

Утверждено
Директором Агентства «Узавиация»
Т.А. Назаров



АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

«РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»

Документ №: AR-ANS-016

Редакция / Ревизия: 01/00

Дата вступления в силу: 20 Апреля 2023 года

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Регистрация изменений и дополнений	1
Глава I. Общие положения	4
Сокращения	4
Основные понятия и требования	5
Глава II. Общие правила радиообмена	13
§1. Ведение радиообмена	13
§2. Передача букв	14
§3. Передача чисел	15
§4. Передача времени.	17
§5. Стандартные слова, фразы и выражения	18
§6. Позывные диспетчерских пунктов	22
§7. Позывные воздушных судов	23
§8. Размерность числовых значений передаваемых элементов	24
§9. Установление и ведение радиотелефонной связи	25
§10. Передача обслуживания воздушным движением и смена канала (частоты) радиотелефонной связи	27
§11. Выдача диспетчерских разрешений и требования в отношении их повторения	28
§12. Правила проверки радиостанций и пробная радиотелефонная связь	30
Глава III. Общая типовая фразеология	31
§13. Сообщения в отношении высот полета	31
§13 ¹ . Стандартные диспетчерские разрешения для вылетающих (прибывающих) воздушных судов	35
§14. Сообщения экипажа ВС о выполнении действий в соответствии с рекомендациями БСПС	41
§15. Информация о взаимном расположении ВС	41
§16. Сообщения о местоположении ВС	43
§17. Сообщения в отношении оснащенности ВС бортовым оборудованием	44
Глава IV. Общая радиолокационная фразеология	45
§18. Радиолокационное опознавание воздушных судов	45
§19. Разведение воздушных судов по индикатору РЛС	46
§20. Использование средств вторичной радиолокации	47
§21. Радиолокационное наведение (векторение)	48
§21 ¹ . Фразеология при управлении скоростью	51
§22. Фразеология при выдаче предупреждений	53
Глава V. Типовая фразеология радиообмена при ОВД	53

§23. Запрос и выдача диспетчерского разрешения на полет маршруту	по	53
§24. Запросы о запуске двигателей		54
§25. Запросы на буксировку		56
§26. Указания о порядке руления на предварительный старт		57
§27. Сообщения о достижении места предварительного старта (обязательной остановки)		58
§28. Указания о порядке руления после посадки		58
§29. Занятие исполнительного старта и выдача разрешений на выполнение взлета		59
§30. Запрещение выполнения взлета		62
§31. Пересечение ВПП		63
§32. Заход на посадку и посадка		63
§33. Уход на второй круг		67
§34. После выполнения взлета		69
§35. При уходе на второй круг		70
§36. Снижение на конечный этап захода на посадку		71
§37. Районное диспетчерское обслуживание		78
§38. Снижение с эшелона полета		78
§39. Переход от полета по ППП к ПВП		81
§40. Переход от полета по ПВП к ППП		81
§41. Вход на воздушную трассу ВС, выполняющего внутрассовый полет		82
§42. Сход ВС с трассы для выполнения внутрассового полета		83
§43. Пересечение воздушных трасс		83
§44. Полеты по выполнению авиационных работ		84
§45. Фразеология радиообмена в зоне RVSM		87
Глава VI. Передача информации по аэродрому		89
§46. Служба ATIS		89
§47. Передача метеорологической информации органом ОВД		89
§48. Важная аэродромная информация		90
Глава VII. Правила аварийной и срочной связи		90
§49. Общие положения		90
§50. Сообщение о бедствии, передаваемое экипажем ВС		91
§51. Введение режима радиомолчания		92
§52. Отмена состояния бедствия и режима радиомолчания		93
§53. Срочные сообщения		93
§54. Аварийное снижение		94
§55. Отказ радиосвязи на ВС		95
Глава VIII. Ведение радиообмена с автотранспортными и аэродромными средствами		95
§56. Указания относительно передвижения по аэродрому		96
§57. Пересечение ВПП буксируемым ВС, автотранспортными и аэродромными средствами		97
Глава IX. Фразеология радиообмена и применение «разговорной» речи в радиотелефонной связи		99
Приложение. Международный код Морзе		101

**Авиационные правила Республики Узбекистан
«Радиотелефонная связь в гражданской авиации»
(АП РУз-96).**

Глава I. Общие положения.

1. Настоящие Правила в соответствии с правилами, изложенными в томе II «Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS» Приложения 10 «Авиационная электросвязь» к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго 1944г.), «Правилах аэронавигационного обслуживания - «Организация воздушного движения» (PANS ATM, Doc 4444)» и «Руководстве по радиотелефонной связи (Doc 9432 AN/925)» определяют порядок радиотелефонной связи в гражданской авиации.

2. В настоящих Правилах используются следующие сокращения:

АП РУз		– Авиационные правила Республики Узбекистан.
АТИС	ATIS	– Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома
АТК		– Авиационно-технический комплекс
БПРМ		– Ближняя приводная радиостанция с радиомаркером
БСПС	TCAS	– Бортовая система предупреждения столкновений
ВНГО		– Высота нижней границы облаков
ВЗП		– Визуальный заход на посадку
ВОРЛ		– Вторичная обзорная радиолокация
ВОР	VOR	– Всенаправленный ОБЧ радиомаяк
ВПП	RWY	– Взлетно-посадочная полоса
ВПр	DH/DA	– Относительная/абсолютная высота принятия решения
ВС		– Воздушное судно
ГВПП		– Грунтовая ВПП
ГПа		– Гектопаскали
ДПП	APP	– Диспетчерский пункт подхода или диспетчерское обслуживание подхода
ДПРМ		– Дальняя приводная радиостанция с радиомаркером
ЗВП		– Зона взлета и посадки
ИКАО	ICAO	– Международная организация гражданской авиации
ИЛС	ILS	– Система посадки по приборам
КВС		– Командир воздушного судна
КРМ	LOC	– Курсовой радиомаяк
км	km	– Километры
КДП		– Командно-диспетчерский пункт
МВЛ		– Местная воздушная линия
мбар.	mb	– Миллибары
м	m	– Метры
м.мили	nm	– Морские мили
мм.рт.ст	mm	– Миллиметры ртутного столба
МПУ		– Магнитный путевой угол
ОВД	ATS	– Обслуживание воздушного движения
ОПРС	NDB	– Ненаправленный радиомаяк, приводная радиостанция
ОРЛ		– Обзорный радиолокатор
ПВП	VFR	– Правила визуальных полетов
ППП	IFR	– Правила полетов по приборам
ПОД		– Пункт обязательного донесения
РА		– Район аэродрома
РД	TWY	– Рулежная дорожка
РЛС		– Радиолокационная станция

PMС		– Радиомаячная система
RHT		– Радионавигационная точка
РП		– Руководитель полетов
PTC		– Радиотехническое средство
СДП	TWR	– Стартовый диспетчерский пункт
уз	kt	– Узлы
фут	ft	– Футы
	ETA	– Расчетное время прибытия или расчет времени прибытия
	FL	– Эшелон полета
	MSL	– Средний уровень моря
	RVR	– Дальность видимости на ВПП
	RVSM	– Сокращенный минимум вертикального эшелонирования (300 м (1000 фут) между ЭП 290 и ЭП 410)
	SID	– Стандартный маршрут вылета по приборам
	STAR	– Стандартный маршрут прибытия по приборам
	QFE	– Атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПП
	QNE	– Стандартное атмосферное давление 760 мм.рт.ст. (1013,2 мбар)
	QNH	– Установка на земле шкалы давлений высотомера для получения превышения аэродрома
	UTC	– Всемирное координированное время

3. В настоящих Правилах используются следующие основные понятия:

Абсолютная высота – расстояние по вертикали от среднего уровня моря (MSL) до уровня, точки или объекта, принятого за точку.

Абсолютная высота перехода - абсолютная высота, на которой или ниже которой положение воздушного судна в вертикальной плоскости дается в величинах абсолютной высоты.

Абсолютная высота принятия решения (DA) или относительная высота принятия решения (DH) - установленная абсолютная или относительная высота при трехмерном (3D) заходе на посадку, на которой должен быть начат уход на второй круг в случае, если не установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку.

Примечание 1. Абсолютная высота принятия решения (DA) отсчитывается от среднего уровня моря, а относительная высота принятия решения (DH) – от превышения порога ВПП.

Примечание 2. "Необходимый визуальный контакт с ориентирами" означает видимость части визуальных средств и зоны захода на посадку в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и скорости его изменения по отношению к номинальной траектории полета. При полетах по категории III с использованием относительной высоты принятия решения необходимый визуальный контакт с ориентирами заключается в выполнении процедур, указанных для конкретных правил и условий полета.

Примечание 3. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства можно применять форму "абсолютная/относительная высота принятия решения" и сокращение "DA/H".

Абсолютная высота пролета препятствий (OCA) или относительная высота пролета препятствий (OCH) - минимальная абсолютная высота или минимальная относительная высота над превышением соответствующего порога ВПП или, в соответствующих случаях, над превышением аэродрома, используемая для обеспечения соблюдения соответствующих критериев пролета препятствий.

Аэродром - определенный участок земной или водной поверхности (включая любые здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения по этой поверхности воздушных судов.

Примечание. В том случае, когда термин "аэродром" используется в положениях, касающихся планов полета и сообщений ОВД, он, кроме аэродромов, охватывает также места, которые могут использоваться воздушными судами определенных видов, например вертолетами или аэростатами.

Аэродром назначения – аэродром, указанный в плане полета и в задании на полет как аэродром намеченной посадки.

Аэродромный круг полетов - установленный маршрут, которого должны придерживаться воздушные суда, выполняющие полет в окрестностях аэродрома.

Аэродромное движение – всё движение на площади маневрирования аэродрома, а также полеты всех воздушных судов в районе аэродрома.

Примечание. Считается, что воздушное судно выполняет полеты в районе аэродрома, когда оно входит в аэродромный круг полетов, выходит из него или находится в его пределах.

Аэродромное диспетчерское обслуживание – диспетчерское обслуживание аэродромного движения.

Аэронавигационная информация – информация, полученная в результате подборки, анализа и форматирования аэронавигационных данных.

Безопасная высота – минимально допустимая высота полета, гарантирующая воздушное судно от столкновения с земной (водной) поверхностью или с препятствиями на ней.

Бортовая система предупреждения столкновений (БСПС) - бортовая система, основанная на использовании сигналов приемопередчика вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ), которая функционирует независимо от наземного оборудования и предоставляет пилоту информацию о конфликтной ситуации, которую могут создать воздушные суда, оснащенные приемопередчиками ВОРЛ.

Векторение - обеспечение навигационного наведения воздушных судов посредством указания определенных курсов на основе использования системы наблюдения ОВД.

Вертикальная видимость – максимальное расстояние от поверхности земли до уровня, с которого вертикально вниз видны объекты на земной поверхности.

Видимость - видимость для авиационных целей представляет собой величину, превышающую:

а) наибольшее расстояние, на котором можно различить и опознать черный объект приемлемых размеров, расположенный вблизи земли, при его наблюдении на светлом фоне;

б) наибольшее расстояние, на котором можно различить и опознать огни силой света примерно в 1000 кд на неосвещенном фоне.

Примечание 1. Эти два расстояния имеют различные значения в воздухе с заданным коэффициентом поглощения, причем последнее б) зависит от освещенности фона. Первое а) характеризуется метеорологической оптической дальностью видимости (MOR).

Примечание 2. Данное определение применяется к наблюдениям за видимостью, указываемой в местных регулярных и специальных сводках, наблюдениям за преобладающей и минимальной видимостью, указываемой в сводках METAR и SPECI, и к наблюдениям за приземной видимостью.

Визуальные метеорологические условия - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующие установленным минимумам или превышающие их.

Визуальный заход на посадку - заход на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не соблюдается и заход выполняется по визуальным наземным ориентирам.

Внетрассовый полет - полет вне воздушной трассы, местной воздушной линии, согласованный с компетентными органами, заинтересованными ведомствами и организациями, и предназначен для выполнения авиационных работ.

Воздушное движение – все воздушные суда, находящиеся в полете или движущиеся по площади маневрирования аэродрома.

Воздушное судно – любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

Воздушная трасса – контролируемое воздушное пространство (или его часть) в виде коридора.

Воздушная обстановка – одновременное взаимное расположение по вертикали и горизонтали воздушных судов и других объектов в определенном районе воздушного пространства (на воздушной трассе, МВЛ, маршруте вне их, в районе аэродрома, в районе авиационных работ).

Воздушное пространство ОВД - воздушное пространство определенных размеров с буквенным обозначением, в пределах которого могут выполняться конкретные виды полетов, и для которого определены обслуживание воздушного движения и правила полетов.

Примечание. Воздушное пространство ОВД подразделяется на классы А-С.

Воздушное судно, терпящее бедствие – воздушное судно, оказывающееся в условиях, когда ему или находящимся на его борту людям угрожает непосредственная опасность, которая не может быть устранена действиями самого экипажа.

Вынужденная посадка – посадка на аэродроме или вне аэродрома по причинам не позволяющим выполнить посадку согласно плана.

Высота нижней границы облаков (ВНГО) – расстояние по вертикали между поверхностью суши или воды и нижней границей самого низкого слоя облаков, находящихся ниже 6000 м (20000 футов) и закрывающих более половины неба. В случае, когда нижнюю границу облаков определить невозможно, следует руководствоваться вертикальной видимостью.

Граница действия разрешения – пункт, до которого действительно диспетчерское разрешение, выданное воздушному судну.

Давление на аэродроме (QFE) – атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПП.

Давление аэродрома (пункта) приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH) – атмосферное давление, при установке которого на шкале барометрического высотомера, барометрическая высота аэродрома (пункта) совпадает с его абсолютной высотой.

Дальность видимости на ВПП (RVR) - расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировочные знаки на поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие ее осевую линию.

Двусторонняя связь «воздух - земля» - двусторонняя связь между воздушными судами и станциями или пунктами на поверхности земли.

Диспетчерская зона – контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от земной поверхности до установленной верхней границы.

Диспетчерская информация – информация, передаваемая диспетчером службы движения экипажу о метеорологических условиях, воздушной обстановке, работе радиотехнических средств, состояния аэродромов и другие сведения, необходимые для выполнения полета.

Диспетчерская рекомендация – рекомендация экипажу по принятию мер, касающихся выполнения полета, используемая по усмотрению экипажа.

Диспетчерский орган подхода - орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов воздушных судов, прибывающих на один или несколько аэродромов или вылетающих с них.

Диспетчерский район – контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от установленной над земной поверхностью границы.

Диспетчерское обслуживание воздушного движения; служба управления воздушным движением - обслуживание, предоставляемое в целях:

а) предотвращения столкновений:

1) между воздушными судами и

2) воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования;

б) ускорения и регулирования воздушного движения.

Диспетчерское обслуживание подхода - диспетчерское обслуживание контролируемых полетов прибывающих и вылетающих воздушных судов.

Диспетчерское разрешение - разрешение воздушному судну действовать в соответствии с условиями, установленными диспетчерским органом.

Примечание 1. Для удобства термин "диспетчерское разрешение" часто заменяется сокращенным термином "разрешение", который употребляется в соответствующих контекстах.

Примечание 2. Сокращенный термин "разрешение" может употребляться с пояснительными словами "на вырубивание", "на взлет", "на вылет", "на полет по маршруту", "на заход на посадку" или "на посадку" для обозначения этапа полета, к которому относится диспетчерское разрешение.

Диспетчерское указание - директивные указания органа управления воздушным движением, предписывающие пилоту выполнить конкретное действие.

Запасной аэродром - аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать до аэродрома намеченной посадки или производить на нем посадку, на котором имеются необходимые виды и средства обслуживания, соответствующие техническим характеристикам воздушного судна, и который находится в рабочем состоянии в ожидаемое время использования. К запасным относятся следующие аэродромы:

Запасной аэродром при взлете - запасной аэродром, на котором воздушное судно сможет произвести посадку, если в этом возникает необходимость, вскоре после взлета и не представляется возможным использовать аэродром вылета.

Запасной аэродром на маршруте - запасной аэродром, на котором воздушное судно сможет произвести посадку в том случае, если во время полета по маршруту оказалось, что необходимо уйти на запасной аэродром.

Запасной аэродром пункта назначения - запасной аэродром, на котором сможет произвести посадку воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно производить посадку на аэродроме намеченной посадки.

Примечание. Аэродром, с которого производится вылет воздушного судна, также может быть запасным аэродромом на маршруте или запасным аэродромом пункта назначения для данного воздушного судна.

Запретная зона - воздушное пространство установленных размеров над территорией или территориальными водами государства, в пределах которого полеты воздушных судов запрещены.

Заход на посадку по кругу, Circling approach (Circle-to-land) - дополнение к схеме захода на посадку по приборам, предусматривающее выполнение визуального полета по кругу над аэродромом перед посадкой.

Заход на посадку по ПВП – этап визуального полета, выполняемый с соблюдением правил ПВП и при установленных минимумах ПВП.

Заходы на посадку по приборам - заход на посадку или посадка по приборам с использованием приборов навигационного наведения на основе схемы захода на посадку по приборам. Имеется два метода выполнения захода на посадку:

а) двухмерный (2D) заход на посадку по приборам с использованием только бокового навигационного наведения;

б) трехмерный (3D) заход на посадку по приборам с использованием как бокового, так и вертикального навигационного наведения.

Примечание. Боковое и вертикальное навигационное наведение представляет собой наведение, обеспечиваемое с помощью либо:

а) наземного радионавигационного средства, либо

б) выдаваемых компьютером навигационных данных наземных, спутниковых, автономных навигационных средств или комплекса этих средств.

Зона взлета и посадки – воздушное пространство от уровня аэродрома до высоты второго эшелона включительно в границах, обеспечивающих маневрирование воздушных судов при взлете и заходе на посадку.

Зона визуального маневрирования (полета по кругу) - зона, в пределах

которой следует учитывать запас высоты над препятствием для воздушных судов, выполняющих заход на посадку по кругу.

Зона аэродромного движения - воздушное пространство определенных размеров вокруг аэродрома, установленное для обеспечения безопасности аэродромного движения.

Зона ограничения полетов - воздушное пространство установленных размеров над территорией или территориальными водами государства, в пределах которого полеты воздушных судов ограничены определенными условиями.

Зона (район) ОВД – воздушное пространство установленных размеров, в котором орган ОВД осуществляет свои функции.

Индикатор воздушной обстановки - электронный индикатор, на котором отображаются местоположение и движение воздушных судов, а также другая необходимая информация.

Информация о движении - информация, исходящая от органа обслуживания воздушного движения для предупреждения пилота о других известных или наблюдаемых воздушных судах, которые могут находиться вблизи его местоположения или намеченного маршрута полета, и помогающая пилоту предотвратить столкновение.

Конечный этап захода на посадку - та часть схемы захода на посадку по приборам, которая начинается в установленной контрольной точке (или точке) конечного этапа захода на посадку, или при отсутствии такой точки:

а) в конце последнего стандартного разворота, разворота на посадочную прямую или разворота на линию пути приближения в схеме типа "ипподром", если таковая предусмотрена, или

б) в точке выхода на последнюю линию пути в схеме захода на посадку и заканчивается в точке вблизи аэродрома, по прохождении которой:

1) может быть выполнена посадка или

2) начат уход на второй круг.

Контролируемое воздушное пространство - воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание в соответствии с классификацией воздушного пространства.

Контролируемый полет – любой полет, который выполняется при наличии диспетчерского разрешения.

Контроль траектории полета - использование систем наблюдения ОВД в целях предоставления воздушным судам информации и сообщений, касающихся значительных отклонений от номинальной траектории полета, включая отклонения от условий, оговоренных в выданных им диспетчерских разрешениях.

Примечание. Для обеспечения функции контроля траектории полета в рамках некоторых видов применения может потребоваться использование конкретных технических средств, например радиолокационной станции.

Контрольная точка ожидания - географическое местоположение, которое для схемы полета в зоне ожидания является ориентиром.

Курс - направление, в котором находится продольная ось воздушного судна, выражаемое обычно в градусах угла, отсчитываемого от северного направления (истинного, магнитного, компасного или условного меридианов).

Линия пути - проекция траектории полета воздушного судна на поверхность земли, направление которой в любой ее точке обычно выражается в градусах угла, отсчитываемого от северного направления (истинного, магнитного или условного меридианов).

Маршрут ОВД - установленный маршрут, который предназначен для направления потока движения в целях обеспечения обслуживания воздушного движения.

Примечание 1. Термин "маршрут ОВД" используется для обозначения в соответствующих случаях воздушной трассы, консультативного маршрута, контролируемого или неконтролируемого маршрута, маршрута прибытия или вылета и т. д..

Примечание 2. Маршрут ОВД определяется маршрутными техническими требованиями, которые включают индекс маршрута ОВД, линию пути до основных

точек (точек пути) или в обратном направлении, расстояние между основными точками, требования в отношении передачи донесений, а также, по решению соответствующего полномочного органа ОВД, самую нижнюю безопасную абсолютную высоту.

Место ожидания у ВПП - определенное место, предназначенное для защиты ВПП, поверхности ограничения препятствий или критической/ чувствительной зоны ILS/MLS, в котором рулящие воздушные суда и транспортные средства останавливаются и ожидают, если нет иного указания от аэродромного диспетчерского пункта.

Метеорологическая информация – метеорологическая сводка, анализ, прогноз и любое другое сообщение, касающееся фактических или ожидаемых метеорологических условий.

Минимальное приведенное давление (Рприв. мин.) – расчетное значение минимального атмосферного давления на уровне моря по воздушной трассе, МВЛ, маршруту или району полета.

НОТАМ (NOTAM) – извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение, о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов.

Обслуживание воздушного движения (ОВД) – общий термин, обозначающий в соответствующих случаях полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, консультативное обслуживание воздушного движения, диспетчерское обслуживание воздушного движения (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание).

Орган обслуживания воздушного движения – общий термин, в соответствующих случаях обозначающий орган диспетчерского обслуживания воздушного движения, центр полетной информации или пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения.

Основная точка - установленное географическое место, используемое для определения маршрута ОВД, траектории полета воздушного судна и для других целей навигации и ОВД.

Отклонение (уклонение) – несанкционированный органом ОВД уход воздушного судна за пределы воздушной трассы, местной воздушной линии, установленного маршрута, воздушного коридора или зоны авиационных работ.

Передача "блиндром" - передача с одной станции к другой в условиях, при которых двусторонняя связь не может быть установлена, но при этом предполагается, что вызываемая станция в состоянии принять передачу.

Переходный слой - воздушное пространство между абсолютной высотой перехода и эшелонном переходе.

Перрон – определенная площадь сухопутного аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки или высадки пассажиров, погрузки или выгрузки почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания.

План полета – определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представленные органам обслуживания воздушного движения.

Площадь маневрирования – часть аэродрома, исключая перрон, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов.

Полет по ПВП – полет, выполняемый в соответствии с правилами визуальных полетов.

Полет по ППП – полет, выполняемый в соответствии с правилами полетов по приборам.

Предполагаемое время захода на посадку - время, когда по расчетам органа диспетчерского обслуживания прибывающее воздушное судно покинет после задержки контрольную точку ожидания для завершения захода на посадку.

Примечание. Фактическое время выхода из контрольной точки ожидания будет зависеть от диспетчерского разрешения на выполнение захода на посадку.

Пункт передачи донесений – определенный географический ориентир,

относительно которого может быть сообщено местоположение воздушного судна.

Радиал – магнитный пеленг воздушного судна (ориентира) относительно меридиана маяка VOR.

Радиовещание - передача информации, касающейся аэронавигации, которая не адресуется конкретной станции или станциям.

Радиолокационный контакт - условия, при которых радиолокационное местоположение отдельного воздушного судна видно и опознано на индикаторе воздушной обстановки.

Радиолокационное опознавание - ситуация, которая имеет место, когда радиолокационный символ местоположения конкретного воздушного судна появляется на дисплее радиолокатора и положительно идентифицируется диспетчером УВД.

Радиотелефония - вид радиосвязи, предназначенный главным образом для обмена информацией в речевой форме.

Район аэродрома – воздушное пространство над аэродромом и прилегающей к нему местностью в установленных границах в горизонтальной и вертикальной плоскостях.

Районный диспетчерский центр – орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов в диспетчерских районах, находящихся под его юрисдикцией.

Расчетное время прибытия (ETA) – при полетах по приборам – расчетное время прибытия воздушного судна в намеченную точку, обозначенную навигационными средствами, с которой предполагается выполнение маневра захода на посадку по приборам, или при отсутствии навигационного средства, связанного с этим аэродромом, – время прибытия воздушного судна в точку над аэродромом. При выполнении полетов по ПВП – расчетное время прибытия воздушного судна в точку над аэродромом.

Сигнал бедствия («SOS» – телеграфный; «ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ(MAYDAY)» - радиотелефонный) – международный сигнал, передаваемый в случаях, когда воздушному судну и находящимся на нем пассажирам и экипажу угрожает непосредственная опасность и требуется непосредственная помощь.

Сигнал срочности («ЪЪЪ» - телеграфный, «ПАН» - радиотелефонный) – международный сигнал, передаваемый в случаях возможной опасности для воздушного судна и находящихся на нем пассажиров и экипажа.

Система наблюдения ОВД - общий термин, под которым в отдельности понимаются системы ADS-B, ПОРЛ, ВОРЛ или любая другая сопоставимая наземная система, позволяющая опознать воздушное судно.

Примечание. Сопоставимой наземной системой является система, которая в результате проведения сравнительной оценки или использования другой методики продемонстрировала, что обеспечиваемый ею уровень безопасности полетов и характеристик соответствует аналогичному показателю моноимпульсного ВОРЛ или превышает его.

Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS) - автоматическое предоставление круглосуточно или в определенное время суток текущей установленной информации для прибывающих и вылетающих воздушных судов:

Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома, основанная на использовании линии передачи данных (D-ATIS). Предоставление ATIS по линии передачи данных.

Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома, основанная на использовании речевой связи (речевая ATIS). Предоставление ATIS в виде непрерывных и повторяющихся речевых радиопередач.

Стандартное атмосферное давление – установленное значение давления 760 мм.рт.ст (1013,2 мбар).

Стандартный маршрут вылета по приборам (SID) – установленный маршрут вылета по правилам полетов по приборам (ППП), связывающий аэродром или определенную ВПП аэродрома с назначенной основной точкой на заданном маршруте ОВД, в котором начинается этап полета по маршруту.

Стандартный маршрут прибытия по приборам (STAR) – установленный

маршрут прибытия по правилам полетов по приборам (ППП), связывающий основную точку, обычно на маршруте ОВД с точкой, от которой может начинаться заход по опубликованной схеме захода на посадку.

Схема полета в зоне ожидания - заранее определенный маневр, позволяющий воздушному судну оставаться в пределах определенного воздушного пространства в ожидании последующего разрешения.

Схема ухода на второй круг - порядок, которого необходимо придерживаться в случае невозможности продолжения захода на посадку.

Эшелон перехода - самый нижний эшелон полета, который может быть использован для полета выше абсолютной высоты перехода.

