

ИНСТРУКЦИЯ  
по составлению радиовещательной  
передачи АТИС на русском и английском языках

**1. Общие положения**

1.1. Радиовещательные передачи АТИС (предназначены для обеспечения экипажей ВС метеорологической и оперативной информацией об аэродроме, необходимой для принятия четкого решения о заходе, посадке или взлете.

1.2. Радиовещательные передачи АТИС ведутся в зависимости от особенностей организации УВД, интенсивности полетов, наличия средств связи на аэродроме:

- только для прилетающих ВС;
- только для вылетающих ВС;
- для прилетающих и вылетающих ВС на одном канале радиосвязи;
- для прилетающих и вылетающих ВС на двух отдельных каналах радиосвязи.

1.3. Радиовещательные передачи АТИС должны удовлетворять следующим требованиям:

- передаваться циклично и непрерывно;
- содержать данные только об одном аэродроме;
- обновляться не реже одного раза в 30 минут. Внеочередная передача сообщений предусматривается при изменении погодных условий в соответствии с установленными критериями и эксплуатационными минимумами аэродрома, возникновении опасных явлений погоды, при изменениях рабочего курса ВПП, состояния или тормозных характеристик поверхности ВПП, эшелона перехода;

- обновляться не реже одного раза в течение часа при отсутствии полетов на аэродроме;

- при частых изменениях метеоэлементов, влияющих на безопасность полетов, содержать указание на то, что требуемая информация об этих элементах сводки погоды будет передана диспетчером при установлении первоначальной связи с соответствующим диспетчерским пунктом (это указание заносится в очередной срок смены сообщения АТИС, например: "Информацию о ветре [видимости и т.п. ] запросите у диспетчера" - "Request ATC for current wind [visibility etc.] data ");

- передаваться на русском и английском (для международных аэропортов) языках. При наличии технических возможностей рекомендуется раздельное вещание по языкам (с использованием, в том числе, речевого канала навигационных средств - предпочтительно, канала VOR);

- передаваться в соответствии с действующими правилами и фразеологиями радиообмена на русском и, в международных аэропортах - на английском языках;

- быть краткими, разборчивыми и передаваться открытым текстом без сокращений со скоростью не более 90 слов в минуту;

- рекомендуемая продолжительность цикла передачи сообщения не должна превышать 45 секунд - при раздельном вещании по языкам, и 30 секунд для каждого из языков - при комбинированном, русско-английском вещании. Предельно-допустимая продолжительность цикла - 1 мин. (при раздельном вещании) и 45 сек. (при комбинированном) - соответственно. Информацию, которая имеется в АИП или в сообщениях NOTAM, следует включать только тогда, когда это оправдывается исключительными обстоятельствами.

**2. Рекомендации по содержанию и порядку ведения радиовещательных передач АТИС**

## 2.1. Состав сообщения АТИС.

В сообщении АТИС включаются в установленном порядке следующие сведения:

- позывной канала (название аэродрома) и название передачи;
- тип сообщения и его индекс;
- время наблюдения используемой метеоинформации;
- вид предполагаемого захода на посадку и используемая(ые) полоса(ы);
- особые условия на поверхности ВПП и Ксц;
- эшелон перехода;
- важная эксплуатационная информация, не включенная в НОТАМ;
- информация об орнитологической обстановке в районе аэродрома;
- направление и скорость, в том числе значительные изменения, приземного ветра; ветра на высотах 30 - 100 (и более) метров и на высоте круга (при наличии сведений);
- видимость;
- дальность видимости на используемой (ых) ВПП;
- явления текущей погоды;
- облачность ниже 1500 метров, мощно-кучевая и кучево-дождевая облачность, закрытие облаками гор, мачт и других высоких препятствий;
- температура воздуха;
- точка росы;
- данные для установки высотомера: давление на уровне порога ВПП (QFE) в мм рт.ст. и гПа;.
- любая имеющаяся информация об особых метеорологических условиях в зонах захода на посадку, взлета и набора высоты;
- прогноз для посадки типа "ТРЕНД";
- особые указания в отношении АТИС.

Если для конкретного аэродрома свойственны существенные различия природных условий на двух ВПП (по характеристикам приземного ветра, горизонтальной видимости, облачности, явлениям погоды и др.), рекомендуется организация раздельного (на разных частотах) вещания АТИС для этих ВПП.

### 2.1.1 Позывной канала (название аэродрома) и название передачи

Позывной канала состоит из названия аэродрома и названия передачи - АТИС. Название аэродрома должно быть официальным наименованием (позывным) согласно АИП Российской Федерации.

Пример:

Домодедово АТИС.  
Domodedovo ATIS.

### 2.1.2. Тип сообщения и его индекс

Тип сообщения определяется одним из терминов, приведенных в таблице

1. Далее следует индекс сообщения - буква радиотелефонного фонетического алфавита ИКАО (как для английского, так и для русского сообщений).

Таблица 1. Терминология по типам сообщения АТИС

Информация	Information
Информация для прибытия	Arrival information
Информация для вылета	Departure information

Пример 1:

Информация для вылета Браво.  
Departure information Bravo.

Первому сообщению АТИС после ноль ноль часов присваивается индекс Элфа, кроме случаев, когда данный индекс имело предыдущее сообщение. В

таких случаях этому новому сообщению присваивается следующий индекс Браво.

### 2.1.3. Время наблюдения используемой метеоинформации

Сообщается время наблюдения используемой метеоинформации (указывается по UTC – всемирное скоординированное время).

Пример:

Пятнадцать ноль ноль.  
One five zero zero.

