Популярный словарик английской фразеологии

Частоиспользуемые фразы

-Roger (Понял)
-Wilco (Понял, выполняю)
-Affirm (подтверждаю)
-Go ahead (продолжайте, на приеме)
-Unable to comply (Не могу выполнить)
-Say again (Повторите сообщение)
-Request vectors (прошу векторение) –expect \ stand by for vectors (ожидайте векторение)
-Hold position (оставайтесь на месте) -Holding, DOB117 (остановился)
-Stand by (Ждать) -Standing by, DOB117 (Жду) -Stand by, I'll call you back (Ждать, я вас вызову)
- Climb \ Descent \ Maintain – набирайте \ снижайтесь \ сохраняйте (следуйте на оговоренной высоте)

Передача управления и/или изменение частоты

-Contact Irkutsk Approach 126.1 (Работайте с Иркутском Подход 126,1)
-At MSA contact Ladoga Control 123.5 (Над МСА работайте с Ладогой Контроль 123,5)
-Monitor ATIS on 126.75 (Прослушайте АТИС на 126,75)
-Remain this frequency until advised (Оставайтесь на этой частоте до команды)
-Contact Chita Control on 135.6, report contact established (Отработайте с Читой Контроль 135,6 и доложите)
-Chita Control on 135.6, will report contact established (135,6 с Читой Контроль отработаю и доложу)
-There's no reply on 135. (На 135,6 не отвечают)

Метеорологическая информация

-1210 weather (Погода за 12 часов 10 минут)
-Wind 340 degrees 5 meters per second (Ветер 340 градусов 5)
-Few (scattered, broken, overcast) cloud 900 meters (Незначительная (разбросанная, значительная, сплошная) облачность 900)
-RVR runway 22 is 1200 m (Дальность видимости на ВПП 22 - 1200 м)
-QFE 742 millimeters, or 998 hectopascals (Давление аэродрома 742 мм, или 998 гектопаскалей)
-CAVOC[1]

Указания по установке кода приемоответчика[2]

-Squawk 6451 (Установите код 6451)
-For departure squawk 1753 (Для вылета установите 1753)
-Confirm Squawk 6451 (Подтвердите код 6451)
-Squawking 6451 (код 6451 установлен)

Проверка связи

-Domodedovo Ground, DOB117, radio check on 119.0 (проверка связи на частоте 119.0)
-DOB117, Domodedovo Ground, readability 5 (слышимость 5)
-Readability 5, DOB117 (слышимость 5) или -Roger, DOB117 (понял)

Запрос данных для вылета

-Request departure information[3] (Прошу информацию для вылета)
-Runway 31, wind 270 at 3 meters per second, QFE 729 mm or 946 hectopascals, visibility for departure 600 m (ВПП 31, ветер 270 гр. 3 м. в секунду, давление 729 мм или 946 гп, видимость для вылета 600 м.)

Запуск двигателей

-DOB117, stand 18, request start up, information Oscar (стоянка 18, информация Оскар)
-DOB117, start up approved, report ready for taxi (Запуск разрешаю, доложите готовность к рулению) **ИЛИ**
-Expect departure at 34, start up at 24 (Ожидайте вылет в 34 минуты, запуск в 24) **ИЛИ**
-Your number 3 expect start up[4] at time 26 (Ваш номер 3, ожидайте запуск в 26 минут)
-Time 1253, expect departure at 1326, start up at own discretion (Время 1253, ожидайте вылет в 1326, запускайтесь по своему усмотрению)

---

[1] ИНДИКАТОР БЛАГОПРИЯТНОЙ ПОГОДЫ – CAVOC (Сокращение от CEILING AND VISIBILITY OK), Произносится как [ka:vo'kei]. Передается вместо данных о видимости, дальности видимости на ВПП, текущей погоде и количестве облаков, когда одновременно существуют следующие метеоусловия: А) видимость не менее 10 км: Б) отсутствуют облачность ниже 1500 метров и кучево-дождевая облачность; В) отсутствуют явления, ухудшающие видимость и гроза.
[2] Код 2000 применяется при выходе в неконтролируемое воздушное пространство и в том случае, если диспетчер не дал экипажу указание на установку определенного кода
[3] Когда отсутствуют передачи АТИС.
[4] EXPECT START UP AT (time) - ОЖИДАЙТЕ ЗАПУСК В (время): Данная фраза не является разрешением, а требует повторного запроса запуска.