Эшелон полета – поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к установленной величине давления 760 мм.рт.ст. (1013,2 мбар) и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов давления.

4. Требования настоящих Правил распространяются на лиц командно-летного, летного и диспетчерского состава, участвующих в выполнении полетов и обслуживании воздушного движения, а также специалистов наземных служб при работе на различных транспортных и аэродромных средствах на летном поле.

5. Настоящие Правила и типовая фразеология радиообмена предназначены для сокращения продолжительности, упорядочения и повышения надежности радиообмена в радиосетях и по наземным каналам связи ОВД.

6. Радиообмен между воздушными судами и органами ОВД Республики Узбекистан ведется в соответствии с настоящими Правилами на английском или русском языке. Если экипаж и диспетчер допущены к ведению радиосвязи на английском языке, то радиообмен ведется на английском языке.

7. Язык, выбранный экипажем при установлении радиотелефонной связи, сохраняется на протяжении всего времени нахождения под ОВД данного диспетчерского пункта. Повторное изменение языка ведения радиотелефонной связи в зоне ответственности одного диспетчерского пункта не рекомендуется. Изменение языка ведения радиотелефонной связи может производиться в целях обеспечения безопасности полетов.

8. При выполнении полетов за пределами воздушного пространства Республики Узбекистан радиообмен осуществляется в соответствии с правилами и фразеологией, рекомендуемой ИКАО, с учетом особенностей и требований государства, в воздушном пространстве которого выполняется полет.

9. Типовые примеры фразеологии разработаны для возможных основных ситуаций, возникающих в процессе радиообмена между органами ОВД и воздушным судном. Детализация примеров фразеологии для всех возникающих ситуаций невозможна, однако стандартизация фразеологии позволяет сократить до минимума возможность непонимания или двусмысленного (неоднозначного) понимания при ведении радиообмена.

10. При выполнении полетов и осуществлении ОВД устанавливаются обязательные сообщения, которые включают:

а) запросы экипажа ВС у органа ОВД диспетчерских разрешений на:

полет по маршруту;

буксировку ВС;

запуск, прогрев, опробование (гонку) двигателя(ей);

руление;

пересечение ВПП;

переход с выполнения полета по ППП на полет по ПВП;

использование выбранной экипажем системы посадки (если предлагаемая органом ОВД система не приемлема);

обход опасных метеорологических явлений.

б) сообщения экипажа ВС о:

маршруте (маневре) выхода из района аэродрома после выполнения взлета;

пересечении границы районов (зон) ОВД;
 фактическом и расчетном времени пролета ПОД;
 пролете контрольных точек в соответствии с диспетчерским разрешением;
 эшелоне (высоте) полета;

значении текущей высоты на этапе снижения ниже эшелона перехода при выполнении полетов на горных аэродромах (при заходе на посадку по давлению аэродрома - QFE);

опасных метеорологических явлениях;
 приеме информации АТИС перед вылетом и при прилете;
 переходе с полета по ПВП на полет по ППП;
 освобождении ВПП, при необходимости;

захвате курсового маяка ILS, или захвате пеленга на приводную радиостанцию (захвата радиала VOR), установленного для конечного этапа захода на посадку, или об установлении визуального контакта с рабочей ВПП (при визуальном заходе), в зависимости от ожидаемой системы захода на посадку.

в) диспетчерские разрешения (указания) на:
 выполнение полета по маршруту;
 буксировку ВС;
 запуск, прогрев, опробование (гонку) двигателя(ей);
 руление (включая пересечение, а также занятие ВПП для руления);
 взлет;

выполнение стандартных маршрутов вылета и прилета;
 набор (снижение с) эшелонов (высот) полета;

захват курсового маяка ILS, или захват пеленга на приводную радиостанцию (захвата радиала VOR), установленного для конечного этапа захода на посадку, или об установлении визуального контакта с рабочей ВПП (при визуальном заходе), в зависимости от ожидаемой системы захода на посадку;

выполнение процедуры выбранной системы захода на посадку;
 посадку.

г) информацию органов ОВД о:

системе захода на посадку и рабочей ВПП;

значениях направления и скорости ветра у земли при выдаче разрешений на взлет и посадку ВС;

метеорологических условиях на аэродроме;

опасных метеорологических явлениях в районе аэродрома и по маршруту;
 скопления (перелетах) птиц;

имеющихся ограничениях и запретах, не вошедших в действующие НОТАМ по аэродрому, району УВД или авиационных работ.

д) рекомендации органа ОВД:

об обходе опасных метеорологических явлений (при наличии достоверной информации от радиолокационных средств на аэродроме);

об использовании запасных аэродромов.

11. При радиообмене допускаются некоторые сокращения, которые произносятся словами без использования алфавита для передачи букв, то есть непосредственным чтением, например: ИЛС, ВОР, ВПП, ПВП.

12. При ведении радиосвязи следует избегать использования элементов вежливости, за исключением стандартных приветствий.

13. Слово «немедленно» применяется лишь в случае необходимости принятия срочных мер в целях безопасности полетов.

14. Запрещается органу ОВД выдавать, а экипажу ВС выполнять безадресные диспетчерские разрешения (указания).

Глава II. Общие правила радиообмена.

§1. Ведение радиообмена.

15. Радиотелефонную связь при радиообмене с диспетчерскими пунктами осуществляет КВС или по его поручению один из членов экипажа, а по наземным каналам связи - диспетчеры взаимодействующих пунктов ОВД и специалисты служб, обеспечивающих полеты.

16. Подлежат передаче сведения, связанные с выполнением полета, управлением воздушным движением и необходимостью обеспечения безопасности полетов.

17. Ведение радиообмена или обмена информацией по наземным каналам связи, не имеющей прямого отношения к выполнению полетов, их обеспечению и управлению воздушным движением, запрещается.

18. Ведение радиообмена с отклонениями от установленных правил и типовой стандартной фразеологии допускается в аварийных ситуациях, связанных с необходимостью обеспечения безопасности полетов, или в случаях, не предусмотренных настоящими Правилами.

19. В целях повышения качества приема и предупреждения искажений или ошибочного понимания речи следует:

а) перед началом передачи прослушать эфир на подлежащей к использованию частоте и убедиться в отсутствии передачи (помех) другой станцией, в целях исключения накладки передач в эфире;

б) соблюдать правила пользования микрофоном;

в) использовать обычный разговорный тон, говорить ясно и отчетливо;

г) придерживаться скорости речи, не превышающей 100 слов в минуту. Когда известно, что отдельные части сообщения будут записываться получателем, используется медленный темп речи;

д) сохранять громкость на постоянном уровне;

е) делать небольшую паузу перед цифрами и после них для облегчения их понимания;

ж) избегать звуков, используемых обычно для заполнения паузы, таких как «э...э» и подобных;

з) прежде чем начать говорить, нажать до отказа и не отпускать до конца передачи сообщения кнопку передачи;

и) убедиться в том, что кнопка после передачи освобождена и микрофон помещен в соответствующее место, где он не будет случайно включен.

20. Приоритет в ведении радиообмена с экипажами ВС (наземными абонентами) устанавливается органом ОВД.

21. При радиотелефонной связи устанавливается следующий приоритет категориям сообщений:

а) аварийные вызовы и сообщения о бедствии;

б) срочные сообщения, включая сообщения связанные с обеспечением поисково-спасательных и медико-санитарных полетов;

в) сообщения, касающиеся безопасности полетов (срочные аэронавигационные предупреждения, НОТАМ);

г) сообщения, касающиеся запроса и определения места ВС;

д) метеорологические сообщения;

е) сообщения, касающиеся ОВД и выполнения полетов.

22. Органу ОВД не рекомендуется вступать в радиообмен с экипажем во время взлета до достижения ВС высоты 200 м, (660 фут) при заходе на посадку после пролета БПРМ и до конца пробега, за исключением случаев, когда этого требуют условия обеспечения безопасности полета.

§2. Передача букв.

23. Если в процессе ведения радиообмена понимание и произношение имен собственных, служебных сокращений и отдельных слов может вызвать сомнение, то они передаются по буквам. При такой передаче каждая буква текста произносится с использованием фонетического алфавита.

24. Буквам русского алфавита присвоены следующие наименования:

А	<i>Анна</i>
Б	<i>Борис</i>
В	<i>Василий</i>
Г	<i>Григорий</i>
Д	<i>Дмитрий</i>
Е	<i>Елена</i>
Ж	<i>Женя</i>
З	<i>Зинаида</i>
И	<i>Иван</i>
И	<i>Иван Краткий</i>
К	<i>Константин</i>
Л	<i>Леонид</i>
М	<i>Михаил</i>
Н	<i>Николай</i>
О	<i>Ольга</i>
П	<i>Павел</i>

Р	<i>Роман</i>
С	<i>Семен</i>
Т	<i>Татьяна</i>
У	<i>Ульяна</i>
Ф	<i>Федор</i>
Х	<i>Харитон</i>
Ц	<i>Цапля</i>
Ч	<i>Человек</i>
Ш	<i>Шура</i>
Щ	<i>Щука</i>
Э	<i>Эхо</i>
Ю	<i>Юрий</i>
Я	<i>Яков</i>
Ы	<i>Еры</i>
Ь	<i>Мягкий знак</i>
Ъ	<i>Твердый знак</i>

25. Буквам английского алфавита присвоены следующие наименования:

	Слово	Произношение*
A	<i>Alpha</i>	<u>А</u> ЛЬФА
B	<i>Bravo</i>	БРА <u>В</u> О
C	<i>Charlie</i>	Ч <u>А</u> РЛИ
D	<i>Delta</i>	ДЕ <u>Л</u> ЬТА
E	<i>Echo</i>	Э <u>К</u> О
F	<i>Foxtrot</i>	Ф <u>О</u> КСТРОТ
G	<i>Golf</i>	ГО <u>Л</u> ЬФ
H	<i>Hotel</i>	ХО <u>Т</u> ЭЛ
I	<i>India</i>	И <u>Н</u> ДИЯ
J	<i>Juliett</i>	Д <u>Ж</u> УЛЬЕ <u>Т</u>
K	<i>Kilo</i>	К <u>И</u> ЛО
L	<i>Lima</i>	Л <u>И</u> МА
M	<i>Mike</i>	МА <u>Й</u> К

	Слово	Произношение*
N	<i>November</i>	Н <u>О</u> В <u>Е</u> М <u>Б</u> ЕР
O	<i>Oskar</i>	О <u>С</u> КАР
P	<i>Papa</i>	ПА <u>П</u> А
Q	<i>Quebec</i>	К <u>В</u> Е <u>Б</u> ЕК
R	<i>Romeo</i>	РО <u>М</u> ЕО
S	<i>Sierra</i>	С <u>Ь</u> Е <u>Р</u> РА
T	<i>Tango</i>	ТА <u>Н</u> ГО
U	<i>Uniform</i>	Ю <u>Н</u> И <u>Ф</u> ОРМ
V	<i>Victor</i>	В <u>И</u> КТОР
W	<i>Whiskey</i>	В <u>И</u> СКИ
X	<i>X-ray</i>	Э <u>К</u> СРЭ <u>Й</u>
Y	<i>Yankee</i>	Я <u>Н</u> КИ
Z	<i>Zulu</i>	З <u>У</u> ЛУ

* В колонке, где с помощью букв русского алфавита представлено примерное произношение, ударяемые слоги подчеркнуты.

Примечание. Для вещания опознавательных сигналов РТС навигации и посадки применяется международный код Морзе согласно Приложению к настоящим Правилам.

§3. Передача чисел.

26. Нижеследующие примеры иллюстрируют правила передачи числовых значений от 0 до 9:

Число	Русский	Английский
0	<i>Ноль</i>	ЗИ-РО
1	<i>Один</i>	УАН
2	<i>Два</i>	ТУ
3	<i>Три</i>	ТРИ
4	<i>Четыре</i>	ФО-эр

Число	Русский	Английский
5	<i>Пять</i>	ФАЙВ
6	<i>Шесть</i>	СИКС
7	<i>Семь</i>	СЭВ-эн
8	<i>Восемь</i>	ЭИТ
9	<i>Девять</i>	НАЙН-ер

27. Нижеследующие примеры иллюстрируют правила передачи числовых значений состоящие из двух и более цифр:

Число	Русский	Английский
24	<i>Двадцать четыре</i>	ТУ ФО-эр
100	<i>Сто</i>	УАН ХАН-дред
175	<i>Сто семьдесят пять</i>	УАН СЭВ-эн ФАЙВ
1000	<i>Одна тысяча</i>	УАН ТАУ-ЗЭНД
1200	<i>Тысяча двести</i>	УАН ТАУ-ЗЭНД ТУ ХАН-дред
5000	<i>Пять тысяч</i>	ФАЙВ ТАУ-ЗЭНД
9600	<i>Девять тысяч шестьсот</i>	НАЙН-ер ТАУ-ЗЭНД СИКС ХАН-дред
12100	<i>Двенадцать тысяч сто</i>	УАН ТУ ТАУ-ЗЭНД УАН ХАН-дред
42347	<i>Сорок две тысячи триста сорок семь</i>	ФО-эр ТУ ТАУ-ЗЭНД ТРИ ФО-эр СЭВ-эн

Примечание. В случаях неустойчивой радиосвязи при передаче числовых значений необходимо каждую цифру произносить отдельно.

28. Нижеследующие примеры иллюстрируют правила передачи числовых значений позывного (регистрационного номера) ВС и частоты канала дальней радиосвязи состоящих из четырех и более цифр:

Число	Русский	Английский
1245	<i>Двенадцать сорок пять</i>	<i>УАН ТУ ФО-эр ФАЙВ</i>
8951	<i>Восемьдесят девять пятьдесят один</i>	<i>ЭЙТ НАЙН-ер ФАЙВ УАН</i>
47283	<i>Сорок семь двести восемьдесят три</i>	<i>ФО-эр СЭВ-эн ТУ ЭЙТ ТРИ</i>
10018	<i>Десять ноль восемнадцать</i>	<i>УАН ЗИ-РО ЗИ-РО УАН ЭЙТ</i>

29. При передаче номера эшелона полета, соответствующего системе вертикального эшелонирования и значения атмосферного давления необходимо каждую цифру произносить отдельно:

Эшелон/Давление	Русский	Английский
60	<i>Шесть ноль</i>	<i>СИКС ЗИ-РО</i>
135	<i>Один три пять</i>	<i>УАН ТРИ ФАЙВ</i>
370	<i>Три семь ноль</i>	<i>ТРИ СЭВ-эн ЗИ-РО</i>
723	<i>Семь два три</i>	<i>СЭВ-эн ТУ ТРИ</i>
962	<i>Девять шесть два</i>	<i>НАЙН-ер СИКС ТУ</i>
1012	<i>Один ноль один два</i>	<i>УАН ЗИ-РО УАН ТУ</i>

30. При передаче значений десятичных дробей после передачи целых произносится слово «запятая» (при использовании английского языка «ДЕ-СИ-МАЛ»).

31. При передаче числовых значений канала УКВ радиосвязи необходимо произносить первые пять цифр цифрового обозначения, однако, если пятая и шестая цифры являются нолями, то следует произносить только первые четыре:

Частота	Русский	Английский
118,000	<i>Сто восемнадцать запятая ноль</i>	<i>УАН УАН ЭЙТ ДЕ-СИ-МАЛ ЗИ-РО</i>
118,025	<i>Сто восемнадцать запятая ноль два</i>	<i>УАН УАН ЭЙТ ДЕ-СИ-МАЛ ЗИ-РО ТУ</i>
118,050	<i>Сто восемнадцать запятая ноль пять</i>	<i>УАН УАН ЭЙТ ДЕ-СИ-МАЛ ЗИ-РО ФАЙВ</i>
118,075	<i>Сто восемнадцать запятая ноль семь</i>	<i>УАН УАН ЭЙТ ДЕ-СИ-МАЛ ЗИ-РО СЭВ-эн</i>
118,100	<i>Сто восемнадцать запятая один</i>	<i>УАН УАН ЭЙТ ДЕ-СИ-МАЛ УАН</i>

32. При передаче числовых значений канала УКВ радиосвязи с разносом между каналами 8,33 кГц необходимо произносить все шесть цифр цифрового обозначения, однако, если пятая и шестая цифры являются нолями, то следует произносить только первые четыре:

Частота	Русский	Английский
130,000	<i>Сто тридцать запятая ноль</i>	<i>УАН ТРИ ЗИ-РО ДЕ-СИ-МАЛ ЗИ-РО</i>
130,005	<i>Сто тридцать запятая ноль ноль пять</i>	<i>УАН ТРИ ЗИ-РО ДЕ-СИ-МАЛ ЗИ-РО ЗИ-РО ФАЙВ</i>
130,020	<i>Сто тридцать запятая ноль</i>	<i>УАН ТРИ ЗИ-РО ДЕ-СИ-МАЛ</i>

	<i>двадцать</i>	<i>ЗИ-РО ТУ ЗИ-РО</i>
130,035	<i>Сто тридцать запятая ноль тридцать пять</i>	<i>УАН ТРИ ЗИ-РО ДЕ-СИ-МАЛ ЗИ-РО ТРИ ФАЙВ</i>
130,070	<i>Сто тридцать запятая ноль семьдесят</i>	<i>УАН ТРИ ЗИ-РО ДЕ-СИ-МАЛ ЗИ-РО СЭВ-эн ЗИ-РО</i>
130,100	<i>Сто тридцать запятая один</i>	<i>УАН ТРИ ЗИ-РО ДЕ-СИ-МАЛ УАН</i>

33. Числовые значения направления относительно истинного/магнитного меридиана (курс, значение линии пути, направление ветра) передаются в цифрах от 001 до 360 и необходимо произносить все три цифры цифрового обозначения:

Курс	Русский	Английский
005	<i>Ноль ноль пять</i>	<i>ЗИ-РО ЗИ-РО ФАЙВ</i>
067	<i>Ноль шестьдесят семь</i>	<i>ЗИ-РО СИКС СЭВ-эн</i>
280	<i>Двести восемьдесят</i>	<i>ТУ ЭЙТ ЗИ-РО</i>

§4. Передача времени.

34. При передаче сообщений используется скоординированное всемирное время (UTC).

35. При передаче сообщений о времени указываются только минуты данного часа в цифровом значении. В случае необходимости, когда возможно неправильное понимание значения времени, указываются часы и минуты.

<i>15ч.28 мин</i>	<i>двадцать восемь</i>	<i>ТУ ЭЙТ</i>
<i>1 ч. 30 мин</i>	<i>ноль один тридцать</i>	<i>ЗИ-РО УАН ТРИ ЗИ-РО</i>
<i>23ч.48 мин</i>	<i>двадцать три сорок восемь</i>	<i>ТУ ТРИ ФО-эр ЭЙТ</i>

36. Проверка показаний бортовых часов производится запросом у соответствующего органа ОВД текущего времени. При проверках время указывается в часах и минутах с точностью до ближайшей половины минуты.

<i>Ташкент-Деливери, Узбек 411, прошу точное время.</i> <i>Tashkent-Delivery, Uzbek 411, request time check</i>
--

<i>Узбек 411, время 6 часов 11 минут</i> <i>Uzbek 411, time 0611</i>

ИЛИ

<i>Узбек 411, время 7 часов 15 с половиной минут</i> <i>Uzbek 411, time 0715 and a half</i>
--

37. Расчетное время пролета очередного ПОД передается в составе сообщения о местоположении или по запросу диспетчера.

38. Если по условиям полета ранее переданное расчетное время пролета ПОД будет отличаться на 3 минуты и более, экипаж сообщает диспетчеру новое уточненное расчетное время пролета.

39. Доклад о пролете или прибытии на контрольный пункт сообщается экипажем в момент его пролета. Если в соответствии со сложившимися условиями полета экипаж не смог доложить о пролете контрольного пункта (пункта обязательного донесения), то доклад содержит фактическое время пролета (прибытия).

§5. Стандартные слова, фразы и выражения.

40. В процессе радиообмена следует пользоваться стандартными словами и фразами, имеющими следующие значения:

Слово или выражение		Значение
Отменяю	Cancel	<i>Переданное ранее разрешение (указание) отменяется.</i>
Проверка	Check	<i>Проверка системы или процедуры (ответ, как правило, не требуется.)</i>
Разрешаю ...	Cleared ...	<i>Разрешаю выполнение действий в соответствии с оговоренными условиями. Примечание: используется для выдачи диспетчерского разрешения на соответствующий этап полета (полета по маршруту), к которому оно относится.</i>
Одобрено approved	<i>Разрешение на предполагаемые действия выдано. Примечание: используется для выдачи разрешения на запрашиваемое экипажем действие, которое не охватывает конкретный этап полета в целом, а определяет условие выполнения части этапа полета (полет без ограничения по скорости полета, полет без ограничений выдерживания установленных высот полета на схемах SID и STAR).</i>
Даю новое разрешение	Re-cleared	<i>В последнее разрешение внесены изменения и данное новое разрешение заменяет выданное ранее разрешение или часть его.</i>
Запрещаю	Negative	<i>Запрещаю выполнение запрашиваемых действий или ранее переданного указания.</i>
Подтвердите получение...	Acknowledge...	<i>Подтвердите, что вы получили и поняли это сообщение.</i>
Подтвердите	Confirm	<i>Правильно ли я понял следующее сообщение (элемент сообщения); Правильно ли Вы приняли это сообщение (элемент сообщения).</i>
Подтверждаю	Affirm	<i>Да, подтверждаю.</i>
Приняли правильно	Correct	<i>Переданное мной сообщение принято правильно</i>
Поправка	Correction	<i>В данной передаче (или указанном сообщении) была сделана ошибка, правильным вариантом является следующее ...</i>
Работайте	Contact	<i>Установите радиосвязь с ...</i>

Слово или выражение		Значение
Сохраняйте ...	Maintain ...	<i>Выдерживайте эшелон (высоту) ...</i>
Набирайте ...	Climb ...	<i>Выполните набор эшелона (высоты) ...</i>
Набирайте и сохраняйте эшелон...	Climb and maintain FL ...	<i>Выполните набор и по достижении сохраняйте эшелон (высоту) ... (доклад о сохранении заданного эшелона по его достижении не требуется).</i>
Снижайтесь ...	Descend ...	<i>Выполните снижение до эшелона (высоты) ...</i>
Снижайтесь и сохраняйте эшелон...	Descend and maintain FL ...	<i>Выполните снижение и по достижении сохраняйте эшелон (высоту) ... (доклад о сохранении заданного эшелона по его достижении не требуется).</i>
Подхожу эшелон...	Reaching FL...	<i>Подхожу к заданному эшелону ... , прошу дальнейший набор (снижение).</i>
Ускорьте снижение (набор) ...	Expedite descend (climb) ...	<i>Ускорьте снижение (набор) до ранее заданного эшелона (высоты) (Применяется при необходимости ускорения пересечения промежуточного эшелона, занятого другим ВС).</i>
Правильно	Correct	<i>Поняли правильно.</i>
На приеме	Pass your message	<i>Передавайте ваше сообщение.</i>
Как слышите?	How do you read?	<i>Каково качество моей радиотелефонной передачи?</i>
Повторяю	I say again	<i>Повторяю для ясности или уточнения.</i>
Прослушивайте...	Monitor...	<i>Прослушивайте на... (частоте) соответствующее сообщение.</i>
Неверно (ошибка)	Negative	<i>Приняли (повторили) не то, что было передано.</i>
Взлетный (Посадочный)	Departure (landing) runway	<i>Номер рабочей ВПП.</i>
Дальний	Outer marker	<i>Дальняя приводная радиостанция (ДПРМ).</i>
Ближний	Inner marker	<i>Ближняя приводная радиостанция (БПРМ).</i>
Сцепление	Breaking coefficient	<i>Коэффициент сцепления на ВПП.</i>
Полоса ...	Runway conditions...	<i>Состояние ВПП: ... (сухая, мокрая, гололед, слякоть).</i>
Конец связи	Out	<i>Настоящее сообщение закончено, и ответа на него не требуется.</i>
Повторите	Read back	<i>Повторите мне все или указанную часть этого сообщения в том виде, в котором вы ее приняли.</i>
Рубеж ухода	Return time (point)	<i>Рассчитанный рубеж ухода (возврата) ВС на запасной аэродром.</i>

Слово или выражение		Значение
Сообщите...	Report	<i>Передайте мне следующую информацию...</i>
Азимут..., удаление...	Azimuth..., distance...	<i>Местоположение воздушного судна в полярных координатах относительно места установки антенны радиолокатора.</i>
Боковое ...	Cross distance...	<i>Расстояние (удаление), на котором находится воздушное судно по отношению к осевой линии ВПП и ее продолжению по курсу взлета и посадки</i>
Радиальное ...	Distance...	<i>Расстояние (удаление), на котором находится воздушное судно от места установки антенны радиолокатора.</i>
Следуйте ...	Proceed to...; Fly direct to...; Fly heading....	<i>Выполняйте полет в соответствии с моими указаниями (на заданный пункт, на запасной аэродром, с курсом).</i>
Говорите медленнее	Speak slowly	<i>Уменьшите скорость передачи.</i>
Ждите	Stand by	<i>Ждите, я Вас вызову.</i>
Ожидайте	Expect	<i>Ожидайте дальнейшее разрешение (указание).</i>
Понял	Roger	<i>Переданное Вами сообщение принято. Примечание: Запрещено использование в случаях, когда требуется повторение в соответствии с требованиями §11 настоящих Правил.</i>
Не понял	Say again	<i>Повторите все или следующую часть вашей последней передачи.</i>
Проверьте	Verify; Check.	<i>Проверьте и подтвердите.</i>
Сообщите место	Report position	<i>Сообщите местоположение воздушного судна.</i>
Эшелон ...	Flight level ...	<i>Номер эшелона полета или эшелон полета в метрах.</i>
Доложите ...	Report ...	<i>Передайте следующую информацию ...</i>
Заход ИЛС	ILS approach	<i>Заход на посадку по РМС.</i>
Заход по приводным	NDB approach	<i>Заход на посадку по ОСП.</i>
Заход по ОПРС	Locator (NDB) approach	<i>Заход на посадку по отдельной приводной радиостанции.</i>
Визуальный заход	Visual approach	<i>Визуальный заход на посадку</i>
Заход по обратному лучу	Back course approach	<i>Заход на посадку по РМС с обратным курсом.</i>
Заход по обзорному	Surveillance radar approach	<i>Заход на посадку по обзорному радиолокатору с обязательным исполнением команд диспетчера по</i>

Слово или выражение		Значение
		<i>курсу.</i>
Заход по ВОР	VOR approach	<i>Заход на посадку по маякам ВОР</i>
Захват курсового доложить	Report localizer established	<i>Доложите выход и движение ВС по равносигнальной линии курсового маяка системы ИЛС.</i>
Захват ИЛС доложить	Report ILS established	<i>Доложите выход и движение ВС по равносигнальным линиям курсового и глиссадного маяков системы ИЛС.</i>
Захват пеленга ... доложить	Report intercept (established) bearing ...	<i>Доложите выход и движение ВС по линии заданного пеленга ОПРС (ДПРМ, БПРМ).</i>
Захват радиала ... доложить	Report intercept (established) radial...	<i>Доложите выход и движение ВС по линии заданного радиала маяка ВОР.</i>
Визуальный контакт	Visual contact	<i>Установление визуального контакта с наземными ориентирами.</i>
TCAS	TCAS	<i>При употреблении в радиообмене аббревиатуры TCAS.</i>
Опознаны	Identified	<i>Ваше радиолокационное местоположение однозначно определено на индикаторе радиолокатора, дальнейшие сообщения о местоположении не требуются..</i>
Эшелон ...	FL ...	<i>Высота полета, выдерживаемая по стандартному атмосферному давлению 760 мм.рт.ст. (1013,2 мб).</i>
... метров по QFE...	... meters height	<i>Высота полета, выдерживаемая по атмосферному давлению на уровне порога ВПП.</i>
... футов по QNH	Altitude ... feet	<i>Высота полёта, выдерживаемая по атмосферному давлению аэродрома приведенного к среднему уровню моря по стандартной атмосфере.</i>
... по приведенному	Altitude ... meters	<i>Высота на маршруте (участке маршрута) полета, выдерживаемая по минимальному приведенному давлению.</i>
Игнорируйте сообщение	Disregard	<i>Считайте, что сообщение не передано.</i>
Прошу...	Request...	<i>Сообщите (доложите) о ...; Мне бы хотелось знать ...; Я хотел бы получить информацию о ...</i>
Разрешите ...	Request clearance ...	<i>Разрешите выполнение ... (определенного действия).</i>
Выполнить не могу	Unable to comply	<i>Не могу выполнить ваше указание (разрешение).</i>

Слово или выражение		Значение
Выполняю	Wilco	<i>Ваше сообщение понял и оно будет выполнено. Примечание: Запрещено использование в случаях, когда требуется повторение в соответствии с требованиями §11 настоящих Правил.</i>
Ждать на месте; Остановитесь и ждите на месте.	Hold position	<i>Ждите на месте дальнейшее разрешение (указание); Остановитесь и ждите на месте дальнейшее разрешение (указание).</i>
Остановитесь перед ...	Hold shot of ...	<i>Остановитесь перед ... (ВПП, РД, перрон, стоянка и т.д.) и ждите дальнейшее разрешение (указание).</i>
Передаю дважды	Words twice	<i>Связь плохая, передаю слова (сообщение) дважды.</i>
Раздел	Break	<i>Настоящим указывается промежуток между частями сообщения. Примечание. Используется, когда нет четкого деления между текстом и другими частями сообщения.</i>
Раздел, раздел	Break, Break	<i>Настоящим указываю на промежуток между сообщениями, передаваемыми различным воздушным судам в условиях интенсивного воздушного движения.</i>
Сцепление	Friction coefficient	<i>Коэффициент сцепления на ВПП.</i>
	Breaking action	<i>Эффективность торможения на ВПП.</i>

§6. Позывные диспетчерских пунктов.

