

АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА  
об изменениях в правилах фразеологии радиообмена  
при осуществление радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации

*Настоящий документ предназначен только для использования в сети симуляции воздушного движения (VATSIM) и не может применяться в реальной авиации.*

УТВЕРЖДЕНО  
Юрий Трунов, VATRUS1,  
руководитель ВАТРУС

СОГЛАСОВАНО  
Сергей Бутовичев, VATRUS2,  
директор УТЦ Стригино

Аналитическая записка основана на сравнении требований следующих документов:

- «Правила и фразеология радиообмена при выполнении полетов и управлении воздушным движением», утвержденные Приказом МГА от 27.02.87 №61 (далее по тексту – ПФРО).
- Федеральные Авиационные Правила «Осуществление радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации», утвержденные приказом Росаэронавигации от 14.11.2007 № 109 (далее по тексту – ФАП ОРС).

Настоящий документ предназначен для быстрого ознакомления с изменениями и дополнениями во фразеологии радиообмена лицами, ранее изучавшими ПФРО.

Далее по тексту приведены выдержки из ФАП ОРС, требования которых отличаются от аналогичных пунктов ПФРО. Обычным шрифтом даны цитаты вступившего в действие ФАП ОРС, а курсивом набраны комментарии и описание ранее действовавших норм ПФРО.

**Важно: Ознакомление с настоящим документом не освобождает пилотов и диспетчеров от обязанности изучения ФАП ОРС в полном объеме.**

2.5. Типовые слова и фразы:

- *В случае, если приняли (повторили) не то, что было передано, допускается использовать слово "Неверно", ранее требовалась слово "Ошибка".*
- *Ранее, при заходе по РМС, использовались фразы: "Заход автоматический", "Заход директорный" или "Заход по маякам". Теперь во всех случаях при заходе по РМС используется фраза "Заход по ИЛС (по маякам)".*
- *Появились фразы для новых типов заходов: "Заход в режиме «Возврат»", "Заход по GPS" и "Заход по ГЛОНАСС/GPS".*
- *Введены понятия "Прямой" и "Обратный". Данные слова являются основными при заходе по АРП и обзорному локатору.*

3.1.10 Если необходимо выполнение задержки ВС в установленных для этого зонах ожидания, диспетчером соответствующего диспетчерского пункта передается указание о порядке выполнения полета и время выхода из зоны ожидания (при необходимости). *При этом вместо слова "Виразж", как было ранее, используется слово "Орбита". Например: "411, Богородское, 7200 выполните левую орбиту на 360"*

3.3.2 Сообщения о местоположении содержат следующие элементы информации: ...

*В сообщении о местоположении время не сообщается, если передача ведется в момент пролета ПОД/ППМ или отличается от фактического времени пролета менее, чем на 1 минуту. Ранее время пролета требовалось сообщать в любом случае.*

3.3.5. Диспетчер, в зоне ОВД которого меняется общее направление полета, сообщает экипажу ВС о необходимости смены эшелона в поворотном пункте маршрута, согласовывает с экипажем ВС желаемый эшелон. Экипаж ВС сообщает диспетчеру расчетное время пролета этого поворотного пункта маршрута. Диспетчер по запросу экипажа ВС на смену эшелона дает указание на его занятие. Занятие назначенного эшелона экипаж ВС осуществляет за 20 км до выхода на поворотный пункт маршрута.

*ФАП ОРС описывает, каким образом диспетчер должен сообщить экипажу ВС о необходимости смены эшелона и заранее согласовать с ним желаемый эшелон. Ответственность за соблюдение норм эшелонирования как ранее, так и сейчас возлагается на диспетчера, однако ранее фразеология процедуры согласования не была описана в ПФРО.*

4.3.3 ... При введении режима "контроль по вторичному" выход из зоны не докладывается только в случае, если экипажу ВС было дано указание на работу с диспетчером смежной зоны (сектора) и указана его частота одновременно с введением этого режима.

*В новых правилах указано, что экипаж ВС должен докладывать пролет рубежа передачи в любом случае, исключая приведенный выше. Ранее это требование вытекало из НПП ГА-85, однако ПФРО об этом умалчивали.*

5.1.1.1. При запросе на запуск двигателей экипаж ВС сообщает номер стоянки и наличие информации АТИС или метеоданных (погоды) МВ-канала. ...

*Ранее в доклад требовалось включать пункт назначения и время вылета.*

5.1.2.1. При необходимости буксировки ВС к месту запуска двигателей экипаж ВС сообщает номер стоянки, о приеме информации АТИС или метеоданных МВ-канала и запрашивает у диспетчера «Руления» разрешение на буксировку.

*Ранее в доклад требовалось включать пункт назначения.*

5.1.3.1. Указания диспетчера «Руления» о порядке руления (при выруливании для взлета) должны содержать сведения: ...