Выталкивание хвостом вперед

-Request pushback (Разрешите выталкивание)
-Pushback approved (Выталкивание разрешаю) **ИЛИ**
-Stand by due traffic taxing behind (Ждать, сзади рулит борт) **ИЛИ**
-Pushback face North approved (Разрешаю выталкивание носом на север) **ИЛИ**
-Hold position, give way to Airbus from right to left (Оставайтесь на месте, уступите дорогу Аэробусу справа налево)
-Giving way (Уступаю дорогу)
-Domodedovo Ground, DOB117, Stand 18, request pushback and start up, information Oscar (Разрешите выталкивание и запуск)
-DOB117, Domodedovo Ground, pushback approved, stand by for start up (Выталкивание разрешаю, запуск по команде)
-Will be ready for pushback shortly (Скоро буду готов к выталкиванию)
-Pushback at own discretion (Выталкивание разрешаю по своему усмотрению)

Выруливание

-Request taxi (Разрешите выруливание)
-Taxi to holding point runway 32R via TR[5], H1, 25, H2, T2, B8 (Занимайте предварительный ВПП 14) **ИЛИ**
-Taxi via main taxiway, then 2 and 5 to holding point 18 (По магистральной, далее по 2-ой и 5-ой занимайте предварительный 18) **ИЛИ**
-Taxi to the end of taxiway 5 (Рулите до конца РД 5) **ИЛИ**
-Take first right and hold (По первой направо и остановитесь) **ИЛИ**
-Stop taxi /I say again, stop immediately/ (Остановитесь /повторяю, немедленно остановитесь)
-Confirm Boeing 757 on taxiway 6 in sight (Боинг 757 на РД 6 наблюдаете?)
-757 in sight (757 наблюдаю)

-Request progressive taxi[6] (Прошу руление по командам диспетчера)
-Roger, taxi straight ahead and turn second right (Вас понял, рулите прямо и по второму повороту направо)
-Straight ahead, second right (Прямо, второй направо)
-Continue straight ahead (Продолжайте прямо)
-Straight ahead (Прямо)
-Turn left now (Сейчас поверните налево)
-Turning left (Поворачиваю влево)
-Turn first right and report marshaller in sight (По первому повороту направо и доложите, когда увидите встречающего)
-First right. Marshallers in sight (Первый направо. Встречающего наблюдаю)
-Continue with the marshaller (Продолжайте по командам встречающего)

Пересечение ВПП

-Twy Bravo, request cross runway 23R (На рд Браво, разрешите пересечь ВПП 23 правую)
-Hold position, traffic 1 kilometer final (Оставайтесь на месте (ждать, запрещаю), борт на прямой, удаление 1 километр) **ИЛИ**
-Cross runway 23R, report vacated (Пересекайте ВПП 23 правую, освобождение доложите)
-Crossing (Пересекаю)
-Twy Charlie, runway 23R vacated (ВПП 23 правую освободил на рд Чарли)

Подготовка к взлету[7], SID, на предварительном

-Request BD 4 departure (Прошу схему вылета БД 4)
-Approved BD 4 departure (Вылет БД 4 разрешаю) **ИЛИ**
-Cleared via BD 4 departure (Разрешаю по схеме вылета БД 4)

-Report when ready for departure (доложите готовность к вылету)
-Wilco (понял, доложу)
-Ready for departure (готов к вылету)
-Line up runway 32R (занимайте исполнительный ВПП 32 правая) **ИЛИ**
-Line up runway 22 and wait (Занимайте исполнительный, взлет по команде)

На исполнительном, разрешение на взлет (Take-off clearance)

-Request departure instructions (прошу указания по выходу)
-After departure turn right to DB, climb 900м (после взлета правым на ДБ набирайте 900) **ИЛИ**

---

[5] TR – taxiroute, TWY - taxiway
[6] Просьба экипажа к диспетчеру руления давать ему указания о направлении руления около каждого пересечения рулежных дорожек. Запрашивается, когда экипаж не может определить маршрут руления из-за отсутствия или нерабочего состояния маркировки и указательных знаков; в сложных аэропортах
[7] В английской фразеологии слово “take-off” – “взлет” используется только в указаниях о разрешении и запрещении взлета – “Cleared for take-off” и “Cancel take-off”, что принято во избежание возможного ошибочного принятия пилотом указаний о маневрировании после взлета как непосредственно разрешение взлетать. В любых других ситуациях используются слова и словосочетания “departure, after departure” (вылет, после вылета) и “airborne, when airborne” (отрыв, после отрыва)