41. Для вызова соответствующего диспетчерского пункта установлены следующие радиотелефонные позывные:

Диспетчерский пункт	Позывной	Call sign
Районный центр УВД, гражданский сектор (вспомогательный районный центр)	Контроль	Control
Местный диспетчерский пункт	Район	Radio
Диспетчерский пункт подхода	Подход	Approach (Arrival / Departure)
Диспетчерский пункт круга	Круг	Radar
Диспетчерский пункт Тауэр, КДП	Вышка	Tower
Диспетчерский пункт руления	Руление	Ground
Диспетчерский пункт выдачи диспетчерского разрешения	Деливери	Delivery (Clearance)
Дежурный по сопровождению	Сопровождение	Follow me

42. Для вызова соответствующего диспетчерского пункта экипаж называет присвоенный ему радиотелефонный позывной. При наличии нескольких направлений (секторов) к позывному этих диспетчерских пунктов добавляется присвоенное им обозначение.

Ташкент-Контроль	Tashkent- Control
Наманган-Вышка	Namangan-Tower
Ташкент-Район	Tashkent-Radio
Ташкент-Руление	Tashkent-Ground
Бухара-Подход	Bukhara-Approach (Arrival / Departure)
Ташкент-Деливери	Tashkent-Delivery (Clearance)
Самарканд-Круг	Samarkand-Radar
Заметный-Вышка	Zametniy-Tower

43. После установления надежной радиотелефонной связи, радиотелефонный позывной диспетчерского пункта не называется.

§7. Позывные воздушных судов.

44. Для ведения радиотелефонной связи с диспетчерскими пунктами каждому ВС назначается позывной.

45. Позывные ВС подразделяются на следующие типы:

а) обозначение, соответствующее регистрационным знакам ВС, например: UK85711, VP-BUD, 25239.

б) радиотелефонный индекс авиакомпании, за которым следует обозначение рейса, например: УЗБЕК 3505 / UZBEK 3505.

46. После установления надежной связи, в процессе ее ведения, позывные ВС, указанные в пункте 45 а), могут быть сокращены следующим образом:

а) буквенно-цифровые и цифровые – до последних трех знаков

711, ... 239, ...

б) буквенные – до первого и, по крайней мере, двух последних знаков.

V-UD, ...

47. Позывной ВС, состоящий из радиотелефонного индекса авиакомпании и обозначения рейса не сокращается.

Узбек 411, ... Uzbek 411, ...

48. Экипаж ВС использует свой сокращенный позывной только после того, как его применит в обращении к нему орган ОВД.

49. Не разрешается использование сокращенного позывного при одновременном нахождении на связи двух и более ВС, имеющих одинаковые или близкие по звучанию сокращенные позывные, в этом случае орган ОВД дает команду экипажу ВС о работе полным позывным.

UK85711, Ташкент-Контроль,
работайте полным позывным
UK85711, Tashkent-Control,
use full call sign

50. Во время полёта позывной ВС не изменяется, за исключением случаев, когда орган ОВД дает команду экипажу ВС временно изменить свой позывной при одновременном нахождении на связи ВС, имеющих одинаковые или близкие по звучанию позывные.

51. Каждая буква в позывном ВС, за исключением радиотелефонного индекса и типа ВС, произносится отдельно с использованием фонетического алфавита.

52. Экипаж ВС, относящегося к категории тяжёлых ВС по турбулентности спутного следа, при запросе разрешения на выруливание перед вылетом и при первичном установлении радиотелефонной связи с органом ОВД выполняющим обслуживание подхода при прилете, после позывного добавляет слово «ТЯЖЁЛОЕ» («HEAVY») или слово «СУПЕР» («SUPER») для ВС А380.

§8. Размерность цифровых значений передаваемых элементов.

53. Размерность цифровых значений передаваемых элементов определяется следующими единицами измерения:

Расстояние	м.мили, (км)	nautical miles (nm), kilometers (km)
Относительная и абсолютная высота полета	футы, (м)	feet (ft), meters (m)
Эшелон полета	Номер эшелона полета или эшелон полета в метрах	
Скорость полета (приборная, истинная, путевая)	уз, км/ч	knots(kt), kilometers per hour (km/h)
Вертикальная скорость	м/с, ф/мин	meters per second (m/s), feet per minute (f/min) Изм.№1 от 01.12.14г
Скорость ветра у земли	уз, (м/с)	knots (kt), meters per second (m/s)
Направление ветра на эшелоне (высоте) полета (от истинного меридиана)	град	degrees (true)
Направление ветра у земли (от магнитного меридиана)	град	degrees (magnetic)
Высота облачности	фут, (м)	feet (ft), meters (m)
Количество облачности	Обозначение или октанты	Amount or octants
Видимость на ВПП (дальность видимости)	м, км	meters (m), kilometers (km)
Атмосферное давление	мм.рт.ст., мбар	mm, mb
Температура	градусы Цельсия (°C)	degrees Celsius (°C)
Остаток топлива	в часах и минутах или тоннах (кг)	hour and minute or tons (kg)
Магнитный путевой угол (МПУ) ВПП взлета и посадки	град	degrees (magnetic)
Маркированный номер ВПП	десятки град	two digit number

54. После установления надежной двусторонней радиотелефонной связи между экипажами ВС и диспетчером ОВД, исключающей возможность непонимания содержания передач, значения единиц измерений могут передаваться без их названия (за исключением высоты и эшелона полета).

55. При передаче сообщений о значении атмосферного давления необходимо указывать его общепринятое кодовое обозначение (за исключением стандартного давления QNE).

Узбек 411, QFE 721 (QNH 1011).

Uzbek 411, QFE 721 (QNH 1011).

QFE 721 (QNH 1011), Узбек 411

QFE 721 (QNH 1011), Uzbek 411

§9. Установление и ведение радиотелефонной связи.

56. Установление радиотелефонной связи производится в следующем порядке:

а) при выходе экипажа ВС на радиотелефонную связь:
наименование и позывной вызываемого диспетчерского пункта;
полный позывной воздушного судна;
сообщение.

б) при выходе органа ОВД на радиотелефонную связь:
полный позывной вызываемого воздушного судна;
наименование и позывной диспетчерского пункта;
сообщение.

Самарканд-Контроль, Узбек 411, (сообщения, информация)

Samarkand-Control, Uzbek 411, (message, report)
--

Узбек 411, Самарканд-Контроль, (необходимая информация, сообщения, разрешения, указания)
--

Uzbek 411, Samarkand-Control, (message, clearance, ...)
--

57. Если при установлении связи отсутствует ответ от вызываемой станции, то до установления двухсторонней радиотелефонной связи вызов содержит следующий порядок:

а) при выходе экипажа ВС на радиотелефонную связь:
наименование и позывной вызываемого диспетчерского пункта;
позывной ВС;

б) при выходе органа ОВД на радиотелефонную связь:
позывной ВС;
наименование и позывной диспетчерского пункта;

Самарканд-Контроль, Узбек 411,

Samarkand-Control, Uzbek 411

Узбек 411, Самарканд-Контроль

Uzbek 411, Samarkand-Control

58. Повторный вызов передается не ранее, чем через 10 секунд. Это необходимо для предотвращения передач в тот период, когда авиационная станция готовится ответить на первоначальный вызов.

59. После установления радиотелефонной связи экипаж ВС непрерывно прослушивает канал (частоту) радиотелефонной связи того диспетчерского пункта, на обслуживании у которого оно находится.

59¹. При выполнении полета экипаж ВС, когда это возможно, ведет прослушивание аварийной частоты 121,5 МГц.

60. В случаях, когда диспетчерскому пункту необходимо передать сообщение всем ВС находящимся в его зоне, сообщению предшествует вызов: "Всем бортам".

Всем бортам, Самарканд-Контроль, привод АВ не работает (не используется).
All stations, Samarkand-Control, AB beacon is out of operation (is not in use)

Примечание. Общие вызовы подтверждения не требуют. В случае неуверенности приема сообщения отдельные ВС вызываются органом ОВД для полного или частичного подтверждения приема сообщения.

61. Если есть сомнение в правильности принятого сообщения, запрашивается полное или частичное его повторение.

Содержание запроса		Содержание передачи
<i>Повторите</i>	<i>Say again</i>	<i>Повторите всё сообщение</i>
<i>Повторите ... (сообщение)</i>	<i>Say again ... (message)</i>	<i>Повторите определенное сообщение</i>
<i>Повторите все перед... (первое слово, принятое удовлетворительно)</i>	<i>Say again all before....</i>	<i>Повторите часть сообщения</i>
<i>Повторите все после... (последнее слово, принятое удовлетворительно)</i>	<i>Say again all after....</i>	<i>Повторите часть сообщения</i>
<i>Повторите все между ... и ...</i>	<i>Say again all between ... and ..</i>	<i>Повторите сообщение от ...до ...</i>

62. Если орган ОВД не уверен в обозначении позывного ВС, от которого поступил запрос, он запрашивает позывной, пока не установит его точное обозначение.

Самарканд-Контроль, Узбек 411.
Samarkand-Control, Uzbek 411.

Борт, вызывающий Самарканд-Контроль, повторите Ваш позывной.
Station, calling Samarkand-Control, Say again your callsign.

63. Если при передаче допускается ошибка в одном из элементов или части сообщения, то для введения поправки произносится фраза: «поправка», а затем повторяется исправленный элемент или часть сообщения.

Узбек 411, BUPOR 36, эшелон 330, RAVEN 37, поправка, RAVEN 47.

Uzbek 411, Bukhara 36, FL 330, RAVEN 37, correction RAVEN 47.

или

Самарканд-Контроль, Узбек 411, Бухара 36, эшелон 350, RAVEN 37, поправка, Бухара 36 эшелон 330, RAVEN 50.

Samarkand-Control, Uzbek 411, Bukhara 36, FL 350, RAVEN 37, correction, Bukhara 36, FL 330, RAVEN 50.

64. Если существует вероятность того, что прием сообщения будет затруднен, то важные элементы сообщения передаются дважды.

Узбек 411, отказ ответчика, повторяю, отказ ответчика.

Uzbek 411, transponder failure, I say again, transponder failure.

§10. Передача ОВД и смена канала (частоты) радиотелефонной связи.

65. Переход на связь с другим диспетчерским пунктом ОВД осуществляется только после получения разрешения на это от диспетчерского пункта ОВД, в районе (зоне) ответственности которого находится ВС.

*Узбек 411, работайте с Самарканд-Контроль, 134,3.
Uzbek 411, contact Samarkand-Control, 134,3.*

*Узбек 411, с Самарканд-Контроль, 134,3.
Uzbek 411, contact Samarkand-Control, 134,3.*

66. Экипаж ВС, находящегося под радиолокационным наведением (векторением), при смене частоты и установлении радиотелефонной связи сообщает направление (курс) следования в соответствии с выданным разрешением (указанием).

*Самарканд – Контроль, Узбек 411, сохраняю эшелон 350, следую на ASHGA, расчетное 56.
Samarkand-Control, Uzbek 411, maintaining FL 350, route direct ASHGA, estimate 56*

или

*Узбек 411, пересекаю эшелон 70, снижаюсь эшелон 60, на курсе 360.
Uzbek 411, passing FL 70, descending FL60, on heading 360.*

67. Если экипажу ВС не представилось возможным установить радиотелефонную связь на назначенной частоте, он докладывает об этом органу ОВД, на обслуживании которого находилось, и следует его указаниям.

Самарканд-Контроль, Узбек 411, Коканд-Контроль на 132,1 не отвечает. Samarkand-Control, Uzbek 411, negative contact on 132,1.
--

или

Самарканд-Контроль, Узбек 411, Коканд-Контроль на 132,1 сильные помехи. Samarkand-Control, Uzbek 411, heavy distortions on 132,1.
--

Узбек 411, Самарканд-Контроль, работайте со мной. Uzbek 411, Samarkand-Control, remain this frequency.

68. В случае необходимости установления предварительной радиотелефонной связи со смежным органом ОВД экипажу ВС может быть выдано соответствующее указание.

Узбек 411, отработайте с Самарканд-Контроль, 134,3 для разрешения на вход. Uzbek 411, call Samarkand-Control 134,3 For entry clearance.
--

Самарканд-Контроль, Узбек 411, эшелон 350, расчетное RAVEN 37, связь по указанию Ташкента. Samarkand-Control, Uzbek 411, FL 350, RAVEN 37, calling by Tashkent instructed.

§11. Выдача диспетчерских разрешений и требования в отношении их повторения.

69. Органы ОВД выдают разрешения медленно и ясно, учитывая, что экипажу ВС необходимо его записать. Как правило, диспетчерское разрешение на полет по маршруту передается экипажу ВС до запуска двигателей.

70. Диспетчер органа ОВД не передает разрешение на полет по маршруту в момент выполнения сложных маневров руления или выполнения взлета.

71. Диспетчерское разрешение на полет по маршруту не является разрешением на выполнение взлёта, занятие или пересечение ВПП. Слово «ВЗЛЕТ» («TAKE OFF») используется в том случае, когда ВС выдается разрешение на взлет или такое разрешение отменяется. В остальных случаях используется слово «ВЫЛЕТ» («DEPARTURE»).

72. Требования в отношении повторения диспетчерских разрешений введены в интересах обеспечения безопасности полетов. Жесткость требований непосредственно обусловлена опасностью неправильного понимания разрешений и указаний органа ОВД при их передаче и приеме.

73. Соблюдение правил повторения обеспечивает правильный прием разрешения и уверенность в правильной передаче, а также позволяет проверить, что действия согласно данному разрешению предпринимает именно тот экипаж ВС, которому оно адресовано.

74. Экипаж ВС при приеме повторяет полученные от органа ОВД :

а) маршрут руления;

- б) разрешение или запрет на взлет, посадку;
- в) разрешение или запрет на занятие или пересечение ВПП, а также ее использование для руления;
- г) сообщения в отношении системы захода на посадку;
- д) номер рабочей ВПП;
- е) разрешения или указания в отношении эшелонов (высот) полета;
- ж) значение принятого атмосферного давления;
- з) значение заданного курса, направления, скорости, вертикальной скорости полета;
- и) значение заданного времени;
- к) значение заданной частоты канала связи;
- л) диспетчерское разрешение на полет по маршруту (повторяется дословно);
- м) сообщения, относительно работы приемоответчиков ВОРЛ;
- н) сообщения, требующие изменения ранее принятого решения или плана полета.

Примечание. Другие разрешения и указания (включая разрешения, содержащие определенные условия) повторяются или подтверждаются таким образом, чтобы не было сомнений в том, что они понятны и приняты к действию.

75. При повторении принятого сообщения экипаж ВС указывает свой позывной в начале или в конце сообщения.

<i>Узбек 411, набирайте эшелон 260. Uzbek 411, climb FL 260.</i>	<i>Узбек 411, набираю эшелон 260 Uzbek 411, Climbing FL 260.</i>
	или
	<i>Набираю эшелон 260, Узбек 411. Climbing FL 260, Uzbek 411.</i>

76. В случае, если экипаж ВС не повторил сообщения указанные в пункте 74, диспетчер органа ОВД требует от него их повторения.

77. Если экипаж ВС повторил разрешение или указание неправильно, то диспетчер органа ОВД передает слово «неверно», за которым следует повторное содержание правильного разрешения или указания.

<i>Узбек 411, снижайтесь эшелон 260 Uzbek 411, descend FL 260.</i>	<i>Узбек 411, снижаюсь эшелон 240. Uzbek 411, descending FL 240.</i>
<i>Узбек 411, неверно, снижайтесь эшелон 260. Uzbek 411, negative, descend FL 260.</i>	<i>Снижаюсь эшелон 260, Узбек 411 Descending FL 260, Uzbek 411.</i>

78. Если экипаж ВС получает разрешение или указание, которое не может выполнить, он докладывает об этом диспетчеру, используя фразу «выполнить не могу», и указывает причину.

<i>Узбек 411, набирайте эшелон 380. Uzbek 411, climb FL 380</i>	<i>Узбек 411, выполнить не могу из-за полетного веса.</i>
---	---

§12. Правила проверки радиостанций и пробная радиотелефонная связь.

79. Включение для проверки радиостанций и осуществление пробной связи в радиосетях ОВД выполняется так, чтобы проверка не мешала радиообмену при ОВД.

80. Проверка радиостанций и осуществление пробной радиотелефонной связи осуществляется на частоте диспетчерского пункта «Деливери». При отсутствии на аэродроме диспетчерского пункта «Деливери» проверка радиостанций и осуществление пробной радиотелефонной связи осуществляется на частоте диспетчерского пункта «Руление (Тауэр, Вышка)».

81. Пробная связь выполняется в следующем порядке:
передача:

- а) позывной вызываемого диспетчерского пункта;
- б) позывной ВС.

слова:

- а) «техническая проверка» (на земле), или
- б) «предполетная проверка» (перед вылетом), или
- в) «проверка связи» (в полете, при необходимости);
- г) используемая частота радиотелефонной связи.

ответ:

- а) позывной ВС;
- б) позывной отвечающего диспетчерского пункта;
- в) сообщение о степени слышимости передачи.

82. Ориентировочная проверка качества связи по степени слышимости при передаче определяется следующими характеристиками:

Степень слышимости	Значение	
1	<i>Неразборчиво</i>	<i>Unreadable</i>
2	<i>Разборчиво временами</i>	<i>Readable now and then</i>
3	<i>Разборчиво с трудом</i>	<i>Readable but with difficulty</i>
4	<i>Разборчиво</i>	<i>Readable</i>
5	<i>Вполне разборчиво</i>	<i>Perfectly readable</i>

Ташкент-Деливери, Узбек 411, предполетная (техническая) проверка, 129,4.
Tashkent-Delivery, Uzbek 411, radio check, 129,4.

Узбек 411, Деливери, слышимость 3, сильный фоновый свист.
Uzbek 411, Delivery, readability 3, with a loud background whistle.

или

Узбек 411, слышимость 5.
Uzbek 411, readability 5.

83. В тех случаях, когда станции необходимо передать проверочные сигналы для настройки передатчика (приемника), то продолжительность таких сигналов не

превышает 10 секунд и они состоят из передаваемых голосом чисел и радиотелефонного позывного передающей станции.

<i>Один, два, три, четыре, пять, Ташкент-Радио, проверка связи.</i>

<i>One, two, three, four, five, Tashkent-Radio, radio check.</i>
--

Глава III. Общая типовая фразеология.

§13. Сообщения в отношении высот полета.

84. Передача сообщений в отношении высот на различных этапах полета производится в зависимости от отсчитываемой барометрической высоты:

а) при полёте на высоте перехода и ниже при вылете и ниже эшелона перехода при прилете - по значению атмосферного давления на уровне порога ВПП (QFE) или по значению атмосферного давления аэродрома приведённого к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH).

<i>Узбек 411, сохраняю 600 метров. Uzbek 411, maintaining 600 meters height.</i>
--

или

<i>Узбек 411, сохраняю 3400 фут. Uzbek 411, maintaining altitude 3400 ft</i>
--

б) по маршруту на высоте ниже нижнего эшелона - по минимальному приведенному давлению.

<i>25565, сохраняю 2000 фут (600 м) по QNH 1013 мб (760 мм). 25565, maintaining altitude 2000 ft (600 m) by QNH 1013 mb (760 mm).</i>

в) на эшелоне перехода и выше при прилете и выше высоты перехода при вылете - по стандартному атмосферному давлению 760 мм.рт.ст. (1013,2 мбар) QNE.

<i>Узбек 411, сохраняю эшелон 240. Uzbek 411, maintaining FL 240.</i>

85. Уточнение высоты.

<i>Узбек 411, сообщите Ваш эшелон (высоту).</i>

<i>Uzbek 411, report your FL (altitude, height).</i>
--

<i>Узбек 411, сохраняю 3600 фут по QNH 1018 мб. Uzbek 411, maintaining altitude 3600 ft by QNH 1018 mb.</i>

или

<i>Узбек 411, сохраняю эшелон 190. Uzbek 411, maintaining FL 190.</i>

или

Узбек 411, сохраняю 600 метров по QFE 996.
Uzbek 411, maintaining 600 meters height by QFE 996.

86. Передача указания о занятии высоты без назначения промежуточного доклада и условий набора (снижения).

Узбек 411, набирайте эшелон 260.
Uzbek 411, climb FL 260.

Узбек 411, набираю эшелон 260.
Uzbek 411, climbing FL 260.

Узбек 411, снижайтесь эшелон 60.
Uzbek 411, descend FL 60.

Узбек 411, снижаюсь эшелон 60.
Uzbek 411, descending FL 60.

87. При передаче указания о занятии высоты с назначением промежуточного доклада и условий набора (снижения).

Узбек 411, набирайте эшелон 260 на RAVEN, пересечение эшелона 200 доложить.
Uzbek 411, climb FL 260 to RAVEN, report passing FL 200.

Узбек 411, набираю эшелон 260 на RAVEN, пересечение эшелона 200 доложить.
Uzbek 411, climbing FL 260 to RAVEN, to report passing FL 200.
Узбек 411, пересекаю эшелон 200, набираю эшелон 260.
Uzbek 411, passing FL 200 for FL 260.

или

Узбек 411, снижайтесь эшелон 60, пересечение эшелона 70 доложить.
Uzbek 411, descend FL 60, report passing FL 70.

Узбек 411, снижаюсь эшелон 60, пересечение эшелона 70 доложить.
Uzbek 411, descending FL 60, to report passing FL 70.

или

Узбек 411, пересекаю эшелон 70, снижаюсь эшелон 60.
Uzbek 411, passing FL 70, descending FL 60.

88. При выдаче разрешения о начале снижения (набора) по расчету экипажу ВС передаются условия снижения (набора).

Узбек 411, снижение по расчету доложить.
Uzbek 411, report when ready for descent.

Узбек 411, снижение по расчету доложить.
Uzbek 411, report when ready for descent.

ИЛИ

Узбек 411, по готовности снижайтесь эшелон 140, занять на OGRIP.
Uzbek 411, when ready descend to FL 140 to be level by OGRIP

Узбек 411, по готовности снижаться эшелон 140 занять на OGRIP.
Uzbek 411, when ready descend FL 140 to be level by OGRIP.

ИЛИ

Узбек 411, снижаюсь эшелон 140.
Uzbek 411, descending FL 140.

89. При передаче указания о выдерживании данного эшелона полета.

Узбек 411, сохраняйте эшелон 330.
Uzbek 411, maintain FL 330.

Узбек 411, сохраняю эшелон 330.
Uzbek 411, maintaining FL 330.

90. Ограничения по эшелонам (высотам) полета и возможности изменения высоты полета могут передаваться в виде:

- а) информации о воздушной обстановке;
- б) сведений о наличии запретов и ограничений по использованию воздушного пространства;
- в) информации об опасных метеорологических явлениях или орнитологической обстановке.

Узбек 411, сохраняйте эшелон 130, встречный на эшелоне 140, между вами 16 м.миль (30 км)
Uzbek 411, maintain FL 130, traffic 12 o'clock, 16 nm (30 km), maintaining FL 140.

ИЛИ

Узбек 411, на участке TMD - DIBAD эшелоны между 150 и 240 закрыты (заняты).
Uzbek 411, FL's between 150 and 240 are not available (occupied) on route TMD - DIBAD

ИЛИ

Узбек 411, на высотах до 1000 футов (300 м) докладывался сдвиг ветра
 Uzbek 411, wind shear reported up to 1000 ft (300 m)

или

Узбек 411, в районе С-Дарья стая птиц, перелет на запад, на 1000 футов (300 м)
 Uzbek 411, flock of birds in the vicinity of Syrdarya at 1000 ft (300 m), moving west.

91. При выдаче условий набора (снижения) используются ПОД (контрольные ориентиры) или расстояния до них, а также характеристики режима набора (снижения), например:

- а) на ... (пункт);
- б) набор (снижение) ускорьте (по возможности);
- в) 22 м.миль (40 км) после ... (пункт);
- г) за 11 м.миль (20 км) до ... (пункт);
- д) сразу после ... (пункт).

92. Указания в отношении выдерживания вертикальной скорости снижения (набора).

Узбек 411, ускорьте пересечение эшелона 240.
 Uzbek 411, expedite passing FL 240.

Узбек 411, ускорить пересечение эшелона 240.
 Uzbek 411, expedite passing FL 240.

или

Узбек 411, увеличьте (уменьшите) вертикальную скорость снижения (набора) до пересечения эшелона 240.
 Uzbek 411, increase (decrease) rate of descent (climb) until passing FL 240.

