) ESTIMATING (significant point) (time) (flight
level) (or DESCENDING FROM (flight level) TO (flight level)
/SPEED (filed TAS)/ (route) /REMARKS/**

ЗАПИШИТЕ /направление полета/ (позывной воздушного судна) /ОТВЕТЧИК (код)/ (тип) РАСЧЕТНОЕ (основная точка) (время) (эшелон) (или СНИЖАЕТСЯ С (эшелон) ДО (эшелон) /СКОРОСТЬ (заявленная истинная воздушная скорость)/ (маршрут) /ЗАМЕЧАНИЯ/

Формат сообщения вызываемому пункту при наличии у него предварительной информации:



ESTIMATE (aircraft call sign);

ЗАПИШИТЕ (позывной воздушного судна)



Go ahead for (aircraft call sign);

Продолжайте для (позывной воздушного судна);
В случае отсутствия данных плана полета принимающий диспетчер (2-й) отвечает на запрос "b" NO DETAILS – СВЕДЕНИЙ НЕ ИМЕЮ, и передающий диспетчер (1-й) передает расчетные данные полностью, как указано в п. "а".



(aircraft call sign) SQUAWKING (SSR code)

/ESTIMATING/ (significant point) (time) AT (flight level);

(позывной воздушного судна) ОТВЕТЧИК (код)

/РАССЧИТЫВАЕТ/ (основная точка) В (время) НА

(эшелон);

Примеры координации между диспетчерскими пунктами Helsinki Control (Хельсинки Контроль) и Ladoga Control (Ладога Контроль) (вымышленный позывной):

При наличии у вызываемого пункта предварительной информации:



Ladoga from Helsinki.



Ладога – Хельсинки ответьте.

Helsinki, go ahead.

Хельсинки, на приеме (продолжайте).



Estimate HiFly 45.
Запишите ХайФлай 45.



Go ahead.
На приеме (продолжайте).



HiFly 45 squawking 4531, estimating AB 56 at flight level 330.
ХайФлай 45, код ответчика 4531, рассчитывает АБ в 56 минут на 330 эшелоне.



Ladoga copied HiFly 45, squawking 4531, AB 56 at flight level 330.
Ладога записала – ХайФлай 45 рассчитывает АБ в 56 минут на 330 эшелоне.



Copied OK.
Записали правильно.

При отсутствии у вызываемого пункта предварительной информации:



Ladoga from Helsinki.
Ладога – Хельсинки ответьте.



Helsinki, go ahead.
Хельсинки, продолжайте.



Estimate HiFly 45.
Запишите ХайФлай 45.




No details.
Сведений не имею.




Estimate eastbound HiFly 45, squawking 4531, estimating AB 56 at 330, speed 770 to Moscow.
Запишите в восточном направлении ХайФлай 45, код ответчика 4531, рассчитывает АБ в 56 минут на 330 эшелоне, скорость 770, на Москву.

Примечание: указываются только два направления – восточное

и западное, в соответствии с “четными” и “нечетными” эшелонами.

 Ladoga copied HiFly 45, squawking 4531, estimating AB 56 at 330, speed 770 to Moscow.

Ладога записала – ХайФлай 45 рассчитывает АБ в 56 минут на 350 эшелоне, скорость 770, на Москву.

 Copied OK.
Записали правильно.


ESTIMATE UNMANNED FREE BALLOON(S) (identification and classification) ESTIMATED OVER (place) AT (time) REPORTED FLIGHT LEVEL(S) (figure or figures) METERS /or FLIGHT LEVEL UNKNOWN/ MOVING (direction) ESTIMATED GROUND SPEED (figure) KILOMETERS PER HOUR (other pertinent information, if any)


ЗАПИШИТЕ БЕСПИЛОТНЫЙ НЕУПРАВЛЯЕМЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ШАР(Ы) (опознавательный индекс и класс) РАСЧЕТНОЕ НАД (место) В (время) ПО ДОКЛАДАМ НА ЭШЕЛОНЕ (ЭШЕЛОНАХ) (число или числа) (или ЭШЕЛОН НЕИЗВЕСТЕН) СМЕЩАЕТСЯ (направление) РАСЧЕТНАЯ ПУТЕВАЯ СКОРОСТЬ (число) (если имеется, другая соответствующая информация)


REVISION (aircraft call sign) (details as necessary)


ИЗМЕНЕНИЕ (позывной воздушного судна) (при необходимости, соответствующие сведения)

При наличии изменений:

 Ladoga from Helsinki.
Ладога – Хельсинки ответьте.