-After departure climb straight ahead 600м then turn right to DB (после взлета набирайте по прямой 600м, затем правым следуйте на ДБ)
-Ready for take-off (К взлету готов) **ИЛИ**
-Cleared for take-off
-Cleared for take-off /report airborne/ (взлет разрешаю /доложите отрыв)
-Cleared for take-off. Wilco (взлет разрешен, отрыв доложу) **ИЛИ**
-Cleared for take-off runway runway 32R (взлет разрешаю /ВПП номер - если имеется несколько ВПП)
-Taking off (Взлетаю)

После взлета

-Airborne (Взлет)
-Contact Radar 126.0 (Работайте с Кругом 126.0)
-Radar 126,0 (с Кругом 126.0)
-Domodedovo Radar, DOB117, airborne, left turnout onto heading 225, climbing 900 (Взлет, левым на курс 225, набираю 900)
-DOB117, Domodedovo Radar, roger

-Airborne 1152 (Взлет в 1152)
-After passing height 200 meters contact Radar 126.0 (После пересечения 200 м работайте с Кругом 126.0)
-Radar 126,0, Wilco (выполняю)
-DOB117, Domodedovo Radar, continue on runway heading until advised (Следуйте на курсе взлета до команды)
-On runway heading, DOB117 (На курсе взлета)

Указания по вылету

-Turn left heading 360 (Влево курс 360)
-Track 320 degrees[8] magnetic from MSA (После МСА следуйте путевым углом 320 градусов магнитных)
-After passing MSA fly direct to KYI (После пролета МСА следуйте прямо на КЫИ)
-After MSA direct KYI (После МСА прямо на КЫИ)

Обозначение эшелонов (высот) полета

-Flight level[9] 350 (Эшелон полета 350)
-Flight level 1200 meters (Эшелон 1200 м.)
-Height 1200 meters (ВЫСОТЫ НИЖЕ ЭШЕЛОНА ПЕРЕХОДА)

Поддержание назначенных эшелонов

-Maintain flight level 8600 m to MSA (Поддерживайте 8600 на МСА)
-Maintain flight level 8600 m until passing MSA (Поддерживайте 8600 до пролета МСА)
-Maintain flight level 8600 m until advised by Rostov Control (Поддерживайте 8600 до команды Ростова Контроль)
-Maintain flight level 8600 m until further advised (Поддерживайте 8600 до дальнейших указаний)
-Check altimeter setting and confirm flight level 10600 m (Проверьте установку высотомеров и подтвердите эшелон 10600)

Изменение эшелонов

-Descend to flight level 8100 meters (Снижайтесь, чтобы занять 8100)
-Climb to reach flight level 8100 meters at MSA (Набирайте, чтобы занять 8100 на МСА)
-Climb to reach flight level 8100 meters by time 53 (Набирайте, чтобы занять 8100 к 53 минутам)
-Climb to flight level 8100 meters, report leaving 7500 meters (Набирайте 8100, оставление 7500 доложите)
-Climbing to flight level 8100 meters, will report leaving 7500 meters (Набираю 8100, оставление 7500 доложу)
-Descend to flight level 3600 m, report reaching (Снижайтесь 3600, занятие доложите)
-Descending to flight level 3600 m, will report reaching (Снижаюсь 3600, занятие доложу)
-Climb to flight level 8100 meters, report passing 7500 meters (Набирайте 8100, пересечение 7500 доложите)
-Climbing to flight level 8100 meters, will report passing 7500 meters (Набираю 8100, пересечение 7500 доложу)
-Stop climb at flight level 5100 m (Задержитесь на 5100)
-To maintain 5100 m (Поддерживать 5100)
-Continue climb to flight level 9600 m (Продолжайте набор 9600)
-Climbing to flight level 9600 m (Набираю 9600)
-Expedite climb until passing flight level 8100 meters (Ускорьте набор до пересечения 8100)
-Expediting until 8100 m (Ускорить до 8100)
-Confirm flight level (number) meters (Подтвердите эшелон … метров)
-DOB117, request flight level 10100 m (разрешите эшелон 10100 м.)

---

[8] В английском после слова “track” – “путевой угол” слово “degrees” – “градусов” употребляется
[9] FLIGHT LEVEL (number) - ЭШЕЛОН (номер) используется при передаче (приеме) управления ВС органу (от органа) УВД, де вертикальное эшелонирование выше эшелона перехода осуществляется в сотнях футов, а также на трассах, где выполнение полетов в эшелонах ИКАО в пределах РФ предусмотрено международными соглашениями

-DOB117, unable to clear due traffic. Maintain 9100 m. (запрещаю из-за движения. Поддерживайте 9100)

Информация о движении

-Traffic is B737, was at 100 m 5 km west of runway 16 at time 45 (Борт – B737, в 45 минут был на 100м в 5 км западнее ВПП 16)
-Looking out (Смотрю)
-Traffic in sight (Борт наблюдаю)
-Negative contact, in cloud (Борт не наблюдаю, в облаках)