Узбек 411, увеличить (уменьшить) скорость снижения (набора) до пересечения эшелона 240.
 Uzbek 411, increase (decrease) rate of descent (climb) until passing FL 240.

93. При необходимости задержки ВС в установленной зоне ожидания орган ОВД выдает указание о выполнении полета в зоне ожидания и времени выхода из зоны ожидания.

Узбек 411, ожидайте над OGRIP на эшелоне 120. Подход в 40 минут.
 Uzbek 411, hold over OGRIP at FL 120, expected approach time 40.

Узбек 411, ожидать над OGRIP, на эшелоне 120. Подход в 40 минут.
 Uzbek 411, hold over OGRIP at FL 120, expected approach time 40.

94. При необходимости задержки ВС вне установленных зон ожидания органом ОВД может быть выдано указание о выполнении разворота на 360 градусов с указанием стороны разворота.

Узбек 411, выполняйте правый разворот на 360 °.
Uzbek 411, make orbit to your right.

Узбек 411, выполняю правый разворот на 360°.
Uzbek 411, making right orbit.

§13¹ Стандартные диспетчерские разрешения для вылетающих (прибывающих) воздушных судов

95. Выдача разрешения ЭВС на набор эшелона (высоты) по SID с опубликованными ограничениями по высоте и/или скорости, когда ЭВС должен набирать до разрешенного эшелона (высоты). В этом случае ЭВС соблюдает ограничения по высоте и скорости, опубликованные в SID, если они не отменены или изменены органом ОВД.

Узбек 411, набирайте эшелон 270 (6000 футов) DODUR 1B
Uzbek 411, climb via DODUR 1B FL 270 (altitude 6000 ft.).

Узбек 411, набираю эшелон 270 (6000 футов) DODUR 1B
Uzbek 411, climbing via DODUR 1B FL 270 (altitude 6000 ft.).

95¹. В случаях отмены ограничений для ВС, связанные с профилем SID:

1). При получении от органа ОВД разрешения отменить ограничения по высоте на SID, при наборе высоты, ЭВС:

а) набирает разрешенный эшелон без опубликованных ограничений по высоте;

б) выдерживает боковой профиль SID;

в) соблюдает опубликованные ограничения по скорости, либо выполняет указания по управлению скоростью, выданные диспетчером УВД.

Узбек 411, набирайте эшелон 270 (6000 футов) DODUR 1B, без ограничений по высоте.
Uzbek 411, climb via DODUR 1B FL 270 (altitude 6000 ft.), cancel level restriction(s).

Узбек 411, набираю эшелон 270 (6000 футов) DODUR 1B, без ограничений по высоте.
Uzbek 411, climbing via DODUR 1B FL 270 (altitude 6000 ft.), no level restriction(s).

2). При получении от органа ОВД разрешения отменить ограничения по высоте в указанной(ых) точке(ах) на SID, при наборе высоты, ЭВС:

а) набирает разрешенный эшелон и соблюдает опубликованные ограничения по высоте в указанной(ых) точке(ах);

- б) выдерживает боковой профиль SID;
 в) соблюдает опубликованные ограничения по скорости, либо выполняет указания по управлению скоростью, выданные диспетчером УВД.

Узбек 411, набирайте эшелон 270 (6000 футов) DODUR 1B, без ограничений по высоте в точке CM.

Uzbek 411, climb via DODUR 1B FL 270 (altitude 6000 ft.), cancel level restriction(s) at point CM.

Узбек 411, набираю эшелон 270 (6000 футов) DODUR 1B, без ограничений по высоте в точке CM.

Uzbek 411, climbing via DODUR 1B FL 270 (altitude 6000 ft.), no level restriction(s) at point CM.

- 3). При получении от органа ОВД разрешения отменить ограничения по скорости на SID, при наборе высоты, ЭВС:
 а) набирает разрешенный эшелон и соблюдает опубликованные ограничения по высоте;
 б) выдерживает боковой профиль SID.

Примечание: При этом предполагается, что опубликованные ограничения по скорости и указания по управлению скоростью, выданные органом УВД, отменены.

Узбек 411, набирайте эшелон 270 (6000 футов) DODUR 1B, без ограничений по скорости.

Uzbek 411, climb via DODUR 1B FL 270 (altitude 6000 ft.), cancel speed restriction(s).

Узбек 411, набираю эшелон 270 (6000 футов) DODUR 1B, без ограничений по скорости.

Uzbek 411, climbing via DODUR 1B FL 270 (altitude 6000 ft.), no speed restriction(s).

- 4). При получении от органа ОВД разрешения отменить ограничения по скорости, в указанной(ых) точке(ах) на SID, при наборе высоты, ЭВС:
 а) набирает разрешенный эшелон и соблюдает опубликованные ограничения по высоте;
 б) выдерживает боковой профиль SID;

Примечание: При этом предполагается, что опубликованные ограничения по скорости, в указанной(ых) органом ОВД точке(ах), отменяются.

Узбек 411, набирайте эшелон 270 (6000 футов) DODUR 1B, без ограничений по скорости в точке CM.

Uzbek 411, climb via DODUR 1B FL 270 (altitude 6000 ft.), cancel speed restriction(s) at

<i>point CM.</i>	<p><i>Узбек 411, набираю эшелон 270 (6000 футов) DODUR 1B, без ограничений по скорости в точке CM.</i></p> <p><i>Uzbek 411, climb via DODUR 1B FL 270(altitude 6000 ft.), no speed restriction(s) at point CM.</i></p>
------------------	---

5). При получении от органа ОВД разрешения на набор высоты и отмены ограничений по скорости и высоте по SID, ЭВС:

а) набирает разрешенный эшелон без опубликованных ограничений по высоте;

б) выдерживает боковой профиль SID;

Примечание: При этом предполагается, что опубликованные ограничения скорости и указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД, отменены.

<i>Узбек 411, набирайте без ограничений эшелон 270 (6000 футов).</i>	<p><i>Узбек 411, набираю без ограничений эшелон 270 (6000 футов).</i></p> <p><i>Uzbek 411, climbing unrestricted to FL 270(altitude 6000 ft.).</i></p>
<i>Uzbek 411, climb unrestricted to FL 270 (altitude 6000 ft.).</i>	

или

<i>Узбек 411, набирайте эшелон 270 (6000 футов). Без ограничений по скорости и высоте.</i>	<p><i>Узбек 411, набираю эшелон 270 (6000 футов) без ограничений по скорости и высоте.</i></p> <p><i>Uzbek 411, climbing FL 270 (altitude 6000 ft.), no level and speed restriction(s).</i></p>
<i>Uzbek 411, climb FL 270(altitude 6000 ft.). cancel level and speed restriction(s).</i>	

95². Когда вылетающему воздушному судну разрешено следовать прямо на опубликованную точку пути на SID, либо воздушное судно векторится в точку, которой нет на SID, то ограничения по скорости и высоте, до указанной точки, отменяются. Все оставшиеся опубликованные ограничения по скорости и высоте после указанной точки сохраняются.

В этом случае диспетчер УВД:

а) отменяет ВС выполнение SID;

б) повторяет разрешенный эшелон (высоту);

в) сообщает, по мере необходимости, об ограничениях по скорости и высоте;

Узбек 411, отменяю OGRIP 1 B, следуйте на KUNAS, набирайте эшелон 240(5000 футов)

Uzbek 411, cancel OGRIP 1B, direct to KUNAS, climb FL 240(altitude 5000 ft.)

или

Узбек 411, отменяю OGRIP 1 B, установите курс 290, набирайте эшелон 240(5000 футов), на траверзе OGRIP не ниже эшелон 60, ограничения по скорости отменены

Uzbek 411, cancel OGRIP 1B, set heading 290, climb FL 240(altitude 5000 ft.), abeam OGRIP not below FL60, cancel speed restrictions.

96. Выдача разрешения ЭВС на снижение по STAR с опубликованными ограничениями по высоте и/или скорости, когда ЭВС должен снижаться до разрешенного эшелона (высоты). В этом случае ЭВС соблюдает ограничения по высоте и скорости, опубликованные в STAR, если они не отменены или изменены органом ОВД.

Узбек 411, снижайтесь DODUR 1 C 3700 фут (700 метров).

Uzbek 411, descend DODUR 1 C altitude 3700 ft (700 meters height).

Узбек 411, снижаюсь 3700 футов DODUR 1C.

Uzbek 411, descending via DODUR 1B altitude 3700 ft (700 meters height).

96¹. В случаях отмены ограничений для ВС, связанные с профилем STAR:

1). При получении от органа ОВД разрешения отменить ограничения по высоте на STAR, при снижении, ЭВС:

а) снижается до разрешенного эшелона без опубликованных ограничений по высоте;

б) выдерживает боковой профиль STAR;

в) соблюдает опубликованные ограничения по скорости или выполняет указания по управлению скоростью, выданные органом УВД.

Узбек 411, снижайтесь TISIB 1 Z эшелон 80, без ограничения(й) по высоте.

Uzbek 411, descend via TISIB 1 Z FL80, cancel level restriction(s).

Узбек 411, снижаюсь TISIB 1 Z эшелон 80, без ограничения(й) по высоте.

Uzbek 411, descending via TISIB 1 Z FL80, no level restriction(s).

2). При получении от органа ОВД разрешения отменить ограничения по высоте в указанной(ых) точке(ах) на STAR, при снижении, ЭВС:

- а) снижается до разрешенного эшелона без опубликованного(ых) ограничения(й) по высоте в указанной(ых) точке(ах);
- б) выдерживает боковой профиль STAR;
- в) соблюдает опубликованные ограничения по скорости или выполняет указания по управлению скоростью, выданные органом УВД.

Узбек 411, снижайтесь TISIB 1 Z эшелон 80, без ограничения(й) по высоте над RORSU.

Uzbek 411, descend via TISIB 1 Z FL80, cancel level restriction(s) at RORSU.

Узбек 411, снижаюсь TISIB 1 Z эшелон 80, без ограничения(й) по высоте над RORSU.

Uzbek 411, descending via TISIB 1 Z FL80, no level restriction(s) at RORSU.

3). При получении от органа ОВД разрешения отменить ограничения по скорости на STAR, при снижении, ЭВС:

- а) снижается до разрешенного эшелона и соблюдает опубликованные ограничения по высоте;
- б) выдерживает боковой профиль STAR;

Примечание. При этом предполагается, что опубликованные ограничения по скорости и указания по управлению скоростью, выданные органом УВД, отменены.

Узбек 411, снижайтесь TISIB 1 Z эшелон 80, без ограничения(й) по скорости.

Uzbek 411, descend via TISIB 1 Z FL80, cancel speed restriction(s).

Узбек 411, снижаюсь TISIB 1 Z эшелон 80, без ограничения(й) по скорости.

Uzbek 411, descending via TISIB 1 Z FL80, no speed restriction(s).

4). При получении от органа ОВД разрешения отменить ограничения по скорости в указанной(ых) точке(ах) на STAR, при снижении, ЭВС:

- а) снижается до разрешенного эшелона и соблюдает опубликованные ограничения по высоте;
- б) выдерживает боковой профиль STAR.

Примечание: При этом предполагается, что опубликованные ограничения по скорости, в указанной(ых) органом ОВД точке(ах), отменены.

Узбек 411, снижайтесь TISIB 1 Z эшелон 80, без ограничения(й) по скорости над RORSU.

Uzbek 411, descend via TISIB 1 Z FL80, cancel speed restriction(s) at RORSU.

Узбек 411, снижаюсь TISIB 1 Z эшелон 80, без ограничения(й) по скорости над RORSU.
Uzbek 411, descending via TISIB 1 Z FL80, no speed restriction(s) at RORSU.

5). При получении от органа ОВД разрешения на снижение и отмены ограничений по скорости и высоте по STAR, ЭВС:

а) снижается до разрешенного эшелона без опубликованных ограничений по высоте;

б) выдерживает боковой профиль STAR;

Примечание: При этом предполагается, что опубликованные ограничения скорости и указания по управлению скоростью, выданные органом УВД, отменены.

Узбек 411, снижайтесь, без ограничения(й) эшелон 80.
Uzbek 411, descend unrestricted to FL80.

Узбек 411, снижаюсь, без ограничения(й), эшелон 80.
Uzbek 411, descending unrestricted to FL80.

или

Узбек 411, снижайтесь эшелон 80, без ограничения(й) по высоте и скорости.
Uzbek 411, descend FL80, cancel level and speed restriction(s).

Узбек 411, снижаюсь эшелон 80, без ограничения(й) по высоте и скорости.
Uzbek 411, descending FL80, no level and speed restriction(s).

96². Когда заходящему на посадку воздушному судну разрешено следовать прямо на опубликованную точку пути на STAR, либо воздушное судно векторится в точку, которой нет на STAR (FAF, FAP, final), то ограничения по скорости и высоте, до указанной точки, отменяются. Все оставшиеся опубликованные ограничения по скорости и высоте после указанной точки сохраняются.

В этом случае диспетчер УВД:

а) отменяет ВС выполнение STAR;

б) повторяет разрешенный эшелон (высоту);

в) сообщает, по мере необходимости, об ограничениях по скорости и высоте;

Узбек 411, отменяю TISIB 1 Z, следуйте на UNPAD, снижайтесь эшелон 80.
--

Uzbek 411, cancel TISIB 1 Z, direct to UNPAD, descend FL80.

или

Узбек 411, отменяю TISIB 1 Z , установите курс 290, снижайтесь эшелон 80, на траверзе RORSU не ниже эшелон 100, ограничения по скорости отменены

Uzbek 411, cancel TISIB 1 Z , set heading 290, descend FL80, abeam RORSU not below FL100, cancel speed restrictions.

§14. Сообщения экипажа ВС о выполнении действий в соответствии с рекомендациями БСПС.

97. После начала отклонения экипажем ВС от любого разрешения или указания органа ОВД с целью соблюдения рекомендации по разрешению угрозы столкновения (RA) БСПС:

*Узбек 411, RA TCAS.
Uzbek 411, TCAS RA.*

98. После выполнения маневра в соответствии с RA БСПС и возобновления выполнения выданного органом ОВД разрешения или указания.

*Узбек 411, конфликтная ситуация разрешена, снижаюсь (набираю) эшелон 310.
Uzbek 411, clear of conflict, returning to FL 310.*

или

*Узбек 411, конфликтная ситуация разрешена, сохраняю эшелон 310.
Uzbek 411, clear of conflict, maintaining to FL 310.*

99. В случае, когда экипаж ВС не может действовать в соответствии с диспетчерским разрешением (указанием) в связи с рекомендацией БСПС (TCAS) по разрешению угрозы столкновения, он передает сообщение органу ОВД, используя следующие выражения.

*Узбек 411, выполнить не могу, рекомендация TCAS.
Uzbek 411, unable to comply, TCAS resolution advisory.*

§15. Информация о взаимном расположении ВС.

100. Информация о взаимном местоположении ВС содержит следующие сведения:

- а) при наличии радиолокационного контроля:
 - курсовой угол конфликтующего ВС;
 - расстояние между ВС;
 - относительное перемещение;
 - эшелон (высота) полета;

тип ВС;

Узбек 411, слева 60 градусов, удаление 8 м.миль (15 км), пересекающий слева направо, на эшелоне 220, Боинг 767.

Uzbek 411, traffic 10 o'clock, distance 8 nm (15 km), crossing from left to right, at FL220, Boeing 767.

- б) при отсутствии радиолокационного контроля: точка пересечения;
расчетное время пересечения;
эшелон (высота) полета
тип ВС.

Узбек 411, пересекающий борт над KARAT в 15 минут, эшелон 230, Ил-62.

Uzbek 411, crossing traffic estimating KARAT at 15, FL 230, IL-62.

101. Относительное перемещение ВС передается (сообщается) соответствующими терминами:

- а) сближение;
- б) попутное, встречное;
- в) расхождение, обгон;
- г) пересечение слева направо (справа налево);
- д) впереди (сзади).

Узбек 411, неизвестное воздушное судно, справа под 30, удаление 22 м.мили (40 км), пересекает курс справа налево, эшелон неизвестен.

Uzbek 411, unknown traffic 1 o'clock, distance 22 nm (40 km), crossing from right to left, FL unknown.

*Узбек 411, информацию принял
Uzbek 411, copied*

ИЛИ

Узбек 411, впереди, удаление 16 м.миль (30 км), встречный на эшелоне 240, А320, сохраняйте эшелон 250.

Uzbek 411, maintain FL 250, opposite traffic 12 o'clock, 16 nm (30 km), at FL 240, A320.

Узбек 411, информацию принял,

*сохраняю эшелон 250.
Uzbek 411, roger, maintaining FL 250.*

или

*Узбек 411, в районе DIBAD слева направо, на эшелоне 180 пересекающий Ил-62.
Uzbek 411, crossing traffic from left to right over DIBAD, FL 180, IL-62.*

*Узбек 411, информацию принял.
Uzbek 411, roger.*

§16. Сообщения о местоположении ВС.

102. Сообщения о местоположении передаются экипажами ВС при пролете установленных ПОД, границ районов ОВД или назначенных органом ОВД контрольных пунктов (рубежей).

103. Сообщения о местоположении содержат следующие элементы информации:

- а) позывной ВС;
- б) наименование ПОД, контрольного пункта, рубежа (положение самолёта относительно него) или обозначение стандартной схемы выхода (подхода);
- в) время пролета ПОД (контрольного пункта, рубежа);
- г) выдерживаемый эшелон (высота) полета или пересекаемый и заданный эшелон (высоту) при наборе (снижении);
- д) наименование и расчетное время пролета следующего (очередного) ПОД (контрольный пункт, рубеж) и;
- е) наименование последующего ПОД (контрольного пункта, рубежа).

*Узбек 411, ASHGA 18, эшелон 300,
BUPOR 28, далее RAVEN.
Uzbek 411, ASHGA 18, FL 300, BUPOR
28, RAVEN next*

104. Зарезервировано.

105. Зарезервировано.

106. При наличии информации об опасных метеорологических явлениях в районе ОВД (болтанка, грозовая деятельность, сильные ливневые осадки, обледенение, электризация атмосферы), орган ОВД:

- а) сообщает об этом экипажам ВС с указанием районов на трассе с опасными метеоусловиями;
- б) информирует о смещении грозовых очагов;
- в) выдает рекомендации по обходу таких районов;
- г) при необходимости выдает рекомендации о смене эшелона полета.

*Узбек 411, наблюдается кучево-дождевая облачность и сильная болтанка на эшелоне 320
Uzbek 411, there are CB and heavy turbulence at FL 320.*

или

Узбек 411, впереди на трассе наблюдается кучево-дождевая облачность верхняя кромка до эшелона 310, борты обходили на эшелоне 330 сверх облаков
 Uzbek 411, there are CB on route ahead of you, top up to FL 310, aircraft avoided at FL 330 above clouds.

или

Узбек 411, в районе DIBAD гроза, смещение на юго-восток.
 Uzbek 411, thunderstorm in the vicinity of DIBAD, moving south-east.

Узбек 411, наблюдаю по бортовому, разрешите обход левее трассы 5 м.миль (10 км).
 Uzbek 411, on weather radar, request deviation 5 nm (10 kilometers) left of track.

или

Узбек 411, наблюдаю по бортовому, разрешите обход левее с курсом 040.
 Uzbek 411, have on weather radar, request heading 040 to avoid

Узбек 411, обход по бортовому левее разрешаю, изменения курса докладывать.
 Uzbek 411, deviation to the left approved, report heading change.

или

Узбек 411, в районе OGRIP гроза, смещение на юго-восток, следуйте курсом 050.
 Uzbek 411, thunderstorm in the vicinity of OGRIP, moving south-east, fly heading 050.

Узбек 411, курс 050.
 Uzbek 411, heading 050.

107. При необходимости смены эшелона в поворотном пункте маршрута из-за изменения общего направления полета или системы эшелонирования экипаж ВС сообщает органу ОВД расчетное время пролета данного пункта и информирует об ожидаемом эшелоне полета.

Узбек 411, RASID 24, эшелон 320, TRZ 25, далее рассчитываю эшелон 330
 Uzbek 411, RASID 24, FL 320, TRZ at 25, expecting FL 330

§17. Сообщения в отношении оснащенности ВС бортовым оборудованием.

108. Орган ОВД может запросить подтверждение об оснащенности ВС определенным оборудованием.

Узбек 411, подтвердите, оборудован системой предупреждения о сдвиге ветра (RNAV, TCAS, 8,33)
 Uzbek 411, confirm, windshear alerting system (RNAV; TCAS; 8,33) equipped

или

Узбек 411, подтвердите допуск к RVSM.
 Uzbek 411, confirm RVSM approved.

Узбек 411, подтверждаю, оборудован системой предупреждения о сдвиге ветра (RNAV; TCAS; 8,33)
 Uzbek 411, affirm, windshear alerting system (RNAV; TCAS; 8,33) equipped

или

Узбек 411, отсутствует система предупреждения о сдвиге ветра (RNAV; TCAS; 8,3.)
 Uzbek 411, negative windshear alerting system (RNAV; TCAS; 8,33)

или

Узбек 411, подтверждаю допуск к RVSM.
 Uzbek 411, affirm, RVSM.

или

Узбек 411, отсутствует допуск к RVSM.
 Uzbek 411, negative RVSM.

или

76478, отсутствует допуск к RVSM, государственное ВС.
 76478, negative RVSM state aircraft

Глава IV. Общая радиолокационная фразеология.

§18. Радиолокационное опознавание ВС.

109. Прежде чем обеспечить ВС радиолокационным обслуживанием устанавливается его радиолокационное опознавание, о чем информируется экипаж ВС.

Узбек 411, опознаны, на трассе (маршруте), сохраняйте эшелон 290
 Uzbek 411, identified, on route, maintain FL 290

или

Узбек 411, для опознавания выполняйте разворот влево, курс 090
 Uzbek 411, turn left, heading 090 for identification.

Разворот влево, курс 090, Узбек 411.
 Left heading 090, Uzbek 411.

110. При запросе экипажем ВС местоположения или при уклонении ВС от трассы (маршрута полета), экипажу ВС передается информация о местоположении

относительно трассы (маршрута полета) или пункта на трассе (маршруте) и, при необходимости, курс (магнитный путевой угол) следования.

Узбек 411, прошу место. Uzbek 411, request position.

Узбек 411, 4 м.мили (8 км) правее (левее) трассы (маршрута), удаление от (до) BR 40 миль (75 км). Uzbek 411, 4 nm (8 km) right (left) of route, distance 40 nm (75 km) from (to) BR.

111. После выхода ВС на трассу (маршрут), диспетчер сообщает об этом экипажу ВС, при необходимости, передает информацию о местоположении.

Узбек 411, на трассе (маршруте), удаление 22 мили (40 км) от (до) BR.

Uzbek 411, on route (track), distance 22 nm (40 km) from (to) BR.

или

Узбек 411, на трассе (маршруте) севернее 43 мили (80 км) от MIKNO.
--

Uzbek 411, on route (track), 43 nm (80 km) north of MIKNO.
--

112. После радиолокационного опознавания, ВС выполняет полет согласно плана полета или по траектории в соответствии с диспетчерским разрешением, ведет непрерывное прослушивание канала (частоты) радиотелефонной связи и докладывает пролет контрольных пунктов только по указанию (запросу) органа ОВД.

Узбек 411, Опознаны. Uzbek 411, Identified.
--

Узбек 411. Uzbek 411.

Узбек 411, Опознаны, доложить RAVEG Uzbek 411, Identified, Next report RAVEG

Узбек 411, RAVEG доложу. Uzbek 411, will report RAVEG.

§19. Разведение ВС по индикатору РЛС.

113. Для обеспечения безопасного эшелонирования и разведения ВС орган ОВД передает сообщение экипажу ВС, включающее следующие элементы:

- а) информация о конфликтном движении;
- б) указание относительно маневра для обеспечения эшелонирования.

Узбек 411, впереди 22 м.мили (40 км), на эшелоне 260 А320, следуйте курсом 310 до команды

Uzbek 411, traffic A320 at FL 260, 22 nm (40 km) ahead of you, fly heading 310 till advised.

*Курс 310 Узбек 411.
Fly heading 310, Uzbek 411.*

ИЛИ

Узбек 411, следуйте на REPLI для создания интервала, впереди Ил-114, пересекает эшелон 180, между вами 19 м.миль (35 км)

Uzbek 411, direct REPLI for spacing, traffic Il-114, 19 nm (35 km) ahead of you, passing FL 180.

*Узбек 411, следовать на REPLI.
Uzbek 411, direct REPLI.*

ИЛИ

Узбек 411, следуйте курсом 205, для создания интервала, встречный от CV к четвертому, пересекает эшелон 130.

Uzbek 411, heading 205 for spacing, opposite traffic from CV to final, passing FL 130.

*Узбек 411, курс 205
Uzbek 411, heading 205.*

§20. Использование средств вторичной радиолокации.

114. При использовании средств вторичной радиолокации и радиообмене между органом ОВД и экипажем ВС, используются стандартные фразы относительно работы приемоответчиков ВОРЛ.

Фраза		Значение
Установите код ответчика ...	<i>Squawk</i>	<i>Установите код индивидуального опознавания согласно указанию</i>
Код ответчика режим опознавания	<i>Squawk ident</i>	<i>Передайте опознавательный сигнал вашего ответчика</i>
Подтвердите код ответчика	<i>Confirm squawk</i>	<i>Подтвердите код индивидуального опознавания</i>
Установите повторно код ответчика ...	<i>Reset squawk...</i>	<i>Установите повторно назначенный код индивидуального опознавания</i>
Код ответчика «7700»	<i>Squawk "MAYDAY"</i>	<i>Установите аварийный код</i>
Проверьте установку высотомера и подтвердите высоту	<i>Check altimeter setting and confirm your flight level (height, altitude)</i>	<i>Проверьте установку высотомера и подтвердите высоту полета</i>

Фраза		Значение
<i>Подтвердите высоту</i>	<i>Confirm your height (FL, altitude)</i>	<i>Проверьте и подтвердите высоту полета</i>
<i>Код ответчика режим «STAND BY»</i>	<i>Squawk «STAND BY»</i>	<i>Установите приемоответчик в режим «STAND BY»</i>
<i>Отключите режим «С», неправильная индикация.</i>	<i>Stop squawk «С», wrong indication.</i>	<i>Переведите ваш ответчик в режим без ответа по высоте.</i>

115. Ответ экипажа ВС на указание органа ОВД в отношении использования средств вторичной радиолокации представляет собой подтверждение или повторение информации.

<i>Узбек 411, код ответчика 4452. Uzbek 411, squawk 4452.</i>	<i>Код ответчика 4452, Узбек 411 Squawking 4452, Uzbek 411.</i>
<i>Узбек 411, подтвердите код ответчика 4452. Uzbek 411, confirm squawk 4452.</i>	<i>Узбек 411, подтверждаю код ответчика 4452. Uzbek 411, affirm, squawk 4452</i>
<i>Узбек 411, проверьте установку давления и подтвердите эшелон (высоту) Uzbek 411, check altimeter setting and confirm flight level (height, altitude)</i>	<i>Узбек 411, QNE 760, эшелон 160. Uzbek 411, FL 160 standard</i>
<i>Узбек 411, подтвердите эшелон (высоту) Uzbek 411, verify flight level (height, altitude)</i>	<i>Узбек 411, сохраняю эшелон 160. Uzbek 411, maintaining FL 160.</i>
<i>Узбек 411, проверьте работу ответчика Uzbek 411, check your transponder.</i>	<i>Узбек 411, ответчик не работает Uzbek 411, transponder failure.</i>

§21. Радиолокационное наведение (векторение).