*Изменился порядок слов в разрешении на занятие предварительного старта. Сейчас фраза должна выглядеть следующим образом:*

*"411, 07 левая, предварительный разрешаю, по РД 4, на РД мокрый снег (участки со льдом, скопление воды и т.п.)".*

*Ранее слова «предварительный разрешаю» указывались в конце фразы.*

5.2.1.2. Разрешение на занятие исполнительного старта должно содержать ...

*Теперь, при выходе на связь с диспетчером сектора "Старт" не требуется докладывать код АТИС. Ранее это требовалось.*

5.2.1.3. При выдаче диспетчером разрешения на занятие исполнительного старта должны указываться номер ВПП (МПУ ВПП) или расположение ГВПП относительно основной ВПП и ее маркировка, а экипаж ВС обязан подтвердить номер ВПП (МПУ ВПП).

*Ранее при выдаче разрешения на занятие исполнительного старта указывать номер ВПП (МПУ взлета) не требовалось.*

5.3.2.1. При установлении связи с диспетчером «Круга» экипаж ВС сообщает о пролете рубежа приема-передачи ОВД и решение командира ВС по выбору системы захода на посадку (если она отличается от указанной в АТИС) ...

*Ранее выбранный тип захода требовалось докладывать при выходе на связь с диспетчером Круга в любом случае, теперь это требуется только в том случае, если выбранная система захода отличается от указанной в АТИС.*

5.3.2.6. ... Разрешение на выполнение визуального захода на посадку и указание о переходе на связь с диспетчером «Старта» передается в зоне визуального маневрирования после доклада экипажа ВС об установлении визуального контакта с ВПП (полосой).

*Особо отмечено, что разрешение на выполнение ВЗП и указание работать со Стартом выдается после входа ВС в ЗВМ. Ранее решь шла о четвертом развороте или посадочной прямой.*

5.4. Пункт диспетчера посадки (ПДП):

"411, снижаюсь (вошел в глиссаду), к посадке готов"

*Согласно новым ФАП ОРС при докладе экипажа о готовности к посадке, информирование диспетчера о выпуске шасси не требуется; в связи с этим с диспетчера снимается контроль за данным пунктом готовности экипажа к посадке.*

5.4.3. Диспетчер «Посадки», сообщает экипажу ВС удаление от начала ВПП ...

*При заходе на посадку с контролем по ПРЛ, диспетчер Посадки сообщает линейные отклонения от курса и глиссады до пролета БПРМ. Ранее конечный рубеж выдачи сообщений указан не был.*

5.4.5.1 Экипаж ВС должен доложить о готовности к посадке и получить разрешение от диспетчера «Посадки» на посадку: ... при визуальном заходе на посадку (ВЗП) – в зоне визуального маневрирования.

*Ранее доложить готовность к посадке требовалось при довороте на посадочный курс или на предпосадочной прямой.*

5.5.1.1. При выходе экипажа ВС на связь диспетчер «Подхода» получает от него доклад о высоте полета (текущей и занимаемой), а по дополнительному запросу получает информацию о контрольном пункте коридора или радионавигационной точке (РНТ) выхода на воздушную трассу, эшелоне и расчетном времени его (ее) пролета.

*Ранее вся перечисленная информация должна быть передана экипажем ВС диспетчеру подхода без дополнительного запроса.*

5.5.2.1. При получении доклада от экипажа ВС о выходе на рубеж передачи ОВД диспетчер «Подхода» сообщает ... Экипаж ВС сообщает запасной аэродром при сложных метеоусловиях на аэродроме посадки.

*Ранее требовалось докладывать запасной аэродром всегда, теперь это требуется только при СМУ на аэродроме посадки. Кроме того теперь не требуется докладывать минимум КВС и остаток топлива на ВПП.*

5.6.1.1. При входе в зону (район) РЦ ЕС ОрВД экипаж ВС докладывает ... Если аэродром посадки расположен в данной зоне (районе) РЦ ЕС ОрВД ...

*Ранее требовалось докладывать запасной аэродром всегда, теперь это требуется только при СМУ на аэродроме посадки. Кроме того теперь не требуется докладывать минимум КВС и остаток топлива на ВПП.*

5.6.2.3. При пересечении воздушным судном, выполняющим полет по маршруту, района работающего аэродрома, диспетчер зоны (района) ЕС ОрВД дает указание экипажу ВС отработать с соответствующим органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) по направлению и получить разрешение на пролет района аэродрома. Экипаж ВС сообщает диспетчеру о полученном разрешении пролета района аэродрома.

*Новый пункт, в ПФРО подобного пункта не было.*

6.11. Сообщение о бедствии:

*Ранее были указаны случаи, в которых ВС передает сигнал бедствия (отказ двигателя, пожар и т.д.). В нынешнем документе такие случаи не описаны. Напрашивается вывод, что теперь решение о том, терпит ВС бедствие или нет, принимается КВС.*

*Кроме того изменено правило построения фразы с сообщением о бедствии. В частности, позывной ВС требуется произносить 3 раза.*