Доклады о местонахождении

-Rostov Control, DOB117, with you, KANON at flight level 10100 m, KS at 56 (вошел в вашу зону, Канон 10100, КС в 56 минут)
-DOB117, Rostov Control, bearing 240, distance 110, maintain flight level 10100 m, report KS (азимут 240, удаление 110, поддерживайте 10100, доложите КС)
-Maintain 9100 m, next report at MSA (Поддерживайте 9100, следующий доклад над МСА)
-Maintaining 9100 m, will report MSA (Поддерживаю 9100, МСА доложу)
-Report position (Доложите свое место)
-Position R22, 20 km inbound MSA (На трассе Р22, 20 км до МСА)
-DOB117, position (даю место)
-DOB117, go ahead (продолжайте)
-DOB117, MIMRA at 34, flight level 10100 m, LATRI at 44 (Мимра в 34 минуты, эшелон 10100, Латри в 44)
-DOB117, next report at LATRI (следующий доклад над LATRI)
-Wilco, DOB117 (Выполню, ХайФлай 45)
-Report crossing MSA (Доложите пролет МСА)
-Will report MSA (МСА доложу)

Указания о следовании по маршруту

-To Pulkovo via flight planned route (В Пулково по запланированному маршруту полета)
-Cleared to Pulkovo via flight planned route (Разрешаю на Пулково по запланированному маршруту полета)
-To Pulkovo via P210 and B1 (В Пулково по П210 и Б1)
-After B1 continue as filed (После Б1 продолжайте, как указано во флайт-плане)

Снижение

-When ready descend to flight level 8100 meters (По готовности снижайтесь 8100)
-Report ready for descent (доложите готовность к расчетному снижению)
-Ready for descent (Готов к расчетному снижению)
-Expect descent at 42 due opposite traffic (Снижение в 42 минуты из-за встречного)
-Descend to flight level 6000 m. (Снижайтесь 6000)
-Descending to flight level 6000 m. (Снижаюсь 6000)
-Stop descend immediately. (Немедленно прекратите снижение)
-Stopping descent (Прекращаю снижение)

-Contact Ladoga Approach 125.2 and report heading[10] (Работайте с Ладога-Подход 125,2 и доложите Ваш курс)
-HiFly 45, flight level 9600 meters, on radar heading 120 (ХайФлай 45, 9600, курс 120 по указанию диспетчера)

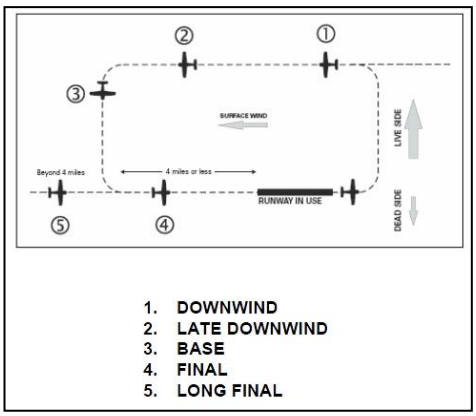
Указания по заходу[11]

-Request ILS approach (Разрешите заход ИЛС)
-Cleared for ILS approach runway 12 Left (Разрешаю заход на посадку по ИЛС на ВПП 12 Левая)
-Cleared for ILS approach runway 19 Left (Разрешен заход по ИЛС на ВПП 12 Левая)
-Cleared via UM 2 Bravo Arrival (Разрешаю по схеме прилета УМ 2 Браво)
-Cleared ILS approach runway 09 left (Разрешаю заход по ИЛС, ВПП 09 левая)
-Request straight-in approach (Разрешите заход с прямой)
-Cleared straight-in approach runway 22, surface wind 260 degrees 5 knots, report final (Заход с прямой разрешаю, ВПП 22, ветер у земли 260 градусов 5 узлов, доложите 4-ый)
-Unable due traffic, join the hold at MSA (Запрещаю из-за движения, следуйте в зону ожидания над МСА)
-Commence[12] approach at 35 (Начинайте заход в 35 минут)
-ILS runway 32 Left localizer frequency is 109.5 (Частота КРМ КГС ВПП 32 Левая 109,5)
-Are you familiar with ILS runway 02 approach? (Вы знакомы со схемой захода ИЛС на ВПП 02?)
-Affirm (Знаком)
-Cleared ILS runway 02 approach, stand by for descent (Разрешаю заход ИЛС ВПП 02, снижение дополнительно)