116. При применении наведения (векторения) или спрямления маршрута полета при диспетчерском обслуживании орган ОВД выдает экипажу ВС

разрешение, включающее направление полета на точку наведения и, при необходимости, магнитный курс (магнитный путевой угол) и расстояние до точки наведения.

Узбек 411, следуйте на BIKAS.
Uzbek 411, proceed direct BIKAS.

Узбек 411, следовать на BIKAS.
Uzbek 411, proceed direct BIKAS.

или

Узбек 411, после SR следуйте на ROGAV.
Uzbek 411, after SR proceed direct ROGAV.

Узбек 411, после SR следовать на ROGAV.
Uzbek 411, after SR proceed direct ROGAV.

или

Узбек 411, следуйте на GOPAR, путевой угол 275, расстояние 230 м.миль (426 км).

Uzbek 411, route direct GOPAR, magnetic track 275, distance 230 nm (426 km).

Узбек 411, следовать на GOPAR, путевой угол 275
Uzbek 411, route direct GOPAR, magnetic track 275.

117. При применении радиолокационного наведения (векторения) посредством изменения траектории полета при прилете, орган ОВД выдает указание, включающее следующие элементы:

- а) курс полета;
- б) цель применения наведения (векторения).

Узбек 411, следуйте прежним курсом, для создания интервала, вы третий на посадку.
Uzbek 411, continue present heading, your number 3 to land.

Узбек 411, следую с курсом 050.
Uzbek 411, continue heading 050.

или

Узбек 411, вправо курс 150, векторение для захода ИЛС ВПП 08 Левая.
Uzbek 411, right heading 150, radar vectoring for ILS approach RWY 08 Left

Узбек 411, вправо, курс 150.
Uzbek 411, right heading 150.

Примечание. При получении от органа ОВД указания о следовании «текущим курсом (present heading)» экипаж ВС подтверждает текущее значение курса следования.

118. При необходимости создания интервала выполнением маневра разворота на 360 градусов экипажу ВС выдается указание, включающее следующие элементы:

- а) маневр;
- б) сторона выполнения маневра;
- в) эшелон (высота) выполнения маневра (при необходимости);
- г) информация о взаимном местоположении с конфликтным ВС или другая информация о причине выполнения маневра.

Узбек 411, выполните орбиту влево (вправо) для задержки, сохраняйте эшелон 60, ВПП занята замером сцепления.

Uzbek 411, make left (right) orbit for delay, maintain FL 60, runway is occupied, breaking coefficient measuring in progress.

Узбек 411, выполняю орбиту влево (вправо), сохраняю эшелон 60.

Uzbek 411, making left (right) orbit, maintaining FL 60.

118¹. При необходимости возобновления полета по SID в процессе применения наведения (векторения) воздушному судну выдается соответствующее диспетчерское разрешение с указанием условий.

Узбек 411, разрешаю следовать на OSDAK, набирайте эшелон 260, ожидайте возвращение на SID BAMUT 1 A над OSDAK.

Uzbek 411, cleared direct to OSDAK, climb FL 260, expect rejoin SID BAMUT 1 A at OSDAK.

или

Узбек 411, вправо курс 210 для создания интервала, набирайте эшелон 260, ожидайте возвращение на SID BAMUT 1 A над OSDAK.

Uzbek 411, turn right heading 210 for separation, climb FL 260, expect rejoin SID BAMUT 1 A at OSDAK.

затем

Узбек 411, возвращайтесь на SID BAMUT 1 A над OSDAK.

Uzbek 411, rejoin SID BAMUT1A at OSDAK.

или

Узбек 411, разрешаю следовать на OSDAK набирайте эшелон 260.

Uzbek 411, cleared direct to OSDAK, climb FL 260.

затем

Узбек 411, возвращайтесь на SID

BAMUT 1 A над OSDAK.

Uzbek 411, rejoin SID BAMUT 1 A at OSDAK.

118². При необходимости возвращения выполнения полета по STAR в процессе применения наведения (векторения) воздушному судну выдается соответствующее диспетчерское разрешение с указанием условий.

Узбек 411, разрешаю следовать на RORSU, снижайтесь эшелон 80, ожидайте возвращение на STAR TISIB 1 Z над ALIBA.

Uzbek 411, cleared direct to RORSU, descend FL 80, expect rejoin STAR TISIB 1 Z at ALIBA.

затем

Узбек 411 возвращайтесь на STAR TISIB 1 Z над ALIBA.

Uzbek 411, rejoin STAR TISIB1Z at ALIBA.

или

Узбек 411, разрешаю следовать на RORSU, снижайтесь эшелон 80.

Uzbek 411, cleared direct to RORSU, descend FL 80.

затем

Узбек 411 возвращайтесь на STAR TISIB 1 Z над RORSU.

Uzbek 411, rejoin STAR TISIB1Z at RORSU.

§ 21¹. Фразеология при управлении скоростью

118³. При запросе экипажа ВС разрешения на снижение (набор высоты) без ограничения по скорости орган ОВД выдает соответствующее разрешение или выдает указание на выдерживание опубликованной скорости полета.

Узбек 411, разрешите без ограничения по скорости.

Uzbek 411, request without speed restriction.

Узбек 411, разрешаю без ограничения по скорости.

Uzbek 411, no speed restriction.

или

Узбек 411, выдерживайте опубликованную скорость.

Uzbek 411, maintain published speed.

118⁴. В случаях, когда воздушная обстановка и/или условия снижения (набора высоты) требуют выдерживания скоростей полета, отличных от установленных

значений для данного воздушного пространства и/или процедуры прибытия (вылета), орган ОВД может выдавать соответствующее разрешение (указание).

118⁵. Перед выдачей указаний по управлению скорости полета орган ОВД запрашивает ВС о значении текущей скорости полета.

Узбек 411, Доложите приборную скорость.

Uzbek 411, Report indicated speed.

Узбек 411, Скорость 270 узлов (500 км/ч).

Uzbek 411, SPEED 270 knots (500 km/h).

118⁶. При выдаче указаний по управлению скорости полета орган ОВД сообщает ВС значение скорости полета и при необходимости условия её выдерживания.

Узбек 411, Выдерживайте скорость 270 узлов (500 км/ч) или более (или менее) до RORSU (до пересечения эшелона 90).

Uzbek 411, Maintain speed 270 knots (500 km/h) or greater (or less) until RORSU (until passing FL90).

Узбек 411, Не превышайте скорость 270 узлов (500 км/ч).

Uzbek 411, Do not exceed speed 270 knots (500 km/h).

Узбек 411, Выдерживайте данную скорость.

Uzbek 411, Maintain present speed.

Узбек 411, Увеличьте (уменьшите) скорость до 250 узлов (460 км/ч) или более (менее).

Uzbek 411, Increase (reduce) speed to 250 knots (460 km/h) or greater (or less).

Узбек 411, Увеличьте (уменьшите) скорость на 20 узлов (40 км/ч).

Uzbek 411, Increase (reduce) speed by 20 knots (40 km/h).

Узбек 411, Уменьшите скорость до минимальной скорости захода на посадку.

Uzbek 411, Reduce to minimum approach speed.

Узбек 411, По возможности уменьшите скорость до минимальной скорости при убранной механизации и шасси.

Uzbek 411, Reduce to minimum clean speed, if able.

118⁷. В случае невозможности выдерживания указанных скоростей полета по какой либо причине экипаж ВС докладывает об этом органу ОВД для получения альтернативного разрешения (указания) и при необходимости информирует о причине.

*Узбек 411, не возможно из-за болтанки.
Uzbek 411, unable due to turbulence.*

118⁸. После окончания управления по скорости орган ОВД информирует об этом ВС и сообщает ему об установлении скорости по усмотрению экипажа или восстановления опубликованной скорости полета.

Узбек 411, восстановите нормальную скорость.

Uzbek 411, resume normal speed.

или

Узбек 411, Ограничения УВД по скорости отсутствуют.

Uzbek 411, No ATC speed restrictions.

или

Узбек 411, восстановите опубликованную скорость.

Uzbek 411, resume published speed.

§22. Фразеология при выдаче предупреждений.

119. В случае срабатывания предупреждения о нарушении минимальной безопасной высоты, орган ОВД первоначально дает указание на набор высоты и сообщает о нарушении ограничения по высоте.

Узбек 411, прекратите снижение немедленно, проверьте высоту, QFE 960 мб (QNH 1010 мб), предупреждение о минимальной безопасной высоте.

Uzbek 411, Stop descent immediately, check your height (altitude), QFE 960 mb (QNH 1010 mb), low altitude warning.

или

Узбек 411, предупреждаю о близости земли, немедленно набирайте 3400 фут, QNH 1015 мб (600 метров, QFE 965 мб).

Uzbek 411, terrain alert, climb immediately altitude 3400 ft, QNH 1015 mb (600 meters height, QFE 965 mb).

Глава V. Типовая фразеология радиообмена при ОВД.

§23. Запрос и выдача диспетчерского разрешения на полет по маршруту.

120. Экипаж ВС запрашивает диспетчерское разрешение на полет по маршруту не ранее, чем за 15 минут до ожидаемого времени отправления.

121. Запрос экипажем ВС диспетчерского разрешения на полет по маршруту содержит следующие элементы:

- а) аэродром назначения (при выполнении аэродромной тренировки - вид тренировки);
- б) эшелон (высота) полета.

122. Выдаваемое экипажу ВС диспетчерское разрешение на полет по маршруту содержит элементы в следующем порядке:

- а) опознавательный индекс ВС;
- б) аэродром назначения (вид тренировки);
- в) обозначение назначенного стандартного маршрута вылета SID (условия выхода из района аэродрома);
- г) разрешенный эшелон (высота) полета (если не указано, либо отличается от опубликованного(ой));
- д) код ответчика ВОРЛ;
- е) при необходимости, любые другие необходимые указания или информация, не включенные в описание SID, например ожидаемая частота для установления связи после взлета, SLOT-TIME и др.

Узбек 411, Ташкент-Деливери, разрешено на Нукус, выход DODUR1A, первоначально набор эшелона 120, код ответчика 4401, слот 05.10, после взлета работайте с «Подходом» 125,2.

Uzbek 411, Tashkent-Delivery, cleared to Nukus, DODUR1A departure, initially climb FL 120, squawk 4401, slot-time 05.10, after (when) airborne contact Approach (Departure)125,2.

123. Зарезервировано.

124. При отсутствии на аэродроме диспетчерского пункта «Деливери», диспетчерское разрешение на полет по маршруту выдает назначенный полномочный орган ОВД до достижения ВС предварительного старта.

§24. Запросы о запуске двигателей.

125. Запрос экипажем ВС разрешения на запуск двигателей (двигателя) содержит следующие элементы:

- а) прием информации АТИС (при ее наличии на аэродроме);
- б) место стоянки ВС;
- в) запрос о буксировке и (или) запуске двигателей.

Примечание. Если от экипажа ВС не поступил доклад о приеме информации АТИС, диспетчер органа ОВД требует от него её прослушивания.

При выдаче разрешения на запуск орган ОВД информирует экипаж ВС о значении атмосферного давления на аэродроме (QFE или QNH) (в случае отсутствия АТИС на аэродроме) и используемой ВПП для взлета.

Ташкент-Руление, Узбек 411, информация «Альфа», стоянка 15, разрешите буксировку, запуск.
Tashkent-Ground, Uzbek 411, information «Alpha», stand 15, request push-back (towing) and start-up.

или

Ташкент-Руление, Узбек 411, информация «Альфа», стоянка 2, разрешите запуск.
Tashkent-Ground, Uzbek 411, information «Alpha», stand 2, request start-up.

<p><i>Узбек 411, Ташкент-Руление, запуск разрешаю, QFE 976 мб (731 мм) (QNH 1026 мб), ВПП 26.</i> <i>Uzbek 411, Tashkent-Ground, start-up approved, QFE 976 mb (731 mm) (QNH 1026 mb), RWY 26.</i></p>	
	<p><i>Узбек 411, запуск разрешили, QFE 976 мб (731 мм) (QNH 1026 мб), ВПП 26.</i> <i>Uzbek 411, start-up approved, QFE 976 mb (731 mm) (QNH 1026 mb), RWY 26.</i></p>

126. В случаях изменений в оперативной или метеорологической информации, не вошедших в информацию АТИС, орган ОВД передает эти изменения экипажу ВС.

127. На аэродромах, где не обеспечивается автоматическая передача информации в районе аэродрома, экипаж ВС может запросить текущую информацию по аэродрому до запуска двигателей.

Андижан-Вышка, Узбек 411, прошу информацию для вылета.
Andijan-Tower, Uzbek 411, request departure information.

<p><i>Узбек 411, Андижан-Вышка, ветер 290 градусов, 6 узлов (3 м/с), видимость 1500 м, облачность сплошная 750 фут (230 м), температура 5, точка росы 2, QNH 1009 мб (QFE 953 мб, 715 мм), ВПП 22.</i> <i>Uzbek 411, Andijan-Tower, wind 290 degrees 6 knots (3 m/s), visibility 1500 m,</i></p>

clouds overcast 750 ft (230 m), temperature 5, due point 2, QNH 1009 mb (QFE 953 mb, 715 mm), RWY 22.

Узбек 411, QNH 1009 мб (QFE 953 мб, 715 мм), ВПП 22.

Uzbek 411, QNH 1009 mb (QFE 953 mb, 715 mm), RWY 22.

128. Запрос экипажем вертолета разрешения на запуск двигателей и контрольное висение:

Ташкент-Руление, 20123, разрешите запуск и контрольное висение, информация «Alpha».

Tashkent-Ground, 20123, request start up and check poising (hovering), information «Alpha».

20123, Ташкент-Руление, запуск и контрольное висение разрешаю, QFE 715 (953 мб) (QNH 1003 мб), ВПП 08.

20123, Tashkent-Ground, start up and check poising (hovering) approved, QFE 715 mm (953 mb) (QNH 1003 mb), RWY 08.

20123, запуск и контрольное висение разрешили, QFE 715 (953 мб) (QNH 1003 мб), ВПП 08.

20123 start up and hovering (poising) approved, QFE 715 mm (953 mb) (QNH 1003 mb), RWY 08

20123, контрольное висение выполнил, взлет по-самолетному, разрешите предварительный.

20123, hovering (poising) completed, take-off as airplane, request taxi.

ИЛИ

20123, контрольное висение выполнил, взлет по-вертолетному.

20123, hovering (poising) completed, take-off as helicopter, request taxi.

20123, предварительный разрешаю, ВПП 25 по РД 3

20123, taxi to holding point RWY 25 via taxiway 3.

129. Если вылет задерживается, экипажу ВС указывается время запуска или планируемое время вылета.

Узбек 411, Ташкент-Руление, запуск в 22.
Uzbek 411, Tashkent-Ground, start-up at

22.

ИЛИ

Узбек 411, Ташкент-Руление, ждaть, вылет в 45.

Uzbek 411, Tashkent-Ground, stand by, departure at 45.

Узбек 411, ждaть.

Uzbek 411, stand by.

§25. Запросы на буксировку.

130. При необходимости буксировки ВС к месту запуска, экипаж ВС запрашивает у органа ОВД разрешение на буксировку.

Ташкент-Руление, Узбек 411, информация «Альфа», стоянка 20, разрешите буксировку.

Tashkent-Ground, Uzbek 411, information «Alpha», stand 20, request push-back (towing)

131. Выдаваемое экипажу ВС разрешение на буксировку содержит:

- а) условия буксировки (вперед, назад);
- б) маршрут буксировки;
- в) место окончания буксировки.

При передаче разрешения на буксировку одновременно могут передаваться условия запуска:

- а) по готовности (when ready);
- б) по запросу (on request);
- в) в назначенное время (at).
- г) в назначенном месте.

Узбек 411, Ташкент-Руление, буксировку назад (вперед) разрешаю на РД 1

Uzbek 411, Tashkent-Ground, cleared push-back (towing) to taxiway 1.

Узбек 411, буксировку назад (вперед) разрешили на РД 1.

Uzbek 411, cleared push-back (towing) to taxiway 1.

ИЛИ

Узбек 411, ждaть.

Uzbek 411, Tashkent-Ground, stand by.

Узбек 411, ждaть.

Uzbek 411, stand by.

§26. Указания о порядке руления на предварительный старт.

132. Указание органа ОВД о порядке руления на предварительный старт содержит сведения:

- а) номер маркированной ВПП (МПУ взлета);
- б) маршрут руления;
- в) условия руления (при наличии препятствий и ограничений);

г) место обязательной остановки ВС, если оно определено не на предварительном старте;

д) указание о следовании за машиной сопровождения (в случаи, когда предоставляется сопровождение ВС).

Узбек 411, разрешите предварительный.
<i>Uzbek 411, request taxi.</i>

<i>Узбек 411, предварительный разрешаю, ВПП 27, по РД 4, РД 1, за машиной сопровождения.</i>
--

<i>Uzbek 411, taxi to holding point RWY 27 via TWY 4, TWY 1, follow «follow me» car.</i>
--

или

<i>Узбек 411, ВПП 25 Левая, рулите по РД 8 до пересечения с магистральной.</i>
--

<i>Uzbek 411, RWY 25 Left, taxi down TWY 8, hold short of main TWY.</i>

или

<i>Узбек 411, предварительный разрешаю РД 6, вылет с ГВПП 27.</i>

<i>Uzbek 411, taxi to holding point TWY 6, departure grass RWY 27.</i>
--

133. В процессе руления орган ОВД информирует экипаж ВС о движении ВС, способных создать угрозу столкновения.

<i>Узбек 411, слева направо пересекает Ил 86, пропустить.</i>

<i>Uzbek 411, give way for IL-86 crossing from left to right.</i>

<i>Узбек 411, пропустить Ил 86.</i>

<i>Uzbek 411, to give way for IL-86 from left.</i>
--

§27. Сообщения о достижении места предварительного старта (обязательной остановки).

134. При достижении места предварительного старта или обязательной остановки ВС, экипаж ВС докладывает об этом органу ОВД.

<i>Узбек 411, на предварительном РД 1.</i>
--

<i>Uzbek 411, holding point TWY 1.</i>
--

<i>Узбек 411, работайте с «Вышкой» (со Стартом), 120,4.</i>

<i>Uzbek 411, contact «Tower» 120,4.</i>
--

134¹. В целях уменьшения сеансов радиосвязи, в случаях не требующих обязательной остановки ВС на предварительном старте (отсутствие условий ограниченной видимости, препятствий на маршруте руления, текущая воздушная обстановка), диспетчер УВД после согласования с диспетчером смежного диспетчерского пункта передает УВД до доклада ЭВС о достижении ВС места предварительного старта.

§28. Указания о порядке руления после посадки.

135. Указание диспетчера о порядке руления содержит сведения:
- а) маршрут руления;
 - б) условия руления (при наличии препятствий и ограничений);
 - в) место стоянки или место установки ВС на перроне («носом на восток», «по указанию встречающего»);
 - г) указание относительно следования за машиной сопровождения.

136. Указания экипажу ВС передаются после получения от него доклада о местонахождении ВС.

Ташкент-Руление, Узбек 411, РД 5.

Tashkent-Ground, Uzbek 411, TWY 5.

Узбек 411, Ташкент-Руление, по РД 5, РД 2, стоянка 8.

Uzbek 411, Tashkent-Ground, TWY 5, TWY 2, stand 8.

или

Узбек 411, Ташкент-Руление, по РД 5, РД 3 до траверза стоянки 85, стоянка 84, установка тягачом.

Uzbek 411, Tashkent-Ground, TWY 5 and TWY 3, abeam stand 85, expect towing to stand 84.

или

Узбек 411, Ташкент-Руление, РД 1 и РД 6, следуйте за машиной сопровождения, стоянка 14.

Uzbek 411, Tashkent-Ground, TWY 1 and TWY 6, follow leader van, stand 14.

или

Узбек 411, по РД 6 на перрон, стоянка 2, носом на восток.

Uzbek 411, Tashkent-Ground, TWY 6 to the apron, stand 2, facing east.

§29. Занятие исполнительного старта и выдача разрешений на выполнение взлета.

137. При установлении радиотелефонной связи с органом ОВД на предварительном старте перед вылетом, экипаж ВС передает сообщение, включающее следующие элементы:

- а) место ВС;
- б) готовность к вылету или время, через которое ВС будет готово к вылету (или время прогрева двигателей на ВПП).

138. Разрешение на занятие исполнительного старта и на выполнение взлета (когда применяется немедленный взлет или взлет с кратковременной остановкой на ВПП) содержит:

- а) направление и скорость ветра у поверхности рабочей ВПП (при выдаче разрешения на взлет);
- б) номер маркированной ВПП (МПУ взлета);

в) при наличии в аэропорту радиовещательной передачи АТИС – изменения в оперативной и метеорологической информации, которые не включены в сообщения АТИС;

г) при отсутствии в аэропорту радиовещательной передачи АТИС – информацию об изменениях относительно ранее переданных на борт ВС метеоусловий, а также состоянии ВПП, наличии скопления и перелетов птиц;

д) изменения в условиях выхода из района аэродрома в случае отличия от ранее выданного диспетчерского разрешения.

<i>Ташкент-Вышка, Узбек 411, РД 2, к вылету готов.</i>	
	<i>Tashkent-Tower, Uzbek 411, TWY 2, ready for departure.</i>
<i>Узбек 411, Ташкент-Вышка, ветер 100 градусов, 4 узла (2 м/с), взлет разрешаю ВПП 08 Левая. Uzbek 411, Tashkent-Tower, wind 100 degrees, 4 knots (2 m/s), cleared for take-off RWY 08 Left.</i>	
<i>или</i>	
<i>Узбек 411, Ташкент-Вышка, занимайте исполнительный и ждите, ВПП 08 Левая.</i>	
<i>Uzbek 411, Tashkent-Tower, line up and wait, RWY 08 Left.</i>	
	<i>Занимаю исполнительный и ждите, ВПП 08 Левая, Узбек 411. Line up and wait, RWY 08 Left, Uzbek 411</i>
<i>затем</i>	
<i>Узбек 411, ветер 100 градусов, 4 узла (2 м/с), взлет разрешаю ВПП 08 Левая. Uzbek 411, wind 100 degrees, 4 knots (2 m/s), cleared for take-off RWY 08 Left.</i>	
	<i>Узбек 411, взлет разрешили ВПП 08 Левая.</i>
	<i>Uzbek 411, cleared for take-off RWY 08 Left.</i>

139. По истечении времени прогрева (окончания опробования двигателей) и готовности к взлету экипаж ВС информирует орган ОВД о готовности к вылету:

<i>Узбек 411, к вылету готов. Uzbek 411, ready for departure.</i>

140. В случае инициирования выполнения взлета ВС не от начала ВПП органом ОВД, диспетчер УВД дополнительно передает сообщение экипажу ВС о значении располагаемой длины разбега (TORA - take-off run available) от того места, откуда предполагается начало разбега ВС.

Узбек 411, занимайте исполнительный ВПП 08 Левая от РД 3, располагаемая длина разбега 2425 метров.

Uzbek 411, line up RWY 08 Left from TWY 3, take-off run available 2425 meters.

Узбек 411, занимаем исполнительный от РД 3.

Uzbek 411, line up from TWY 3.

141. Использование грунтовой ВПП для выполнения взлета.

Узбек 411, занимайте исполнительный ГВПП 09.

Uzbek 411, line up grass RWY 09.

Узбек 411, занимаю исполнительный ГВПП 09.

Uzbek 411, lining up grass RWY 09.

142. В случае необходимости, экипажу ВС выдается диспетчерское указание об ожидании разрешения на занятие исполнительного старта.

Узбек 411, Ташкент-Вышка, ждать.

Uzbek 411, Tashkent-Tower, hold position (hold short of RWY)

Узбек 411, ждать.

Uzbek 411, hold position (hold short of RWY).

143. Если после выдачи разрешения на взлет прошло более 1 минуты, то экипаж ВС докладывает начало разбега перед взлетом.

Узбек 411, взлетаю.

Uzbek 411, rolling.

Узбек 411, понял.

Uzbek 411, roger.

144. В случае непредвиденного развития воздушной обстановки или задержки взлета ВС и необходимости отмены выданного разрешения на взлет для обеспечения безопасности орган ОВД дает указание на выполнение немедленного взлета или освобождение ВПП с указанием маршрута освобождения и причины.

Узбек 411, взлетайте НЕМЕДЛЕННО или освободите ВПП по РД 2, Ил-114 на прямой, удаление 4 м.мили (7 км).

Uzbek 411, take-off immediately or vacate the runway via TWY 2, Il-114 is 4 nm (7 km) final

Узбек 411, взлетаю.

Uzbek 411, taking-off.

или

*Узбек 411, освобождаю ВПП по РД 2.
Uzbek 411, vacating runway via TWY 2.*

145. При выполнении взлета по-вертолетному, экипаж вертолета запрашивает у органа ОВД разрешение на взлет, информируя его о местонахождении и готовности к взлету.

*Ташкент-Вышка, 20123, РД 3, к вылету
готов по-вертолетному,
Tashkent-Tower, Uzbek 411, TWY 3,
ready for departure as helicopter.*

§30. Запрещение выполнения взлета.

146. Если до начала разбега ВС возникла необходимость отмены выданного разрешения на выполнение взлета по различным причинам (занятость ВПП, уход на второй круг другого воздушного судна и других), то орган ОВД выдает указание о запрещении выполнения взлета, которое содержит:

- а) позывной ВС;
- б) дважды повторенное требование о запрещении взлета;
- в) информацию о причине.

*Узбек 411, взлет запрещаю, повторяю,
взлет запрещаю, ждуть, вертолет
пересекает курс взлета.
Uzbek 411, cancel take-off, I say again,
cancel take-off, hold position, helicopter is
crossing departure track.*

*Взлет запрещен, ждуть, Узбек 411.
Cancel take-off, hold position, Uzbek 411.*

147. Если после начала разбега ВС возникла угроза безопасности, то орган ОВД выдает указание о прекращении выполнения взлета, которое содержит:

- а) позывной ВС;
- б) дважды повторенное требование о прекращении взлета;
- в) информацию о причине.

*Узбек 411, прекратите взлет,
повторяю, прекратите взлет, машина
на ВПП.
Uzbek 411, stop take-off immediately, I
say again, stop take-off immediately,
vehicle on the runway.*

*Узбек 411, взлет прекращаю.
Uzbek 411, stopping.*

148. В случаях, когда экипаж ВС сам прекращает взлет, он сообщает об этом органу ОВД с указанием причины.