 Helsinki, go ahead.
Хельсинки, продолжайте.

 Revision, HiFly 45 now estimating AB at flight level 370.
Изменение, ХайФлай 45 теперь рассчитывает АБ на 370 эшелоне.

 Ladoga copied HiFly 45, AB at flight level 370.

Ладого записала – ХайФлай 45, АБ на 370 эшелоне.



Copied OK.
Записали правильно.

7.2 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ

REQUEST RELEASE OF (aircraft call sign)

ПРОШУ ПЕРЕДАЧУ УПРАВЛЕНИЯ (позывной воздушного судна)



Helsinki, request release of HiFly 45.
Хельсинки, прошу передачу управления ХайФлай 45.

(aircraft call sign) RELEASED /AT (time)/ /conditions and/or restrictions/

ПЕРЕДАЛ УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) /В (время)/ /условия и/или ограничения/



HiFly 45 released at 56.
Передал управление ХайФлай 45 в 56 минут.

IS (aircraft call sign) RELEASED /FOR CLIMB (or DESCENT)/?

ВЫ ПЕРЕДАЛИ УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) /ДЛЯ НАБОРА (или СНИЖЕНИЯ)/?



Is HiFly 45 released?
Вы передали управление ХайФлай 45?

(aircraft call sign) NOT RELEASED /UNTIL (time or significant point)

УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) НЕ ПЕРЕДАЮ /ДО (время или основная точка)/



HiFly 45 not released until AB.
ЛК – Управление ХайФлай 45 не передаю до АБ.

UNABLE RELEASE (aircraft call sign) /TRAFFIC IS (details)/

УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) ПЕРЕДАТЬ НЕ МОГУ /ДРУГОЙ БОРТ (подробности)/



Unable release HiFly 45 due traffic.
Управление ХайФлай 45 передать не могу,
мешает другой борт.

7.3 ИЗМЕНЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ

a) **MAY WE CHANGE CLEARANCE OF (aircraft call sign) TO (details of alteration proposed)**

МОЖЕМ ЛИ МЫ ИЗМЕНИТЬ РАЗРЕШЕНИЕ ДЛЯ
(позывной воздушного судна) НА (подробности
предлагаемого изменения)?



May we change clearance of HiFly 45 to CD at 58, then EF
at 1409, flight level 370?

Можем ли мы изменить разрешение для ХайФлай 45
на ЦД в 58 минут, далее ЕФ в 1409, эшелон 370?

AGREED TO (alteration of clearance) OF (aircraft call sign)

СОГЛАСЕН НА (измененное разрешение) ДЛЯ (позывной
воздушного судна)



Agreed to CD at 58, then EF at 1409, flight level 370
of HiFly 45.

Согласен на ЦД в 58 минут, далее ЕФ в 1409,
эшелон 370 для ХайФлай 45.

UNABLE TO APPROVE CHANGE TO CLEARANCE OF (aircraft call sign)

ЗАПРЕЩАЮ ИЗМЕНЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ ДЛЯ (позывной
воздушного судна)



Unable to approve change to clearance of HiFly 45.
Запрещаю изменение разрешения для ХайФлай
45.

**UNABLE TO APPROVE (desired route, flight
level, etc.) /OF (aircraft call sign) /DUE (reason)/ (alternative
clearance proposed)**

ЗАПРЕЩАЮ (желаемый маршрут, эшелон и т.д.) /ДЛЯ
(позывной воздушного судна) /ИЗ-ЗА (причина)/
(предлагаемое альтернативное разрешение)



Unable to approve CD at 58, then EF at 1409,
flight level 370 of HiFly 45 due flight level
restrictions. AB is available at flight level 370 till
1410.

Запрещаю ЦД в 58 минут, далее ЕФ в 1409,
эшелон 370 для ХайФлай 45 из-за ограничений
по высоте. АБ свободно на 370 эшелоне
до 14 часов 10 минут.