---

[10] Термин “radar heading” означает «курс,заданный диспетчером при векторении
[11] Разрешение захода на посадку предполагает разрешение на выполнение разворота на предпосадочную прямую и снижение по глиссаде
[12] Передается экипажу воздушного судна, находящегося в зоне ожидания. Покидание зоны осуществляется через точку, в отношении которой строится зона ожидания. Если необходимо, чтобы ВС покинуло зону ожидания сию минуту, то дается указание “Turn left (right) now, heading three digits)” – “Сию возьмите влево (вправо), курс (три цифры)

-Turn left heading 340 to intercept ILS RWY 19, report established. (Влево на курс 340, чтобы захватить КГС ВПП 19. Доложите захват)
-Report fully established[13] **(**Доложите захват курсового маяка и глиссады**)**
-Report visual (Доложите, когда увидите землю)
-Ground contact (Землю наблюдаю)
-Report runway in sight (Визуальный контакт с полосой доложите)
-Wilco (Понял, выполню)
-Runway in sight (Полосу вижу)



Эшелон перехода

-DOB117, transition level 1500 meters, descent 600 meters
-Flight level 1500 meters, QFE 948 millibars[14] set, descending to height 600 meters (1200, давление 948 миллибар установил, снижаюсь 600)

Для горных аэродромов
-Flight level 1200 meters, QFE 748 mm set, current height 1130 meters, descending to height 600 meters. (1200, давление 748 установил, текущая высота 1130 метров, снижаюсь 600)
Maintain height, height error more than 50 meters. Confirm QFE 748 mm set. (Запрещаю снижение, расхождение с контрольной высотой более 50 метров. Проверьте установку давления 748 мм)
Maintaining height. QFE 748 mm set, current height 1070 meters (Снижение запретили. Давление 748 мм установлено, текущая высота 1070)

Посадка
-Cleared to land, wind 070 degrees at 8 meters per second (Посадку разрешаю, ветер 70 градусов 8)
-Cleared to land (Посадку разрешили)
-Cleared to land runway 07 right, wind 070 degrees at 8 (Посадку разрешаю, ВПП 07 правая, ветер 70 градусов 8)
-Cleared to land 07 right (Посадку разрешили, 07 правая)

Освобождение ВПП и ведение связи после посадки

On ground **(**Посадку произвел)
On ground at 46, vacate left (Посадка в 46, освобождение влево)

Уход на второй круг

-Go around, I say again, go around (Уходите на второй круг, повторяю, уходите на второй круг)
-Going around (Ухожу на второй круг)
-Go around as published **(**Уходите на второй круг по схеме)

Зона ожидания

-Hold at MSA, expect ILS approach at 34 (Следуйте в зону ожидания над МСА, ожидайте разрешение захода ИЛС в 34 мин)
-Hold at MSA at flight level 2400 m, inbound track 270 degrees, right-hand pattern, outbound time 1 minute (Ждите над МСА на 2400, линия приближения 270 градусов, схема правая, время на линии пути удаления 1 минута)

После посадки

-Vacate runway via last left (Освободите ВПП по последней налево)
-Last left (По последней налево)
-Runway vacated (Полосу освободил)
-Contact Ground 122.2 (Работайте с Рулением 122,2)

Примечание для схемы позиции на кругу (визуальный заход) : (position in circuit, e.g., DOWNWIND LEG / FINAL)
Место в круге, например, МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ /НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ: следует помнить, что в РФ при выполнении заходов по аэродромному кругу полетов используются понятия разворотов – 1-й, 2-й, 3-й, 4-й и предпосадочная прямая.
За рубежом используются понятия участков между разворотами – между 1-м и 2-м (crosswind leg), между 2-м и 3-м (downwind leg), между 3-м и 4-м (base leg), предпосадочная прямая (final) и, при многоразовых полетах по кругу – участок между 4-м и 1-м (upwind leg). При ведении радиосвязи слово “leg” опускается.
Из-за различий в практике России и зарубежных стран применяемые у нас указания типа “Следуйте ко второму, к третьему, к траверзу” при дословном переводе на английский непонятны иностранным пилотам. Во избежание неожиданных маневров следует использовать понятные для иностранных пилотов фразы “Join downwind” – пилот войдет в круг полетов на участке между вторым и третьим; “Join baseleg” – пилот войдет на участке между третьим и четвертым; “Join crosswind” – пилот войдет на участке между первым и вторым.

[13] Хотя фраза и не включена в фразеологию ИКАО, на практике она используется очень широко.
[14] Если давление меньше1000 миллибар \ гектопаскалей, то значение дается с единицей измерения: «988 миллибар»