*Узбек 411, взлет прекратил, отказ
двигателя.
Uzbek 411 rejected (aborted) take-off,*

<i>engine failure.</i>

149. В случае ухудшения фактических метеоусловий перед взлётом орган ОВД информирует об этом экипаж ВС. При возникновении опасных метеорологических явлений и (или) условий погоды, диспетчер органа ОВД дополнительно запрашивает у экипажа ВС его решение. Экипаж ВС принимает решение и информирует об этом орган ОВД.

<i>Узбек 411, видимость на ВПП 300.</i>
<i>Uzbek 411, RVR 300 meters.</i>

<i>Узбек 411, понял.</i>
<i>Uzbek 411, roger.</i>

или

<i>Узбек 411, видимость на ВПП 200, проверьте ваш минимум.</i>
<i>Uzbek 411, RVR 200 meters, check your minima.</i>

или

<i>Узбек 411, видимость 500 метров, на ВПП 1100, сильный ливневой дождь.</i>
<i>Uzbek 411, visibility 500 meters, RVR 1100 meters, heavy rain shower.</i>

или

<i>Узбек 411, ждем.</i>
<i>Uzbek 411, holding.</i>

или

<i>Узбек 411, разрешите на стоянку.</i>
<i>Uzbek 411, request taxi back to the apron.</i>

150. При ухудшении погоды перед вылетом ниже минимума аэродрома для взлёта ВС данной категории диспетчер органа ОВД информирует об этом экипаж ВС и запрещает вылет.

<i>Узбек 411, видимость на ВПП 100 м, ниже минимума аэродрома, вылет запрещаяю.</i>
<i>Uzbek 411, RVR 100 meters, below aerodrome minima, departure is prohibited</i>

<i>Узбек 411, видимость 100 м, ждем.</i>
<i>Uzbek 411, RVR 100 meters, waiting.</i>

или

<i>Узбек 411, видимость 100 м, разрешите на стоянку.</i>
<i>Uzbek 411, RVR 100 meters, request taxi back to the apron.</i>

§31. Пересечение ВПП.

151. При выдаче экипажу ВС разрешения на пересечение ВПП орган ОВД передает сообщение о номере пересекаемой ВПП с указанием маршрута пересечения.

Узбек 411, пересекайте ВПП 24 Левая на РД 3 (или ждать).

Uzbek 411, cross the runway 24 Left to TWY 3 (or hold position).

Узбек 411, пересекаю ВПП 24 левую на РД 3 (или ждать).

Uzbek 411, crossing runway 24 Left to TWY 3 (or holding position).

§32. Заход на посадку и посадка.

152. В случае смены частоты и установления радиотелефонной связи с органом ОВД (Круг, Radar) на участке подхода к начальному этапу захода на посадку, экипаж ВС передает сообщение, включающее следующие элементы:

а) обозначение назначенного стандартного маршрута прибытия (навигационной точки или курса следования, заданного при применении спрямления (векторения));

б) пересекаемый и заданный в соответствии с полученным разрешением эшелон (высота) снижения.

Ташкент Круг, Узбек 411, DIBAD 1B (на курсе 100, следуя на RULAP), пересекаю эшелон 70, снижаюсь эшелон 60.

Tashkent Radar, Uzbek 411, DIBAD 1B arrival (on heading 100; proceeding direct to RULAP), passing FL 70, descending to FL 60.

153. При смене частоты и установлении радиотелефонной связи с органом ОВД (Вышка) на участке подхода к конечному этапу захода на посадку, экипаж ВС передает:

а) при использовании систем захода на посадку по приборам, сообщение о выходе на траекторию предпосадочной прямой, установленную в зависимости от системы захода на посадку (захват сигналов КРМ, радиала ВОР, пеленга на приводную радиостанцию) передается в случае, если данное сообщение не было передано ранее;;

номере рабочей ВПП намеченной посадки.

Ташкент- Вышка, Узбек 411, захват курсового (радиала 253 ТКТ ВОР, пеленга 077 на ZW), ВПП 08 Правая, сохраняю 3400 фут (600 м).

Tashkent-Tower, Uzbek 411, established localizer (radial 253 TKT VOR, bearing 077 to ZW NDB), RWY 08R, maintaining altitude 3400 ft (600 meters height).

или

Ташкент-Вышка, Узбек 411, ВПП 08 Правая

Tashkent-Tower, Uzbek 411, RWY 08R

б) при использовании системы захода на посадку по приборам одной ВПП для выполнения визуального захода на посадки на другую ВПП (Circle-to-Land), сообщение о:

выходе на траекторию предпосадочной прямой, установленную в зависимости от системы захода на посадку (захват сигналов KPM, радиала ВОР, пеленга на приводную радиостанцию) - передается в случае, если данное сообщение не было передано ранее;

номере ВПП захода по приборам;

фразе: «визуальный заход (visual approach)» или «заход на посадку с круга (circle-to-land);

номере рабочей ВПП намеченной посадки.

Ташкент-Вышка, Узбек 411, захват курсового (радиала 076 ТКТ ВОР, пеленга 077 на NG) ВПП 08Левая, визуальный заход (посадка с круга) ВПП 26 Левая.

Tashkent-Tower, Uzbek411, established localizer (radial 076 TKT VOR, bearing 77 to NG NDB) RWY 08L, visual approach (circle to land)RWY 26L

или

Ташкент-Вышка, Узбек 411, ВПП 08 Левая, визуальный заход (посадка с круга) ВПП 26 Левая

Tashkent-Tower, Uzbek 411, RWY 08L, visual approach (circle to land) RWY 26L

в) при выполнении визуального захода на посадку, находясь в зоне визуального маневрирования, экипаж ВС передает сообщение об установлении визуального контакта с ВПП намеченной посадки с указанием её номера.

Ташкент- Вышка Узбек 411, ВПП 08 Левая наблюдаю.

Tashkent- Tower, Uzbek 411, RWY 08 Left in sight.

154. Выдаваемое экипажу ВС разрешение на посадку содержит следующие элементы:

а) направление и скорость ветра у земли;

б) оперативные изменения погоды, не включенные в АТИС (сводку погоды) по аэродрому;

в) разрешение на производство посадки;

г) номер рабочей ВПП.

Узбек 411, Ташкент-Вышка, ветер 180 градусов, 10 узлов (пять м/с), видимость на ВПП 1200 метров, посадку разрешаю, ВПП 08 Левая.

Uzbek 411, Tashkent- Tower, wind 180

degrees 10 knots (5 m/s), RVR 1200 meters, cleared to land RWY 08 Left.

Узбек 411, посадку разрешили, ВПП 08 Левая.

Uzbek 411, cleared to land RWY 08 Left.

154¹. Сообщения органа ОВД по маневру (условиях) освобождения ВС ВПП после посадки, при необходимости, может передаваться на предпосадочной прямой.

Узбек 411, ожидайте освобождение ВПП по удобной РД влево.

Uzbek 411, expect vacating RWY via convenient TWY to the left.

Узбек 411, ожидать освобождение ВПП по удобной РД влево.

Uzbek 411, expect vacating RWY via convenient TWY to the left.

ИЛИ

Узбек 411, рассчитывайте освобождение ВПП по РД 5.

Uzbek 411, expect vacate RWY via TWY 5.

Узбек 411, рассчитываем освобождение ВПП по РД 5.

Uzbek 411, expecting vacate RWY via TWY 5.

155. При заходе на посадку по системе ОСП (ОПРС) экипаж ВС информирует орган ОВД о пролете установленной маркированной точки (ДПРМ) на предпосадочной прямой.

Узбек 411, дальний.

Uzbek 411, outer marker.

Узбек 411, понял

Uzbek 411, roger.

156. В конце пробега орган ОВД выдает указание ВС на освобождение ВПП (о маневре руления для освобождения ВПП).

Узбек 411, освобождение по РД 14.

Uzbek 411, vacate via TWY 14.

Узбек 411, освобождение по РД 14.

Uzbek 411, vacate via TWY 14.

ИЛИ

Узбек 411, разворот на 180 в конце ВПП, освобождение по РД 2.

Uzbek 411, make 180 at the end of the RWY, vacate via TWY 2.

Узбек 411, разворот на 180 в конце ВПП, освобождение по РД 2.

Uzbek 411, make 180 at the end of the

<i>RWY, vacate via TWY 2.</i>

157. Если в конце пробега от органа ОВД не поступило указание на освобождение ВПП (маневре руления для освобождения ВПП) экипаж ВС докладывает о производстве посадки для получения соответствующего указания.

<i>Узбек 411, посадка.</i>

<i>Uzbek 411, on the ground.</i>

158. В случае, если по какой либо причине воздушное судно не может выполнить указание органа ОВД по освобождению ВПП (маневре руления для освобождения ВПП), экипаж ВС докладывает об этом органу ОВД для получения нового указания.

<i>Узбек 411, освобождение по РД 14.</i>
--

<i>Uzbek 411, vacate via TWY14.</i>

<i>Узбек 411, не успеваю освободить ВПП по РД 14</i>
--

<i>Uzbek 411, unable vacate via TWY 14</i>
--

<i>Узбек 411, разворот на 180, по полосе, освобождение по РД 3</i>
--

<i>Uzbek 411, make 180, back track, vacate via TWY 3.</i>

<i>Узбек 411, разворот на 180, по полосе, освобождение по РД 3</i>
--

<i>Uzbek 411, make 180, back track, vacate via TWY 3.</i>

159. После освобождения ВПП экипаж ВС немедленно докладывает об этом органу ОВД.

<i>Узбек 411, полосу освободил</i>

<i>Uzbek 411, runway vacated</i>

<i>Узбек 411, работайте с Рулением 121,7</i>
--

<i>Uzbek 411, contact Ground 121,7</i>
--

159¹. В целях уменьшения сеансов радиосвязи в случаях, когда это практически осуществимо (отсутствие условий ограниченной видимости, текущая воздушная обстановка), диспетчер УВД после согласования с диспетчером смежного диспетчерского пункта, может передавать УВД до доклада ЭВС об освобождении ВПП, в момент приближения ВС к назначенной для освобождения РД.

§33. Уход на второй круг.

160. В случае ухудшения фактических метеоусловий посадки и состояния рабочей ВПП, орган ОВД информирует об этом экипаж ВС. Получив информацию экипаж ВС сообщает органу ОВД о принятом решении.

<i>Узбек 411, видимость на ВПП 450</i>
--

<i>(нижняя граница (вертикальная) 165</i>

фут (50 м); ветер 180 градусов 31 узел (16 м/с); коэффициент сцепления 0.31 SFT).

Uzbek 411, RVR 450 (cloud base (ceiling, vertical visibility) 165 ft (50 m); wind 180 degrees 31 knots (16 m/s); braking action medium/poor (friction co-efficient 0.31 SFT).

*Узбек 411, ухожу на второй круг.
Uzbek 411, going around.*

Или

*Узбек 411, продолжаю заход на посадку.
Uzbek 411, continue approach.*

161. В случае ухудшения фактических метеоусловий ниже минимума аэродрома для посадки ВС данной категории, орган ОВД:

Узбек 411, видимость на ВПП 300 м (нижняя граница (вертикальная) 165 фут (50 м)), ниже минимума аэродрома, уходите на второй круг.

Uzbek 411, RVR 300 (ceiling (vertical visibility) 165 ft (50 m)), below aerodrome minima, go around.

*Узбек 411, ухожу на второй круг.
Uzbek 411, going around.*

а) до пролёта ДПРМ передает информацию об этих метеоусловиях экипажу ВС и запрещает выполнение посадки (выдаёт указание об уходе на второй круг);

б) после пролёта ДПРМ только информирует об этом экипаж ВС. Экипаж ВС принимает решение и информирует об этом орган ОВД.

Узбек 411, видимость на ВПП 300, ниже минимума аэродрома для вашей категории.

Uzbek 411, RVR 300, below aerodrome minima for your aircraft category.

*Узбек 411, ухожу на второй круг.
Uzbek 411, going around.*

или

*Узбек 411, продолжаю заход.
Uzbek 411, continue approach.*

162. При возникновении условий, препятствующих безопасному завершению маневра захода на посадку и посадке ВС в соответствии с выданным разрешением, орган ОВД выдает указание об уходе на второй круг и информирует экипаж ВС о причине.

Узбек 411, уходите на второй круг, ВПП занята (в районе торца ВПП

<i>наблюдается скопление крупных птиц).</i>
<i>Uzbek 411, go around, runway is occupied (flock of big birds observed in threshold area).</i>

<i>Узбек 411, ухожу на второй круг.</i>
<i>Uzbek 411, going around.</i>

163. При возникновении условий, препятствующих безопасному завершению маневра захода на посадку и посадки в соответствии с выданным разрешением, экипаж ВС информирует орган ОВД об уходе на второй круг.

<i>Узбек 411, ухожу на второй круг</i>
<i>Uzbek 411, going around</i>

<i>Узбек 411, понял</i>
<i>Uzbek 411, roger</i>

164. В зависимости от воздушной обстановки в зоне взлета и посадки, при необходимости изменения стандартной процедуры ухода на второй круг, орган ОВД выдает экипажу ВС соответствующее указание.

<i>Узбек 411, набирайте по прямой 3700 фут (700 м).</i>

<i>Uzbek 411, climb on runway heading to altitude 3700 ft (700 m height).</i>

§34. После выполнения взлета.

165. При установлении радиотелефонной связи с органом ОВД после выполнения взлета, экипаж ВС передает сообщение, включающее следующие элементы:

- а) обозначение назначенного стандартного маршрута вылета (маневр выхода из ЗВП или РА);
- б) пересекаемая высота полета;
- в) заданный в соответствии с диспетчерским разрешением эшелон (высота) полета.

<i>Ташкент-Круг, Узбек 411, BAMUT 1E, пересекаю 2400 фут (300 м), в наборе эшелон 140.</i>
--

<i>Tashkent-Radar, Uzbek 411, BAMUT 1E departure, passing altitude 2400 ft (300 m height) for FL 140.</i>

или

<i>Наманган-Круг, Узбек 411, правым на Коканд (на курс 200), пересекаю 2400 фут (200 м), в наборе эшелон 80.</i>
--

<i>Namangan-Radar, Uzbek 411, right turn out to Kokand (onto heading 200), passing altitude 2400 ft (200 m height) for FL 80.</i>

166. В случае изменения воздушной обстановки, не позволяющей ВС выполнить выданное разрешение на вылет, орган ОВД выдает новое указание относительно выполнения маневра выхода из ЗВП (РА).

Ташкент-Подход (Ташкент-Круг), Узбек 411, ВAMUT 1E, пересекая 2400 фут (300 м), в наборе эшелон 140.
Tashkent-Approach (Tashkent-Radar), Uzbek 411, ВAMUT 1E departure, passing altitude 2400 ft (300 m height) for FL 140.

Узбек 411, Ташкент-Подход (Ташкент-Круг), опознаны вправо курс 180, набирайте эшелон 70.

Uzbek 411, Tashkent-Approach (Tashkent-Radar), identified, turn right heading 180, climb FL 70.

ИЛИ

Узбек 411, Ташкент-Подход (Ташкент-Круг), опознаны,, первоначально набирайте эшелон 80.

Uzbek 411, Tashkent-Approach (Tashkent-Radar), identified, climb initially FL 80.

§35. При уходе на второй круг.

167. При установлении связи с органом ОВД в процессе выполнения маневра ухода на второй круг экипаж ВС передает сообщение, включающее следующие элементы:

- а) сообщение об уходе на второй круг и причина ухода на второй круг (при необходимости);
- б) набираемая высота полета;
- в) решение КВС (повторный заход, уход на запасной).

168. При получении сообщения экипажа ВС об уходе на второй круг орган ОВД выдает разрешение (указание) относительно маневра в соответствии с решением КВС.

Ташкент-Подход (Ташкент-Круг), Узбек 411, уход на второй круг из-за машины на ВПП, в наборе 3700 фут (700 м), повторный заход.

Tashkent-Approach (Tashkent-Radar), Uzbek 411, missed approach due to vehicle on the runway, climbing altitude 3700 ft (700 m height), request another hand approach.

Узбек 411, Ташкент-Подход (Ташкент-Круг), понял, набирайте 3700 фут (700 м). Ожидайте заход ИЛС ВПП 08 Левая.
Uzbek 411, Tashkent-Approach (Tashkent-

Radar), climb altitude 3700 ft (700 m height). Expect ILS approach RW 08L.

ИЛИ

Ташкент-Подход (Ташкент-Круг), Узбек 411, уход на второй круг, в наборе 3700 футов (700 м) (потерял контакт с ВПП), ухажу на запасной Самарканд.

Tashkent-Approach (Tashkent-Radar), Uzbek 411, missed approach, climbing altitude 3700 ft (700 m height) (negative runway in sight), proceeding to alternate Samarkand.

Узбек 411, Ташкент-Подход (Ташкент-Круг), правым на CV набирайте эшелон 70.

Uzbek 411, Tashkent-Approach (Tashkent-Radar), right turn out to CV, climb FL 70.

ИЛИ

Ташкент-Подход (Ташкент-Круг), Узбек 411, ушел на второй круг, в наборе 3700 футов (700 м), буду ожидать улучшения погоды, остаток топлива на один час пятьдесят минут

Tashkent-Approach (Tashkent-Radar), Uzbek 411, going around, climbing altitude 3700 ft (700 m height), request holding for better weather, endurance 1 hour 50 minutes.

Узбек 411, Ташкент-Подход (Ташкент-Круг), курс на CV набирайте эшелон 120, зона ожидания CV.

Uzbek 411, Tashkent-Approach (Tashkent-Radar), direct CV, climb FL 120, hold over CV.

ИЛИ

Узбек 411, Ташкент-Подход (Ташкент-Круг) выход CV 1E набирайте эшелон 120, зона ожидания над Сырдарья.

Uzbek 411, Tashkent-Approach (Tashkent-Radar), via CV 1E, climb FL 120, hold over CV.

§36. Снижение на конечный этап захода на посадку.

169. При входе в район аэродрома и установлении радиосвязи с органом ОВД сообщение экипажа ВС содержит следующие элементы:

а) обозначение назначенного стандартного маршрута прибытия (навигационной точки или курса следования, заданного при спрямлении (векторении));

- б) эшелон полета (пересекаемый эшелон и заданный в соответствии с полученным разрешением эшелон (высота) снижения);
 в) индекс информации АТИС (при наличии АТИС на аэродроме); г) тип ВС;
 д) заход по QFE – в случае захода по давлению QFE.

Ташкент-Подход, Узбек 411, CV 1A, (курс 360, следуя на NOLGU), пересекаю эшелон 150, снижаю эшелон 70, информация Alpha, Ил76.
Tashkent-Approach, Uzbek 411, CV 1A arrival (on heading 360, inbound NOLGU), passing FL 150, descending FL 70, information Alpha, IL76.

или

Наманган-Круг, Узбек 411, сохраняю эшелон 90, на дальний, А320.
Namangan-Radar, Uzbek 411, maintaining FL 90, direct to outer marker, A320.

170. Разрешение, выдаваемое органом ОВД экипажу ВС, входящему в район аэродрома, содержит следующие элементы:

- а) место ВС (при необходимости);
 б) обозначение назначенного стандартного маршрута прибытия, курс или навигационная точка следования (при применении векторения), за исключением случаев, когда данный элемент был назначен предыдущим диспетчерским пунктом;
 в) указания в отношении эшелонов (высот) снижения;
 г) рекомендуемая для использования (как правило, наиболее точная из возможных) система захода на посадку по приборам;
 д) при необходимости, любые другие указания или информацию, не включенные в схему прибытия и в информацию АТИС.

Узбек 411, Ташкент-Подход, опознаны, прибытие CV 1A (курс 360; следуйте на NOLGU), снижайтесь эшелон 70, ожидайте заход ИЛС 08 Левая.

Uzbek 411, Tashkent-Approach, identified, CV 1A arrival (fly heading 360; proceed direct NOLGU), descend FL 70, expect ILS approach RWY 08 Left.

или

Узбек 411, Наманган-Круг, снижайтесь эшелон 60 на дальний, ожидайте заход ИЛС, ВПП 29.

Uzbek 411, Namangan-Radar, descend FL 60 to outer marker, expect ILS approach RWY 29.

171. Экипаж ВС может запросить другую систему (схему) захода на посадку. Орган ОВД, если позволяет текущая воздушная обстановка и условия на аэродроме, разрешает ее использование.

<p>Узбек 411, Ташкент-Подход, опознаны, DIBAD 1E, снижайтесь эшелон 70, ожидайте заход ИЛС 08 Левая.</p> <p>Uzbek 411, Tashkent-Approach, radar contact, DIBAD 1E arrival, descend FL 70, expect ILS approach RWY 08 Left.</p>	<p>DIBAD 1E, снижаюсь эшелон 70, прошу заход по приводам 08 левая, Узбек 411</p> <p>DIBAD 1E arrival, descending FL 70, request NDB approach RWY 08 Left, Uzbek 411.</p>
<p>Узбек 411, ожидайте заход по приводам, ВПП 08 Левая.</p> <p>Uzbek 411, expect NDB approach RWY 08 Left.</p>	
	<p>Заход по приводам, ВПП 08 Левая, Узбек 411</p> <p>NDB approach RWY 08 Left, Uzbek 411</p>

172. Для координации движения экипажу ВС может выдаваться:

- а) указание о порядке выполнения элементов маневра захода на посадку;
- б) информация об очередности захода на посадку;
- в) информация об аэродромном движении (при необходимости).

<p>Узбек 411, сохраняйте курс до команды, вы номер два на посадку, на прямой Боинг 767.</p> <p>Uzbek 411, Keep present heading, your number 2, Boeing 767 on final.</p>

или

<p>Узбек 411, скорость, по возможности, максимальная, вы номер один на посадку, за вами Ил-86.</p> <p>Uzbek 411, keep high speed, your number 1, IL-86 behind.</p>
--

173. В случае ожидаемой задержки прибытия орган ОВД:

- а) информирует об этом экипаж ВС;
- б) выдает разрешение относительно полета в зоне ожидания;
- в) выдает указания относительно маневра полета в зоне ожидания, если предполагаемый органом ОВД маневр отличается от установленной для данного аэродрома схемы полета в зоне ожидания;
- г) информирует о предполагаемом времени подхода.

<p>Узбек 411, задержка прибытия, ожидайте над DIBAD на эшелоне 180, круг левый 3 минуты, время подхода 25.</p> <p>Uzbek 411, expect delay, hold at DIBAD, maintain FL 180, left pattern 3 minutes, expected approach time 25.</p>	<p>Узбек 411, ожидать над DIBAD на эшелоне 180, круг левый 3 минуты,</p>
---	--

	<p><i>время подхода 25.</i> <i>Uzbek 411, hold at DIBAD, FL 180, left pattern 3 minutes, expected approach time 25.</i></p>
<p><i>Узбек 411, задержка прибытия, ожидайте над DIBAD, эшелон 180, время подхода 25.</i> <i>Uzbek 411, expect delay, hold at DIBAD, maintain FL 180, expected approach time 25.</i></p>	<p>или</p>
	<p><i>Узбек 411, ожидать над DIBAD эшелон 180, время подхода 25.</i> <i>Uzbek 411, hold at DIBAD, FL 180, expected approach time 25.</i></p>

174. Зарезервировано.

175. При выдаче разрешения на снижение ниже высоты эшелона перехода орган ОВД информирует экипаж ВС о высоте эшелона перехода (при отсутствии АТИС), значении атмосферного давления на аэродроме (QFE или QNH), выдает разрешение на выполнение захода по выбранной системе захода на посадку (за исключением случаев применения наведения (векторения) на конечный этап захода на посадку) и выдает указание о докладе захвата курсового маяка ILS (MLS) (захвата пеленга на приводную радиостанцию, захвата радиала VOR, установленного для конечного этапа захода на посадку) или об установлении визуального контакта с рабочей ВПП (при визуальном заходе), в зависимости от выбранной системы захода на посадку.

<p><i>Узбек 411, эшелон перехода 60, QNH 1009 мб (QFE 719 мм), снижайтесь 3700 фут (700 м), заход ИЛС 08 Левая разрешаю, захват курсового доложить</i></p>	
<p><i>Uzbek 411, transition level 60, QNH 1009 mb (QFE 719 mm), descend altitude 3700 ft (700 m height), cleared ILS approach RWY 08 Left, report localizer established.</i></p>	
	<p><i>Узбек 411, эшелон перехода 60, QNH 1009 мб (QFE 719 мм), снижаюсь 3700 фут (700 м), заход ИЛС 08 левая разрешен, захват курсового доложить.</i></p>
	<p><i>Uzbek 411, transition level 60, QNH 1009 mb (QFE 719 mm), descend altitude 3700 ft (700 m height), cleared ILS approach RWY 08 Left, report established localizer.</i></p>

176. На этапе снижения ниже высоты эшелона перехода при выполнении полетов на горных аэродромах по давлению аэродрома (QFE), экипаж ВС докладывает органу ОВД о значении текущей высоты на эшелоне перехода.

Узбек 411, понял. Uzbek 411, roger.	Узбек 411, текущая 1540, снижаюсь 600 метров Uzbek 411, present height is 1540 meters, descending 600 meters.
--	--

Если по достижении высоты эшелона перехода экипаж ВС не доложил значение текущей высоты или это значение не соответствует значению заранее определенной диспетчером контрольной высоты, диспетчер требует от экипажа ВС проверить установку давления.

Узбек 411, проверьте установку давления QFE 966 Мб. Uzbek 411, check altimeters setting QFE 966 Mb.	Давление QFE 966 Мб установил, Узбек 411. QFE 966 Mb set, Uzbek 411.
--	--

177. При радиолокационном наведении (векторении) на конечный этап захода на посадку орган ОВД информирует об этом экипаж ВС и выдает указания относительно курса и высоты полета для вывода на конечный участок захода на посадку.

Узбек 411, Ташкент-Подход, ожидайте векторение, заход ИЛС (по приводам, ВОР) 08 Левая, снижайтесь эшелон 70. Uzbek 411, Tashkent-Approach, expect radar vectors for ILS (VOR, NDB) approach RWY 08 Left, descend FL 70.	Узбек 411, ожидать векторение, заход ИЛС (по приводам, ВОР) 08 Левая, снижаюсь эшелон 70. Uzbek 411, expect radar vectors for ILS (VOR, NDB) approach RWY 08 Left, descending FL 70.
--	---

или

Узбек 411, курс 025, снижайтесь эшелон 60. Uzbek 411, heading 025, descend FL 60.	Узбек 411, курс 025, снижаюсь 60. Uzbek 411, heading 025, descending FL 60
---	--

или

Узбек 411, Бухара-Подход, ожидайте векторение, заход ИЛС (по приводам, ВОР) ВПП 01, курс 230, снижайтесь эшелон 50. Uzbek 411, Bukhara-Approach, expect radar vectors for ILS (VOR, NDB)	
---	--

approach RWY 01, heading 230, descend FL 50.

Узбек 411, ожидать векторение, заход ИЛС (по приводам, ВОР) ВПП 01, курс 230, снижаюсь эшелон 50.

Uzbek 411, expect radar vectors for ILS (VOR, NDB) approach RWY 01, heading 230, descending FL 50.