7.4 ЗАПРОС НА ПРИЕМ ВС

**APPROVAL REQUEST (aircraft call sign) ESTIMATED
DEPARTURE FROM (significant point) AT (time)**

ПРОШУ ОДОБРИТЬ ДЛЯ (позывной воздушного судна)
РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ ВЫЛЕТА ИЗ (основная точка) В
(время)



Approval request HiFly 45, estimated departure from
Helsinki at 1340.

Прошу одобрить для ХайФлай 45 расчетное время
вылета из Хельсинки в 13.40.

(aircraft call sign) REQUEST APPROVED /restriction if any/
(позывной воздушного судна) ЗАПРОС ОДОБРЯЮ
/возможные ограничения/



HiFly 45 request approved, passing of the border at
1420 or before.

ХайФлай 45 – запрос одобряю, пересечение
границы до 14 часов 20 минут.

**(aircraft call sign) UNABLE APPROVE (alternative
instructions)**

(позывной воздушного судна) ЗАПРЕЩАЮ
(альтернативные указания)



HiFly 45 unable approve, expect 30 minute delay due restrictions.

ХайФлай 45 запрещаю, ожидайте задержку 30 минут из-за ограничений.

7.5 ПЕРЕДАЧА ВС НА КУРСЕ ПРИБЛИЖЕНИЯ

INBOUND RELEASE (aircraft call sign) /SQUAWKING (SSR code)/ (type) FROM (departure point) RELEASED AT (significant point, or time, or flight level) CLEARED TO AND ESTIMATING (clearance limit) (time) AT (flight level) /EXPECTED APPROACH TIME (time)/ CONTACT AT (time)

ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ ПРИБЫВАЮЩЕГО (позывной воздушного судна) /ОТВЕТЧИК (код)/ (тип) ИЗ (пункт вылета) УПРАВЛЕНИЕ ПЕРЕДАЛ НАД (основная точка) /или В (время), или НА (эшелон)/РАЗРЕШЕНО СЛЕДОВАТЬ НА (граница действия разрешения) РАССЧИТЫВАЕТ В (время) НА (эшелон) /РАСЧЕТНОЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (время)/ СВЯЗЬ В (время)



Inbound release HiFly 45, Airbus 310 from Helsinki released at AB, cleared to and estimating SPB at 1406 at flight level 1800 m.

Передача управления прибывающего ХайФлай 45, Аэробус 310 из Хельсинки, управление передал над АБ, разрешено следовать и рассчитывает СПБ в 14.06 на эшелоне 1800 м.

7.6 РАДИОЛОКАЦИОННАЯ ПЕРЕДАЧА ВС

RADAR HANDOVER (aircraft call sign) /SQUAWKING (SSR code) /POSITION (aircraft position or significant point) (flight level)

ПЕРЕДАЮ РАДИОЛОКАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) /ОТВЕТЧИК (код)/ МЕСТО (местонахождение воздушного судна или основная точка) (эшелон)



Radar handover HiFly 45 squawking 4531 position AB at flight level 2700 m.

Передаю радиолокационное управление ХайФлай 45,
код ответчика 4531, место – АБ на эшелоне 2700.



Handover accepted.
Управление принял.

7.7 УСКОРЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ

a) EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) EXPECTED DEPARTURE FROM (place) AT (time)

УСКОРЬТЕ РАЗРЕШЕНИЕ (позывной воздушного судна)
РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ ВЫЛЕТА ИЗ (место) В (время)



Expedite clearance HiFly 45, expected departure from
Helsinki at 1340.

Ускорьте разрешение ХайФлай 45, расчетное время
вылета из Хельсинки в 13.40.

b) EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) /ESTIMATED/ OVER (place) AT (time) REQUESTS (flight level or route, etc.)

УСКОРЬТЕ РАЗРЕШЕНИЕ (позывной воздушного судна)
/РАСЧЕТНОЕ/ (место) В (время) ЗАПРАШИВАЕТ (эшелон
или маршрут и т.д.)



Expedite clearance HiFly 45, over AB at 56, requesting
flight level 370.

Ускорьте разрешение для ХайФлай 45, над АБ в 56
минут, запрашивает эшелон 370.

Страница оставлена незаполненной преднамеренно