178. Последнее, задаваемое органом ОВД направление (курс) должно дать возможность воздушному судну выйти на линию пути конечного участка захода на посадку до входа снизу в установленную или номинальную глиссаду схемы захода на посадку и обеспечивать выход на линию пути конечного участка захода на посадку под углом 45° или меньше. При этом орган ОВД выдает разрешение на выполнение захода по предполагаемой системе захода на посадку и указание о докладе захвата курсового маяка (захвата пеленга, захвата радиала) или об установлении визуального контакта с ВПП.

Узбек 411, курс вправо 230, заход ILS разрешаю, захват курсового ВПП 20 доложить.

Uzbek 411, turn right heading 230, cleared ILS, report established localizer RWY 20

Узбек 411, курс вправо 230, заход ILS разрешен, захват курсового ВПП 20 доложить

Uzbek 411, right heading 230, cleared ILS, report established localizer RWY 20.

ИЛИ

Узбек 411, курс влево 115, заход VOR разрешаю, захват радиала 140 ВОР БХК ВПП 14 доложить.

Uzbek 411, turn left heading 115, cleared VOR approach, intercept radial 140 ВНК VOR, RWY 14, report established.

Узбек 411, курс влево 115, захват радиала 140 ВХК ВПП 14 доложить.

Uzbek 411, left heading 115, cleared VOR approach, intercept radial 140 ВНК VOR, RWY 14, report established.

179. При выходе на конечный этап захода на посадку экипаж ВС передает сообщение органу ОВД о захвате курсового маяка ILS (захвате пеленга на приводную радиостанцию (захвате радиала VOR), установленного для конечного этапа захода на посадку) или об установлении визуального контакта с рабочей ВПП (при визуальном заходе), в зависимости от выполняемой системы захода на посадку, как можно быстрее после захвата (установления).

Узбек 411, захват курсового 08 Левая.
 Uzbek 411, established on localizer RWY 08 Left.

или

Узбек 411, захват пеленга 257 на дальний..
 Uzbek 411, established on bearing 257 to outer marker.

или

Узбек 411, полосу 08 Левую наблюдаю.
 Uzbek 411, RWY 08 Left in sight.

180. При выходе ВС на конечный участок захода на посадку, орган ОВД информирует экипаж ВС об окончании радиолокационного обслуживания (если таковое происходит).

Узбек 411, Обслуживание по локатору завершено, работайте с Вышка 120,4.
 Uzbek 411, Radar service terminated, contact Tower 120,4.

Узбек 411, с Вышкой 120,4.
 Uzbek 411, contact Tower 120,4.

181. Разрешение на ожидаемое выполнение визуального захода на посадку выдается органом ОВД после согласования с экипажем ВС и (или) по его запросу.

Узбек 411, прошу визуальный заход ВПП 26 Правая
 Uzbek 411, request visual approach RWY 26 Right.

Узбек 411, ожидайте визуальный заход ВПП 26 Правая, снижайтесь 3400 фут по QNH 1011 Мб (600 метров по QFE 962), следуйте на дальний, визуальный контакт с ВПП доложить.
 Uzbek 411, expect visual approach RWY 26 Right, descend altitude 3400 feet by QNH 1011 Mb (600 meters height, QFE 962), proceed to FD NDB, report runway in sight.

или

Узбек 411, ожидать визуальный заход 26 Правая, снижаюсь 3400 фут по QNH 1011 Мб (600 метров по QFE 962), следовать на дальний, визуальный контакт с ВПП доложить.
 Uzbek 411, expect visual approach RWY 26 Right, descending altitude 3400 feet by QNH 1011 Mb (600 meters height, QFE 962), proceed to FD NDB, to report runway in sight.

182. Разрешение на визуальный заход на посадку выдается после доклада экипажа ВС об установлении визуального контакта с ВПП или ее ориентирами.

	<i>Узбек 411, ВПП 08 Левую наблюдаю. Uzbek 411, RWY 08 Left in sight.</i>
<i>Узбек 411, заход визуальный на ВПП 08 Левую разрешаю, работайте с Ташкент Вышка 120,4. Uzbek 411, cleared visual approach RWY 08 Left, contact Tashkent Tower 120,4.</i>	
	<i>Узбек 411, Заход визуальный на ВПП 08 Левую разрешили, с Ташкент Вышка 120,4 Uzbek 411, cleared visual approach RWY 08 Left, contact Tashkent Tower 120,4.</i>

§37. Районное диспетчерское обслуживание.

183. Большая часть используемой при данном диспетчерском обслуживании фразеологии радиообмена носит обычный характер и подробно излагается в настоящих Правилах. Однако, многие используемые при районном диспетчерском обслуживании (управлении) сообщения связаны с особыми условиями воздушного движения и предназначены для соблюдения эшелонирования ВС.

184. При установлении радиотелефонной связи с органом районного ОВД при вылете (наборе эшелона полета) экипаж ВС передает сообщение, включающее следующие элементы:

- а) пересекаемый эшелон (высота полета);
- б) заданный эшелон полета в соответствии с последним полученным разрешением;
- в) наименование места и расчетное время выхода на воздушную трассу (при полётах вне трасс);
- г) очередной ПОД (контрольный пункт, рубеж) и расчетное время его пролета;

	<i>Ташкент-Контроль, Узбек 411, пересекаю эшелон 140, в наборе эшелон 360, Сырдарья 42, DARMA 56. Tashkent-Control, Uzbek 411, passing FL 140, climbing FL 360, estimating CV 42, DARMA 56.</i>
<i>Узбек 411, Ташкент-Контроль, набирайте и сохраняйте эшелон 360, контроль по локатору. Uzbek 411, Tashkent-Control, climb and maintain FL 360, radar contact.</i>	

ИЛИ

<i>Ташкент-Контроль, Узбек 411, сохраняю эшелон 140, прошу эшелон 320, CV 42, DARMA 56. Tashkent-Control, Uzbek 411, maintaining FL 140, request FL 320, estimating CV 42, DARMA 56.</i>
--

Узбек 411, Ташкент-Контроль, набирайте эшелон 320, CV доложить.

Uzbek 411, Tashkent-Control, climb FL 320, report CV.

Узбек 411, набираю эшелон 320, CV доложить.

Uzbek 411, climbing FL 320, report CV.

185. При выполнении транзитного полета (без снижения для прибытия), экипаж ВС и орган ОВД придерживаются требований §16 настоящих Правил.

§38. Снижение с эшелона полета.

186. При установлении радиотелефонной связи с органом ОВД района, в котором расположен аэродром намеченной посадки, экипаж ВС передает сообщение, включающее следующие элементы:

- а) наименование места входа в район ОВД и фактическое время его пролета;
- б) эшелон (высота) полета;
- в) следующий (очередной) ПОД и расчетное время его пролета;
- г) расчетное время прибытия на аэродром назначения.

Ташкент-Контроль, Узбек 411, RAVEN 12, сохраняю эшелон 330, CV 29, прибытие 35.

Tashkent-Control, Uzbek 411, RAVEN 12, maintaining FL 330, CV 29, ETA 35.

187. В случаях выбора запасного аэродрома с расчетного рубежа ухода (возврата) экипаж ВС дополнительно передает сообщение о запасном аэродроме и расчетном времени (пункте) ухода (возврата).

Узбек 411, RAVEN, 12, эшелон 330, CV 29, прибытие Ташкент 35, запасной Бухара, рубеж ухода в 06.20

Uzbek 411, RAVEN 12, maintaining FL 330, CV 29, ETA Tashkent 35, alternate Bukhara, return time at 06.20

188. Разрешение, выдаваемое экипажу ВС, входящему в район ОВД в котором расположен аэродром намеченной посадки, содержит следующие элементы:

- а) место ВС относительно трассы (ПОД, РНТ) (при необходимости);
- б) обозначение ожидаемого стандартного маршрута прибытия;
- в) ВПП, используемая для посадки;
- г) указания в отношении эшелонов (высот) снижения;
- д) при необходимости, любые другие указания или информацию, не включенные в процедуры прибытия.

Узбек 411, Ташкент-Контроль, опознаны, на трассе, сохраняйте эшелон 330, прибытие CV 1A, ВПП 08 Правая, снижение по расчету доложить.

Uzbek 411, Tashkent-Control, identified, on track, maintain FL 330, expect CV 1A arrival RWY 08 Right, report when ready for

descend.

или

Узбек 411, Коканд- Контроль, удаление до Коканда, 56, на трассе, сохраняйте эшелон 230, ожидайте на Коканд эшелон 130, готовность к снижению доложить.

Uzbek 411, Kokand-Control, distance 56 km to Kokand, on route, maintain FL 230, expect FL 130 by Kokand, report when ready for descend.

189. При наличии на аэродроме посадки сложных метеоусловий орган ОВД может запросить минимум КВС для посадки, запасной аэродром и остаток топлива на борту. При докладе экипаж ВС сообщает остаток топлива в часах и минутах на ВПР.

Узбек 411, сообщите ваш минимум, остаток топлива и запасной.
Uzbek 411, report your minima, endurance and alternate.

Узбек 411, минимум 260 фут (80 м) на 1000, остаток на 1 час 20 минут, запасной Наманган.

Uzbek 411, minima 260 feet (80 m) by 1000, endurance 1 hour 20 minutes, alternate Namangan.

190. При сообщении экипажа ВС о рубеже ухода (возврата) на запасной аэродром орган ОВД подтверждает его получение.

Узбек 411, опознаны, на трассе, сохраняйте эшелон 330, прибытие CV 1А, ВПП 08 Правая, запасной Бухара, рубеж ухода в 06.20.
Uzbek 411, identified, on track, maintain FL 330, expect CV 1A arrival RWY 08 Right, alternate Bukhara, return time 06.20.

191. При отсутствии на аэродроме посадки системы автоматического вещания данных о фактической погоде на аэродроме, экипаж ВС перед началом снижения устанавливает предварительную радиотелефонную связь с органом ОВД аэродрома посадки и передает расчетное время прибытия на аэродром.

Андижан-Вышка, Узбек 411, прибытие в 40.

Andijan-Tower, Uzbek 411, ETA 40.

192. При установлении предварительной радиотелефонной связи с ВС орган ОВД аэродрома, на котором отсутствует автоматическое вещание данных о фактической погоде на аэродроме, передает сообщение, включающее следующие элементы:

- а) рекомендуемая для использования (как правило, наиболее точная из возможных) система захода на посадку по приборам;
 б) рабочая ВПП посадки;
 в) фактическая погода на аэродроме посадки;
 г) любая другая информация, связанная с прибытием ВС.

Узбек 411, Андижан-Вышка, ожидайте заход ИЛС, ВПП 04, погода Андижана 05.00: ветер 160, 6 уз (3 м/с), видимость 2500, облачность сплошная 2620 фут (800 м), температура 24, точка росы 14, QNH 1018 mb (QFE 722 мм (962 мб)).

Uzbek 411, Andijan-Tower, expect ILS approach RWY 04, actual Andijan weather at 05.00: wind 160 degrees, 6 kt (3 m/s), visibility 2500 meters, clouds overcast 2620 feet (800 m), temperature 24, dew point 14, QNH 1018 mb (QFE 722 mm (962 mb)).

Узбек 411, ожидать заход ИЛС ВПП 04, QNH 1018 (QFE 722 мм (962 мб)).
 Uzbek 411, expect ILS approach RWY 04, QNH 1018 (QFE 722 mm (962 mb)).

193. При изменении метеоусловий ниже минимума аэродрома для выбранной системы посадки и (или) возникновении опасных метеорологических явлений (условий) орган ОВД информирует экипаж ВС и, при необходимости, запрашивает решение КВС.

Узбек 411, видимость на полосе 08 Левая 500 метров, ваше решение.
 Uzbek 411, RVR RWY 08 Left 500 meters, report your decision.

Узбек 411, разрешите снижение до эшелона перехода.
 Uzbek 411, request descent to transition level.

или

Узбек 411, уходим на запасной Самарканд
 Uzbek 411, request proceed to alternate Samarkand

§39. Переход от полета по ППП к ПВП.

194. При переходе с выполнения полета по ППП к полетам по ПВП, экипаж ВС сообщает органу ОВД информацию об отмене полета по ППП и получает от него время отмены плана полета по ППП и условия дальнейшего продолжения полета по ПВП.

Узбек 411, отменяю полет по ППП, следую ПВП, прошу снижение 2000 фут (600 метров) по приведенному.

Uzbek 411, cancel IFR this time, proceeding VFR, request descent altitude 2000 feet

(600 meters).

Узбек 411, ППП план полета отменен, время 09.20, следуйте ПВП, снижайтесь 2000 фут (600 метров) по приведенному QNH 1010 (758 мм).

Uzbek 411, IFR flight plan canceled at time 09.20, continue VFR, descend altitude 2000 feet (600 meters) QNH 1010 (758 mm).

§40. Переход от полета по ПВП к ППП.

195. При переходе с выполнения полета по ПВП к выполнению полета по ППП экипаж ВС докладывает об этом и согласовывает (заявленный) маршрут и эшелон (высоту) полета с органом ОВД и получает соответствующее разрешение.

Узбек 411, перехожу на ППП, прошу разрешение на Самарканд, эшелон 100.

Uzbek 411, request IFR clearance to Samarkand, FL 100.

Узбек 411, разрешаю на Самарканд по ППП, набирайте эшелон 100, NETAT, A117, PD.

Uzbek 411, cleared to Samarkand IFR, climb FL 100, NETAT, A117, PD.

Узбек 411, разрешили на Самарканд по ППП, набираю эшелон 100, NETAT, A117, PD.

Uzbek 411, cleared to Samarkand IFR, climbing FL 100, NETAT, A117, PD.

§ 41. Вход на воздушную трассу ВС, выполняющего внетрассовый полет.

196. При входе на воздушную трассу экипаж ВС, не менее чем за 5 минут до расчетного времени выхода на трассу, передает сообщение, включающее следующие элементы:

- а) местоположение ВС;
- б) эшелон (высота) полета;
- в) курс следования;
- г) место и расчетное время входа на воздушную трассу.

197. При выдаче разрешения на вход ВС на трассу, орган ОВД передает сообщение, содержащее следующие элементы:

- а) условия входа на воздушную трассу;
- б) место входа на воздушную трассу;
- в) эшелон (высота) полета;
- г) любая другая информация о воздушном движении и условия выполнения полета.

Узбек 411, подхожу Алмазар, эшелон 80, курс 200, CV 45, разрешите вход на ВТ В114 над Сырдарья.

Uzbek 411, approaching Almazar, maintaining FL 80, heading 200, CV 45, request join airway B114 at CV.

<p>Узбек 411, разрешаю вход на трассу B114, набирайте эшелон 120, CV доложить, встречный Ил-114 на эшелоне 130, между вами 21 миля (40 км).</p>	
<p><i>Uzbek 411, cleared join airway B114 at CV, climb FL 120, report CV, opposite traffic 21 nm (40 km) at FL 130, Il-114.</i></p>	
	<p>Узбек 411, вход разрешили, набираю эшелон 120, CV доложить.</p> <p><i>Uzbek 411, cleared join airway B114 at CV, climbing FL 120, report CV.</i></p>

ИЛИ

<p>Узбек 411, курс 200, вход на трассу A114 доложить, сохраняйте эшелон 120</p>	
<p><i>Uzbek 411, heading 200, report establish on airway A114, maintain FL 120.</i></p>	
	<p>Узбек 411, курс 200, вход на трассу A114 доложить, сохраняю эшелон 120.</p> <p><i>Uzbek 411, heading 200, report establish on airway A114, maintain FL 120.</i></p>

§42. Сход ВС с трассы для выполнения внутрассового полета.

198. При сходе с воздушной трассы для выполнения внутрассового полета, экипаж ВС передает сообщение, содержащее следующие элементы:

- а) местоположение ВС;
- б) эшелон (высота) полета;
- в) место и расчетное время схода с воздушной трассы;
- г) направление выхода из пределов воздушной трассы.

199. При выдаче разрешения на сход ВС с трассы, орган ОВД передает сообщение, содержащее следующие элементы:

- а) условия схода с воздушной трассы;
- б) место схода с воздушной трассы;
- в) эшелон (высота) полета;
- г) любая другая информация о воздушном движении и условия выполнения полета.

	<p>Узбек 411, Джизак, эшелон 130, CV 55, разрешите выход с трассы на Пахтаабад</p> <p><i>Uzbek 411, Jizzakh, maintaining FL 130, CV 55, request leave airway to Pakhtaabad.</i></p>
<p>Узбек 411, сохраняйте эшелон 130, выход с трассы на Пахтаабад доложить</p> <p><i>Uzbek 411, maintain FL 130, report leaving airway to Pakhtaabad.</i></p>	
	<p>Узбек 411, сохраняю эшелон 130, выход с трассы на Пахтаабад доложить.</p> <p><i>Uzbek 411, maintaining FL 130, report</i></p>

§43. Пересечение воздушных трасс.

200. При пересечении воздушных трасс при выполнении внетрассовых полетов экипаж ВС не менее, чем за 5 минут до расчетного времени пересечения, передает сообщение, содержащее следующие элементы:

- а) место ВС;
- б) эшелон (высота) полета;
- в) место и расчетное время пересечения воздушной трассы;
- г) направление пересечения.

201. При выдаче разрешения на пересечение воздушной трассы орган ОВД передает экипажу ВС сообщение, содержащее следующие элементы:

- а) условия пересечения воздушной трассы;
- б) место пересечения;
- в) эшелон (высота) полета;
- г) любую другую информацию о воздушном движении и условиях выполнения полета.

<p>Узбек 411, сохраняйте эшелон 80, пересечение трассы B114 над Джизаком разрешаю, зона свободна, пересечение доложить.</p> <p><i>Uzbek 411, maintaining FL 80, cleared to cross airway B114 at Jizzah, no essential traffic, report crossing.</i></p>	<p>Узбек 411, Гулистан, эшелон 80, разрешите пересечь трассу B114 над Джизаком в 47 следую на Галля-Арал</p> <p><i>Uzbek 411, Gulistan, maintaining FL 80, request cross airway B114 over Jizzah at 47 to Gallya-Aral.</i></p>
	<p>Узбек 411, сохраняю эшелон 80, пересечение трассы B114 доложить.</p> <p><i>Uzbek 411, maintaining FL 80, report crossing airway B114.</i></p>

§44. Полеты по выполнению авиационных работ.

202. При прибытии на место выполнения авиационных работ, экипаж ВС передает сообщение, которое включает:

- а) местоположение ВС;
- б) время начала работ;
- в) высоту, на которой будут производиться работы;
- г) предполагаемое время окончания работ.

Орган ОВД выдает экипажу ВС указание о времени выхода на связь.

<p>23125, Ургенч-Район, связь в 10.10 (через 30 минут)</p>	<p>Ургенч-Район, 23125, Канамех, приступаю к работе, высота 50 м (165 фут) истинная, конец 10.40</p>
--	--

203. В случае предусмотренной посадки на площадке в районе работы экипаж ВС передает сообщение, которое включает:

- а) место посадки;
- б) время посадки;
- в) предполагаемое время нахождения на площадке;
- г) дальнейшие действия (намерения) экипажа ВС по производству работ.

Ургенч-Район, 23125, посадка Канамех
10.50, стоянка 40 минут.

23125, Ургенч-Район, посадка Канамех
10.50, стоянка 40 минут.

204. При начале выполнения авиационно-химических и специальных авиационных работ, экипаж ВС передает сообщение, которое включает:

- а) местоположение ВС (оперативный аэродром);
- б) данные о фактической погоде на аэродроме;
- в) запрос органу ОВД о погоде по метеорологическим квадратам, прогнозируемой и фактической погоде по запасным аэродромам.

Орган ОВД выдает информацию экипажу ВС о погоде по метеорологическим квадратам, прогнозируемой и фактической погоде по запасным аэродромам, наличии запретов и ограничений по району работ.

Сергели-Район, 01112,
оперативный аэродром «Сыр-Дарья»,
фактическая погода: видимость более
10 км, ясно, ветер на старте 260
градусов 2м/с. Прошу прогноз погоды.

01112, Сергели-Район, площадной прогноз погоды, срок действия с 04.00 до 13.00 по 22,23,24 квадратам: видимость 5000, разбросанная 2000/5000, разбросанная 3000/5000, нуль 3300, умеренная турбулентность вне облаков, частая, в слое 300/3000, ветер по высотам 300/600/900 неустойчивый 20 км/ч., давление приведенное минимальное 760. Все высоты в прогнозе погоды указаны от уровня моря в метрах. Прогноз погоды по запасному аэродрому Сергели: срок действия с 04.00 до 13.00, ветер 140°/5 порывы 10 м/с, видимость 5000, дым, разбросанная 1500 кучево-дождевая, разбросанная 3000, умеренная турбулентность в слое земля-1500, Фактическая погода по запасному аэродрому Сергели за 03.00: ветер неустойчивый 02 м/с, САВОК температура +28°, точка росы +9°, нет значительных изменений. Запретов, ограничений по району работ нет.

Сергели-Район, 01112, прогноз погоды принял, начало работ в 03.10, контрольная связь в 05.10.

01112, Сергели-Район, понял, начало

работ в 03.10, контрольная связь в 05.10.

205. При выполнении авиационно-химических и специальных авиационных работ экипаж ВС передает сообщение органу ОВД, которое включает:

- а) местоположение ВС (оперативный аэродром);
- б) время выхода на контрольную связь;
- в) данные об условиях выполнения полетов не реже чем, через 2 часа;
- г) следующее время выхода на контрольную связь.

Сергели-Район, 01112, оперативный аэродром «Сыр-Дарья», 05.10 борт порядок, контрольная связь в 07.10.

01112, Сергели-Район, принял, контрольная связь в 07.10.

206. По окончании авиационно-химических и специальных авиационных работ экипаж ВС передает сообщение органу ОВД, которое включает:

- а) местоположение ВС (оперативный аэродром);
- б) время окончания работ (время посадки);
- в) данные о выполненных работах за день;
- г) план полетов на следующий день.

Сергели-Район, 01112, оперативный аэродром «Сыр-Дарья», окончание работ в 12.30. Обработано за день 156 га., за 05ч. 22мин. План на завтра 03.00.

01112, Сергели-Район, принял, окончание работ в 12.30. Обработано за день 156 га., за 05 ч. 22 мин., план на завтра 03.00. Конец связи.

207. При полетах на посадочные площадки, где отсутствует орган ОВД, перед заходом на посадку экипаж ВС передает сообщение, которое включает:

- а) местоположение ВС (оперативный аэродром);
- б) расчетное время посадки;
- в) магнитный курс посадки;
- г) время стоянки.

Сергели-Район, 01112, оперативный аэродром «Сыр-Дарья», расчетное время посадки в 12.30, посадка с МК 150°. Стоянка 2 часа.

01112, Сергели-Район, принял, расчетное время посадки на оперативном аэродроме «Сыр-Дарья» в 12.30, с МК 150°. Стоянка 2 часа.

208. При выполнении взлета с посадочной площадки, где отсутствует орган ОВД, экипаж ВС передает сообщение, которое включает:

- а) местоположение ВС (оперативный аэродром);
- б) время взлета;
- в) высоту полета;

г) маршрут полета.

Сергели-Район, 01112, оперативный аэродром «Сыр-Дарья», взлет в 13.30, разрешите набор 600 м (2000 фут) по приведенному, прибытие в «Нарчаево» в 55.

209. В случае досадки на посадочных площадках пассажиров заказчика авиационных работ, ранее не включенных в список пассажиров, экипаж ВС дополнительно передает сообщение о количестве пассажиров и груза на борту воздушного судна.

Сергели-Район, 01112, оперативный аэродром «Сыр-Дарья», взлет в 13.30, разрешите набор 600 м (2000 фут) по приведенному, на борту 7 пассажиров 150кг груза, прибытие в «Нарчаево» в 55.

01112, Сергели-Район, принял, оперативный аэродром «Сыр-Дарья», взлет в 13.30, разрешаю набор 600 м (2000 фут) по приведенному, на борту 7 пассажиров 150кг груза. Занятие 600 м (2000 фут) доложить.

§45. Фразеология радиообмена в зоне RVSM.

210. Запрос диспетчера для определения допуска ВС к полётам в воздушном пространстве RVSM:

*Узбек 411, Ташкент- Контроль.
Подтвердите допуск к RVSM
Uzbek 411, Tashkent Control. Confirm
RVSM approved*

211. Подтверждение экипажем ВС допуска к полётам в зоне RVSM.

*Ташкент Контроль, Узбек 411. К RVSM
допущен.
Tashkent Control, Uzbek 411, Affirm
RVSM.*

212. Если экипаж ВС не допущен к полётам в воздушном пространстве RVSM орган ОБД действует в соответствии с установленными требованиями.

*Узбек 411, вход в зону RVSM запрещаю,
сохраняйте эшелон 280 (снижайтесь
эшелон..., набирайте эшелон...).*

*Uzbek 411, unable to issue clearance into
RVSM airspace, maintain FL 280 (descend*

to..., climb to...).

213. Экипаж ВС докладывает о невозможности полётов в воздушном пространстве RVSM:

- а) при первоначальной связи (при смене частоты) в воздушном пространстве RVSM;
- б) при запросе разрешения на изменение эшелона полёта в пределах воздушного пространства RVSM;
- в) при повторении разрешения на изменение эшелона полёта в пределах воздушного пространства RVSM;
- г) при повторении разрешения на набор или снижение с эшелона полёта через воздушное пространство RVSM;

Доклад экипажа ВС содержит следующие элементы:

- а) фразу «к RVSM не допущен»;
- б) дополнительную информацию, объясняющую причину ограничения для полётов в воздушном пространстве RVSM (испытательный полёт, облёт, тренировка)

Ташкент Контроль, Узбек 411, к RVSM не допущен, тренировка.

Tashkent Control, Uzbek 411, negative RVSM, training flight.

214. При полёте в воздушном пространстве RVSM экипаж ВС докладывает о не возможности выполнения полёта по причине отказа:

- а) основных высотомеров;
- б) автоматической системы управления высотой или предупреждения по высоте.

Доклад производится как при отказе систем, так и при установлении связи или при смене частоты в воздушном пространстве RVSM до тех пор пока проблема с отказами не решится, или ВС не покинет воздушное пространство RVSM .

Ташкент Контроль, Узбек 411. Не могу выдерживать RVSM из-за отказа оборудования.

Tashkent Control, Uzbek 411 Unable RVSM due equipment

215. Передача сообщений экипажем ВС органу ОВД о возникновении условий влияющих на способность ВС выдерживать разрешенный эшелон полета в воздушном пространстве с RVSM (отказ оборудования, погодные условия).

Узбек 411, не могу выдерживать RVSM из-за турбулентности

Uzbek 411, unable RVSM due turbulence

или

Узбек 411, не могу выдерживать RVSM из-за отказа оборудования

Uzbek 411, unable RVSM due equipment

216. Запрос органа ОВД, в целях уточнения, о возможности ВС возобновить выполнение полета в воздушном пространстве с RVSM.

Узбек 411, подтвердите возможность

возобновления полета в зоне RVSM
Uzbek 411, confirm able to resume RVSM

или

Узбек 411, сообщите, когда сможете возобновить полет в зоне RVSM
Uzbek 411, report able to resume RVSM

217. Подтверждение экипажа ВС о возможности возобновить выполнение полета в воздушном пространстве с RVSM по истечении чрезвычайных обстоятельств, вызванных отказом оборудования или погодными условиями.

Узбек 411, готов возобновить полет в зоне RVSM
Uzbek 411, ready to resume RVSM

Глава VI. Передача информации по аэродрому.

§46. Служба ATIS.

218. ATIS применяется в целях сокращения радиотелефонной связи, снижения загруженности радиозэфира и оповещения вылетающих и прибывающих ВС соответствующей информацией по аэродрому.

219. Экипаж ВС прослушивает информацию ATIS в полном объеме и подтверждает ее получение при установлении связи:

а) при вылете:

с диспетчерским пунктом «Руление» (при отсутствии на аэродроме с диспетчерским пунктом «Тауэр» (КДП)).

б) при прибытии:

с диспетчерским пунктом «Подход».

§47. Передача метеорологической информации органом ОВД.

220. Орган ОВД передает метеорологическую информацию экипажам ВС в виде регулярных и специальных сообщений в расшифрованном виде.

221. Информация передается медленно и произносится отчетливо так, чтобы принимающий мог, в случае необходимости, записать ее.

222. Метеорологическая информация содержит следующие элементы:

а) название аэродрома;

б) время наблюдения;

в) направление и скорость ветра у поверхности земли (включая порывы);

г) видимость и дальность видимости на ВПП;

д) явления погоды;

е) наличие облачности с указанием нижней границы;

ж) температуру воздуха у поверхности земли;

з) точку росы;

и) значение атмосферного давления на аэродроме QNH (QFE – по запросу);

к) ожидаемые изменения (прогноз типа TREND);

л) рабочую (рабочие) ВПП взлета и посадки;

м) состояние поверхности ВПП и расчетная эффективность торможения (при необходимости, нормативный коэффициент сцепления при его значении менее 0,55).

Примечание: При запросе экипажем ВС значения измеренного коэффициента сцепления, орган ОВД после передачи численной величины сообщает аббревиатуру «SFT» (Surface Friction Tester);

н) другую важную аэродромную информацию.

Погода Андижана за 09.00: ветер 30 градусов 8 узлов (4 м/с), порывы 12 узлов (6), видимость 900, видимость на ВПП 04 1800 метров, слабый дождь, облачность 3 октанта 1600 фт (500 м), температура 6, точка росы минус 0, QNH 1000 мб (QFE 944 мб), без изменений, ВПП 04, мокрая, сцепление 0,5 SFT.

Andijan Weather time 09.00: wind 30 degrees 8 knots (4 m/s), gust 12 kt (6), visibility 900 meters, RVR RW04 1800 meters, light rain, 3 octants at 1600 ft (500 m), temperature 6, dew point minus 0, QNH 1000 mb (QFE 944 mb), no change, RW 04, wet, braking action is good.

223. При передаче сообщения о дальности видимости на ВПП следует использовать слова «Дальность видимости на ВПП» или сокращение RVR, за которым следует номер ВПП с указанием, при необходимости, мест производства нескольких измерений и значение (значения) RVR.

224. При наличии нескольких данных для RVR передача их всегда начинается с данных для зоны приземления.

§48. Важная аэродромная информация.

225. Важной аэродромной информацией являются любые сведения о площади маневрирования и ее технических средствах, которые необходимы для безопасной эксплуатации ВС. Аэродромная информация передается до запуска двигателей или руления и до начала конечного этапа захода на посадку.

226. Важная аэродромная информация включает в себя следующие сведения:

- а) строительные работы или работы по техническому обслуживанию в непосредственной близости от летной полосы;
- б) наличие неровностей или трещин на поверхности ВПП или РД, отмечены они или нет;
- в) наличие снега или льда на ВПП или РД;
- г) наличие слоя воды на ВПП;
- д) наличие снежных сугробов или поземка по бокам ВПП или РД;
- е) наличие птиц на земле и в воздухе;
- ж) частичный или полный отказ или неисправность систем огней аэродрома;
- з) временные виды опасности, влияющие на безопасность передвижения ВС;
- и) любая другая соответствующая информация.

*Узбек 411, впереди на левой стороне РД 5 ведутся строительные работы.
Uzbek 411, work in progress on the left side of TWY 5.*

*...огни осевой линии РД 6 не работают.
... lights of center line TWY 6 unserviceable.*

*...РАПИ ВПП 08 левая не работает.
...PAPI 08 left unserviceable.*

*...стая птиц в районе ближнего привода.
...flock of birds over middle marker.*

*... ILS ВПП 29 не работает.
... ILS RWY 29 unserviceable.*

... ВПП 09 местами покрыта льдом.

... RWY 09 covered with patches of ice.

Глава VII. Правила аварийной и срочной связи

§49. Общие положения.

227. Состояние бедствия и состояние срочности определяются:

а) бедствие: состояние, при котором имеется серьезная и/или непосредственная опасность и требуется немедленная помощь.

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

228. В составе первичного аварийного сообщения о бедствии используется радиотелефонный сигнал «Терплю бедствие», который произносится трижды в начале сообщения.

*Терплю бедствие, Терплю бедствие,
Терплю бедствие.
MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY*

229. В составе первичного сообщения о срочности используется радиотелефонный сигнал «ПАН-ПАН», который произносится трижды в начале сообщения.

*ПАН-ПАН, ПАН-ПАН, ПАН-ПАН
PAN-PAN, PAN-PAN, PAN-PAN*

230. В начале каждого последующего сообщения в составе аварийного и срочного сообщения разрешается использовать радиотелефонный сигнал бедствия и радиотелефонный сигнал срочности, при этом сигнал произносится один раз.

231. Сообщение о бедствии имеет приоритет над всеми другими передачами, а сообщение о срочности преобладает над всеми сообщениями, кроме сообщений о бедствии.

232. Экипажи ВС, использующие сигнал бедствия, стараются говорить медленно и четко, чтобы избежать ненужных повторений.

233. Экипажи ВС запрашивают помощь всякий раз, когда возникают сомнения относительно безопасности полета, чем достигается предотвращение риска возникновения более серьезной ситуации.

234. Сигнал бедствия или срочности обычно передается на используемой в данный момент частоте. Аварийная радиотелефонная связь осуществляется на рабочей частоте до тех пор, пока не будет сочтено, что более эффективная помощь может быть оказана путем перевода на другую частоту.

Примечание. При аварийной и срочной связи используется специально выделенная в качестве международной аварийной связи частота 121,5 МГц.

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

236. Станция, отвечающая экипажу ВС, находящемуся в состоянии бедствия или срочности, передает только такую информацию, указания и рекомендации, которые помогают экипажу ВС в данной ситуации. Избыточные передачи отвлекают внимание экипажа ВС в условиях дефицита времени.

237. Если было перехвачено сообщение о бедствии, получение которого не было подтверждено, то экипаж ВС перехватившее такое сообщение, в соответствии

с временем и обстоятельствами, подтверждает его и затем передает (ретранслирует) в соответствующий орган ОВД и наоборот.

238. Связь экипажей ВС между собой и с наземными службами, выполняющими аварийно-спасательные работы, осуществляется на частоте 123,1 МГц, переход на которую производится после установления связи с органом ОВД на частоте 121,5 МГц.

§50. Сообщение о бедствии, передаваемое экипажем ВС.

239. Сообщение о бедствии содержит следующие элементы и, по возможности, имеет следующий порядок:

- а) радиотелефонный сигнал «ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ» - трижды;
- б) позывной органа ОВД, которому адресуется сообщение;
- в) позывной ВС;
- г) характер бедствия;
- д) решение (намерение) командира воздушного судна;
- е) местоположение ВС;
- ж) высота полета ВС;
- з) курс полета ВС;
- и) любая другая полезная информация.

Терплю бедствие, Терплю бедствие, Терплю бедствие, Ташкент-Контроль, Узбек 411, пожар второго двигателя, невозможно ликвидировать, экстренно снижаюсь курсом 270, иду на вынужденную в районе Чардары.

MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, Tashkent-Control, Uzbek 411, engine is on fire, unable to extinguish, emergency descending on heading 270, expecting forced landing in the vicinity of Chardara.

Терплю бедствие, Терплю бедствие, Терплю бедствие, Ташкент-Подход, Узбек 411, отказ основной системы электроснабжения, нужна срочная посадка, прохожу CV, эшелон 120, курс 240.

MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, Tashkent-Approach, Uzbek 411, main electrical system failure, request priority for landing, passing CV, FL 120, heading 240.

240. При передаче сообщения о бедствии, КВС включает сигнал «Бедствие» аппаратуры радиолокационного опознавания и (или) устанавливает код 7700 на ответчиках вторичной радиолокации.

241. Станция, которой адресуется сообщение, обычно является той станцией, которая поддерживает радиосвязь с ВС или станцией, которая несет ответственность за район, в котором выполняет полет данное ВС.

§51. Введение режима радиомолчания.

242. Режим радиомолчания на используемой частоте вводится органом ОВД или ВС, терпящим бедствие.

243. Режим радиомолчания вводится как для всех, так и для одного ВС, находящихся (находящегося) на данной частоте.

Всем бортам, Ташкент-Контроль, прекратить передачу, Узбек 411 терпит бедствие

All station, Tashkent-Control, stop transmitting, Uzbek 411 MAYDAY

или

Узбек 555, Ташкент-Контроль, прекратить передачу, бедствие.

Uzbek 555, Tashkent-Control, stop transmitting, MAYDAY

244. При введении режима радиомолчания экипаж ВС:

- а) прекращает все передачи на данной частоте ОВД, за исключением случаев возникновения аварийной ситуации и прослушивает частоту надлежащим образом;
- б) выходит на связь только по запросу органа ОВД;
- в) сохраняет режим радиомолчания до сообщения о том, что бедствие отменено.

§52. Отмена состояния бедствия и режима радиомолчания.

245. В случае, когда ВС больше не находится в состоянии бедствия, экипаж ВС передает сообщение, аннулирующее состояние бедствия.

Узбек 411, отмена бедствия, пожар потушен, сохраняю эшелон 70, прошу посадку в Самарканде.

Uzbek 411, cancel distress, fire extinguished, maintaining FL 70, request landing at Samarkand.

246. В случаях, когда органу ОВД становится известно, что ВС больше не находится в состоянии бедствия, то он прекращает ведение аварийной связи и отменяет режим радиомолчания.

Всем бортам, Ташкент-Контроль, отмена состояния бедствия и режима радиомолчания

All station, Tashkent-Control, distress traffic ended.

§53. Срочные сообщения.

247. Передаваемые экипажем ВС сообщения содержат следующие элементы и, по возможности, передаются в следующем порядке:

- а) радиотелефонный сигнал «ПАН-ПАН» - трижды;
- б) позывной органа ОВД, которому адресуется сообщение;
- в) позывной ВС;
- г) характер состояния срочности;
- д) решение (намерение) КВС;
- е) местоположение ВС;
- ж) высота полета ВС;
- з) курс полета ВС;

и) любая другая полезная информация.

ПАН-ПАН, ПАН-ПАН, ПАН-ПАН, Ташкент-Контроль, Узбек 411, неуверен в местоположении, эшелон 260, курс 280, прошу курс на ВОР TMD.

PAN-PAN, PAN-PAN, PAN-PAN, Uzbek 411, unsure at my position, FL 260, heading 280, request heading to TMD VOR.

или

ПАН-ПАН, ПАН-ПАН, ПАН-ПАН, Ташкент-Контроль, Узбек 411, сердечный приступ у пассажира, необходима срочная посадка и медицинская помощь, нахожусь 22 м.мили (40 км) от TMD, эшелон 230, курс 085.

PAN-PAN, PAN-PAN, PAN-PAN, Tashkent-Control, Uzbek 411, passenger with heart attack, request urgency landing and medical assistance upon arrival, position 22 nm (40 km) from TMD, FL 230, heading 085.

248. Станция, которой адресуется сообщение, обычно является той станцией, которая поддерживает радиосвязь с экипажем ВС, или которая несет ответственность за район, в котором выполняется полет данного ВС. Все другие станции, по мере возможности, не мешают передаче срочного сообщения.

249. Экипаж ВС, перехвативший срочное сообщение, получение которого не подтверждено, ретранслирует органу ОВД данное сообщение и выполняет функции ретранслятора между ВС, передающим в режиме срочности и органом ОВД.

ПАН-ПАН, ПАН-ПАН, ПАН-ПАН, Ташкент-Контроль, Узбек 411, перехватил срочный вызов от Узбек 698, у пассажира сердечный приступ, просит срочную посадку в Учкудуке, находится 27 м.мили (50 км) западнее Учкудука, на трассе UGC – TMD, эшелон 190.

PAN-PAN, PAN-PAN, PAN-PAN, Tashkent-Control, Uzbek 411, intercepted urgency call from Uzbek 698, passenger with heart attack, requesting urgency landing at Uchkuduk, his position 27 nm (50 km) west of Uchkuduk, on route UGC – TMD, FL 190.

§54. Аварийное снижение.

250. В случае, когда экипаж ВС объявляет об аварийном снижении, орган ОВД предпринимает все возможные действия, направленные на обеспечение безопасности воздушного движения.

Терплю бедствие, Терплю бедствие, Терплю бедствие, Ташкент-Контроль, Узбек 411, разгерметизация, аварийное снижение до эшелона 100.

MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, Tashkent-Control, Uzbek 411, decompression, emergency descent FL 100.

Узбек 411, Ташкент-Контроль, вас понял. брэк-брэк, аварийное снижение в районе OGRIP, всем бортам,

находящимся в районе OGRIP на эшелоне ниже 300 немедленно покинуть район в Южном направлении.

Uzbek 411, Tashkent-Control, roger, break-break, all station, emergency descent in the vicinity of OGRIP, all aircraft below FL 300 leave that area to the south immediately

251. При необходимости, после передачи общего предупреждения ВС об аварийном снижении, орган ОВД выдает конкретные указания относительно обеспечения безопасных интервалов.

§55. Отказ радиосвязи на ВС.

252. Общие правила и процедуры, применимые в случае отказа связи, содержатся в «Правилах полетов гражданской и экспериментальной авиации в воздушном пространстве Республики Узбекистан АП РУз-91» (зарегистрированы Минюстом РУз 29.09.2007г. №1723).

253. При отказе радиосвязи экипаж ВС устанавливает код ответчика А 7600.

254. Если экипаж ВС не установил связь с органом ОВД на выделенной частоте, он предпринимает попытку установить связь на другой(их) частоте(ах) в соответствии с регламентом по маршруту. В случае если установить связь с органом ОВД не представилось возможным, делается попытка установить связь с другими ВС и (или) наземными станциями в соответствии с регламентом по данному маршруту.

255. Если попытки по установлению связи, указанные в пункте 254 настоящих Правил оказываются неудачными, экипаж ВС передает свое сообщение дважды на выделенной частоте (частотах), перед которым следует фраза «Передаю без ответа» («Transmitting blind»), с указанием адреса, для которого предназначается данное сообщение.

256. Если экипаж ВС не установил связь вследствие отказа приемника, он передает донесения в установленное время или донесения о местоположении на установленной для использования частоте, перед которым следует фраза «Передаю без ответа из-за отказа приемника» («Transmitting blind due to receiver failure»). В этом случае экипаж ВС передает сообщение, потом полностью повторяет его.

Во время данной процедуры экипаж ВС также сообщает время, когда он намерен произвести следующую передачу, а также намерения КВС в отношении порядка продолжения полета.

257. В случае, если орган ОВД не установил радиосвязь с экипажем ВС после вызова на частотах, которые, как предполагается, прослушиваются экипажем ВС, он запрашивает:

а) другие органы ОВД оказать помощь путем вызова данного ВС и, если необходимо, ретрансляцию сообщения;

б) ВС, находящиеся на этом маршруте (районе), попытаться установить связь с данным ВС и, если необходимо, ретранслировать сообщения.

258. Если попытки, указанные в пункте 257 настоящих Правил окажутся неудачными, орган ОВД передает сообщение «без ответа», адресуемое ВС

на используемой частоте, а также на частотах, которые, как предполагается, прослушиваются экипажем ВС. В этом случае диспетчер убеждается в приеме ВС его информации. Как правило, это достигается путем выдачи команд о манипуляциях с бортовым ответчиком ВОРЛ или о боковых маневрах ВС.

Глава VIII. Ведение радиообмена с автотранспортными и аэродромными средствами.

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

260. Лица, выполняющие такие работы, а также водители автотранспортных и аэродромных средств ведут непрерывное прослушивание установленной частоты внутриаэропортовой связи, а при работах на летном поле и участках РД, примыкающих к нему, постоянно прослушивают радиообмен на частоте диспетчерского пункта, осуществляющего ОВД на площади маневрирования.

261. Прослушивание частот внутриаэропортовой связи и частот диспетчерского пункта, осуществляющего ОВД на площади маневрирования производится для получения дополнительных указаний о порядке движения на летном поле и информации о передвижении наземной техники и ВС.

262. Для ведения радиотелефонной связи каждому абоненту (транспортные средства, выезжающие на летное поле) присваиваются следующие позывные:

<i>Позывной</i>	<i>Абонент</i>
<i>Служебный</i>	<i>Машины должностных лиц, (с добавлением цифрового индекса, присвоенного данному должностному лицу).</i>
<i>Сопровождение</i>	<i>Машина сопровождения</i>
<i>Движение</i>	<i>Машина РП</i>
<i>Тягач</i>	<i>Тягач АТК</i>
<i>Борт</i>	<i>Тип и регистрационный номер ВС осуществляющее буксировку (при отсутствии связи с тягачом)</i>
<i>Аэродромная</i>	<i>Машина аэродромной службы</i>
<i>Метео</i>	<i>Машина АМСГ</i>
<i>Радио</i>	<i>Машина (автобус) базы ЭРТОС</i>
<i>Свет</i>	<i>Машина службы ЭСТОП</i>
<i>Охрана</i>	<i>Машина ВОХР</i>
<i>ПАЛ</i>	<i>Машина радиолaborатория</i>
<i>Сектор</i>	<i>Машина военного сектора.</i>

Примечание. После присвоения позывного указывается порядковый номер автомашины (при необходимости).

263. Спецмашинам и аэродромным механизмам, используемым для эксплуатационного содержания аэродромов, позывные присваиваются в соответствии с «Руководством по аэродромной службе НАК «Узбекистон хаво йуллари» (РАС НАК).

264. При ведении радиотелефонной связи с транспортными средствами позывной диспетчерского пункта, осуществляющего ОВД, используется без указания географического местоположения.

<i>Вышка</i>	<i>Диспетчерский пункт Вышка</i>
<i>Руление</i>	<i>Диспетчерский пункт руления</i>

§56. Указания относительно передвижения по аэродрому.

265. При установлении и ведении радиотелефонной связи буксируемое ВС, автотранспортное и аэродромное средство передает сообщение, включающее:

- а) присвоенный позывной;
- б) местоположение транспортного средства (буксируемого воздушного судна);
- в) запрос разрешения на передвижение (буксировку);
- г) маршрут следования к месту работы (месту планируемой стоянки).

	<i>Руление, Тягач-5 (Борт...), на РД 9, разрешите следовать к ангару</i>
<i>Тягач-5 (Борт...), Руление, следуйте по РД 6.</i>	
	<i>Тягач-5 (Борт...), по РД 6.</i>
	или
	<i>Руление, Борт 32018, стоянка 15, разрешите буксировку на павильон 3.</i>
<i>Борт 32018, Руление, буксировку разрешаю по магистральной на РД 3, на РД 3 доложить.</i>	
	<i>Борт 32018, буксировку разрешили по магистральной на РД 3, на РД 3 доложить.</i>

266. Если по какой-либо причине диспетчерский пункт, осуществляющий ОВД, не может выдать указание транспортному средству, он сообщает об этом, используя фразу "ждать". Это означает, что водитель должен ждать вызова и не начинать движение, пока не будет получено разрешение диспетчерского пункта, осуществляющего ОВД.

	<i>Руление, Тягач-5, на РД 9, разрешите следовать к ангару.</i>
<i>Тягач-5, Руление, ждать.</i>	
	<i>Тягач-5, ждать.</i>

267. При невозможности выдачи разрешения для следования автотранспортных средств до запрашиваемого места, диспетчерский пункт, осуществляющий ОВД может разрешить проследовать до установленного пункта, после остановки в нём транспортное средство повторно запрашивает разрешение для движения к месту назначения (работы).

	<i>Руление, Тягач-5, на РД 9, разрешите следовать к ангару.</i>
<i>Тягач-5, Руление, следуйте до РД 6.</i>	
	<i>Руление, Тягач-5, до РД 6.</i>
	<i>Руление, Тягач-5, на РД 6.</i>

268. Разрешение на передвижение по перрону, при необходимости, может включать всю необходимую информацию относительно других транспортных средств для обеспечения безопасного движения.

	<i>Руление, Служебный-05, разрешите по перрону на РД 3</i>
<i>Служебный-05, Руление, после заруливания Ту-154 на стоянку 21, разрешаю на РД 3.</i>	
	<i>Служебный-05, разрешили после заруливания Ту-154 на РД 3.</i>

§57. Пересечение ВПП буксируемым ВС, автотранспортными и аэродромными средствами.

269. Любому буксируемому ВС, а также автотранспортному и аэродромному средству категорически запрещается пересекать ВПП, пока не получено и не подтверждено соответствующее разрешение диспетчерского пункта, осуществляющего ОВД.

270 Сообщение об освобождении ВПП передается немедленно после полного её освобождения.

271. Диспетчерский пункт, осуществляющий ОВД выдает разрешение на пересечение ВПП буксируемому ВС, автотранспортным и аэродромным средствам в случае, если ВС, заходящее на посадку, имеет временной интервал не менее 5 минут до приземления, или после приземления ВС и пробега места предполагаемого пересечения ВПП.

272. При осуществлении буксировки ВС разрешение на пересечение ВПП запрашивается буксируемым ВС или аэродромным средством осуществляющим буксировку ВС на линии предварительного старта с обязательной остановкой.

	<i>Вышка, Тягач-5, на РД 3, разрешите пересечение ВПП на Павильон 3.</i>
<i>Тягач-5, Вышка, пересекайте ВПП 08 Левая на РД 13.</i>	
или	
<i>Тягач-5, Вышка, ждать на РД 3.</i>	
	<i>Тягач-5, пересекаю ВПП 08 Левая на РД 13.</i>
или	
	<i>Тягач-5, ждать на РД 3.</i>
	<i>Тягач-5, ВПП 08 Левая освободил на РД 13.</i>
<i>Тягач-5, пересекайте ВПП 08 Правая на РД 8.</i>	
	<i>Тягач-5, пересекаю ВПП 08 Правая на РД 8.</i>
или	
	<i>Вышка, 32018, на РД 8, разрешите пересечение ВПП на Перрон 1.</i>
<i>32018, Вышка, пересекайте ВПП 08 Правая на РД 13.</i>	
или	
<i>32018, Вышка, ждать на РД 8.</i>	
	<i>32018, пересекаю ВПП 08 Правая на РД 13.</i>

или

32018, ждать на РД 8.

32018, ВПП 08 Правая освободил на РД 13.

32018, пересекайте ВПП 08 Левая на РД 3.

Тягач-5, пересекаю ВПП 08 Левая на РД 3.

273. Разрешение на пересечение ВПП запрашивается транспортным средством, не доезжая до боковой полосы безопасности (границы критической зоны РМС) после обязательной остановки.

Вышка, Сопровождение-4, на РД 6, разрешите пересечь полосу.

Сопровождение-4, Вышка, пересечение разрешаю.

Сопровождение-4, полосу освободил.

Сопровождение-4, понял

274. Если автотранспортное или аэродромное средство находится на ВПП и возникает необходимость её освобождения, диспетчерский пункт, осуществляющий ОВД немедленно передает указание о её освобождении.

275. Во всех случаях ВПП освобождается от автотранспортных и аэродромных средств не позднее, чем за 5 минут до расчетного (уточненного) времени посадки, а также непосредственно перед взлетом ВС.

Аэродромная-3, Вышка, освободите полосу по РД 4.

Вышка, Аэродромная-3, полосу освобождаю по РД 4.

Аэродромная-4, полосу освободил, на РД 4.

Аэродромная-4, понял.

276. Когда автотранспортное или аэродромное средство движется по рабочей площади аэродрома, может возникнуть необходимость информировать его водителя о возможной опасной ситуации. В таких случаях диспетчерский пункт, осуществляющий ОВД обязан дать указание водителю на немедленные действия.

Движение-1, Руление, немедленно остановитесь, РД 5, по магистральной пересекает Ту-154.

Руление, Движение-1, остановился.

Глава IX. Фразеология радиообмена и применение «разговорной» речи в радиотелефонной связи.

277. Применяемая в радиотелефонной связи фразеология радиообмена, регулируемая настоящими Правилами, разработана для обеспечения

эффективного, ясного, четкого и недвусмысленного обмена информацией при ведении связи.

Однако невозможно предусмотреть фразеологию для всех возможных ситуаций, которые могут возникнуть и поэтому содержащиеся в настоящих Правилах образцы фразеологии не носят исчерпывающего характера, а являются примерами фразеологии для использования при обычном радиотелефонном обмене.

Фразеология предназначена для использования в большинстве повседневных ситуаций. Пользователи, возможно, сочтут необходимым дополнить эту фразеологию «разговорным» языком. Когда необходимо использовать разговорный язык, это следует делать в соответствии с теми же принципами, которые регулируют употребление фразеологии, то есть сообщения должны быть ясными, четкими и недвусмысленными. Кроме того, необходимо обеспечить достаточно глубокое знание используемого в радиотелефонной связи языка (требования ИКАО к знанию английского языка приведены в томе II Приложения 10

«Авиационная электросвязь» и Приложении 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу» Чикагской конвенции).

Кроме умения правильно использовать фразеологию и достаточно глубокого знания языка, при радиотелефонном обмене очень важно понимать, что язык, используемый при ведении радиотелефонной связи, часто не является родным языком для лиц, участвующих в обмене информацией. Понимание трудностей, возникающих при передаче информации лицами, для которых данный язык не является родным языком, способствует повышению надежности обмена информацией. Сообщения должны передаваться

медленно и четко. Ясные сообщения, в которых нет идиоматических выражений, легче понимать, чем расплывчатые сообщения или сообщения, содержащие разговорные и жаргонные выражения.

Приложение
к Авиационным правилам
Республики Узбекистан
«Радиотелефонная связь в гражданской авиации»

Международный код Морзе

Буквы русского алфавита	Буквы английского алфавита	Код Морзе
А	A	· -
Б	B	- · · ·
В	W	· - -
Г	G	- - ·
Д	D	- · ·
Е	E	·
Ж	V	· · · -
З	Z	- - · ·
И	I	· ·
Й	J	· - - -
К	K	- · -
Л	L	· - · ·
М	M	- -
Н	N	- ·
О	O	- - -
П	P	· - - -
Р	R	· - ·
С	S	· · ·
Т	T	-
У	U	· · -
Ф	F	· · - -
Х	H	· · · ·
Ц	C	- · - ·
Щ	Q	- - - -
Ы	Y	- · - -
Ь	X	- · · · -