### 2.1.4. Вид предполагаемого захода на посадку и используемая(ые) полоса(ы) ;

В тех случаях, когда направление посадки имеет несколько систем захода, в сообщении АТИС указывается используемая(ые) в данный момент система(ы). Если для взлета и посадки используются различные ВПП, то первой указывается ВПП для посадки и состояние ее поверхности, а затем ВПП, которая используется для взлета, и состояние ее поверхности. Если предполагается изменение рабочего курса ВПП в течение действия передачи, следует включать эту информацию в сообщение АТИС.

Пример:

Заход ИЛС, ВПП двадцать пять левая, (описание поверхности по п.2.1.5), для взлета двадцать пять правая (описание поверхности). Ожидается переход ВПП ноль семь правая.

ILS approach, runway two five left, (.....), departure runway two five right, (.....). Expect change-over to runway zero seven right.

### 2.1.5. Особые условия на поверхности ВПП и Ксц

Состояние поверхности ВПП, влияющее на эффективность торможения, описывается с использованием следующей терминологии (см. табл. 2):

Таблица 2. Описание состояния поверхности ВПП

Состояние ВПП на ...	Runway report at (observation time)
Влажная	Damp
Мокрая	wet
Участки воды	Water patches
Залита	Flooded
Покрыта инеем	Covered with rime
Покрыта изморозью	Covered with frost
Покрыта сухим снегом	Covered with dry snow
Покрыта сухим свежес выпавшим снегом	Covered with dry fresh snow
Покрыта мокрым снегом	Covered with wet snow
Покрыта слякотью	Covered with slush
Покрыта шероховатым льдом	Covered with rough ice
Покрыта укатанным снегом	Covered with rolled snow
Покрыта уплотненным снегом	Covered with compacted snow

Покрыта льдом	Covered with ice
Местами ...	...patches
до ... миллиметров	... millimetres

Примечание: состояние ВПП "сухая и чистая" - не передается.

Условия торможения ВС на покрытиях ИВПП описываются на русском языке - величиной коэффициента сцепления Ксц., а на английском - качественной характеристикой.

Соответствующие оценки сообщаются либо по трем зонам в соответствии с направлением рабочей полосы, либо только по наихудшему значению из измеренных. Если все три оценки (или три качественные характеристики) совпадают, рекомендуется передавать оценку (характеристику) однократно.

Соответствие коэффициента Ксц и качественной характеристики представлено в таблице 3.

Таблица 3. Описание тормозных характеристик ВПП

Коэффициент Ксц	Условное описание на русском языке	Описание на английском языке
0,4 меньше/равно Ксц	Хорошо	good
0,36 меньше/равно Ксц меньше 0,40	посредственно-хорошо	Medium to good
0,30 меньше/равно Ксц меньше 0,36	Посредственно	medium
0,26 меньше/равно Ксц меньше 0,30	посредственно-плохо	Medium to poor
Ксц меньше 0,26	Плохо	poor

При "сухой" ("dry") ВПП и Ксц. 0,6 по всей длине полосы величина Ксц. (соответственно, характеристика) не передается.

В тех случаях, когда значение коэффициента сцепления мало и часто изменяется, его значение может передаваться непосредственно диспетчером. При этом в сообщение АТИС включается фраза "Состояние ВПП передается диспетчером. Surface condition advisory in effect".

Пример 1:

мокрая, сцепление ноль тридцать один, ноль тридцать два, ноль тридцать два.

Wet. Braking action medium.

Пример 2:

местами покрыта слякотью до пятнадцать миллиметров. Сцепление ноль двадцать пять.

Covered with slush patches one five millimetres. Braking action poor.

#### 2.1.6. Эшелон перехода

Пример:

Эшелон перехода тысяча двести.

Transition level one thousand two hundred metres.

#### **2.1.7. Важная оперативная информация, не включенная в NOTAM**

По мере необходимости в сообщении АТИС может быть включена следующая оперативная информация:

- изменения состояния аэродрома, влияющие на изменение минимума;
- аварийные отказы в работе;
- радионавигационных средств, обеспечивающих выполнение SID, STAR и захода на посадку,
- светотехнического оборудования, влияющие на изменение минимума.

Сохранение информации (об изменении состояния аэродрома, аварийных отказах радиотехнических средств и светотехнического оборудования) в сообщении АТИС более 12 часов после получения извещения ЦАИ (NOTAM) – ЗАПРЕЩАЕТСЯ

Пример: VOR/DME Bravo Delta не работает.  
VOR/DME Bravo Delta unserviceable.

#### **2.1.8. Информация об орнитологической обстановке в районе взлета и посадки**

Необходимость включения информации о миграции птиц и форма сообщения определяется руководителем полетов (ст. диспетчером) в каждом конкретном случае, исходя из местных условий.

Пример:

В районе аэродрома и на предпосадочной прямой возможны стаи птиц.  
Bird strike hazard in vicinity of aerodrome and on final.

#### **2.1.9. Направление и скорость ветра у земли (включая значительные изменения), ветра на высоте (ах) 30 – 100 (и более) метров и высоте круга**

Сообщение должно содержать данные наблюдений за ветром у земли. Кроме того, в передачу на русском языке включаются:

- данные о ветре на высотах в приземном слое (высоты для измерения ветра определяются для каждого конкретного аэродрома в диапазоне 30 – 100 метров, а при необходимости и более; в передаче указываются значения этих высот, округленные до десятка метров);
- данные о ветре на высоте круга.

Если аэродромная метеорологическая служба не располагает данными о ветре на высоте (ах) 30–100м и на высоте круга, сообщение ограничивается имеющимися данными о ветре у земли. В сообщении на английском языке включаются лишь данные о ветре у земли.

Данные о ветре у земли включают: данные о направлении ветра (откуда дует), с поправкой на магнитное склонение, значение средней скорости, наличие порывов (максимального значения ветра). При этом слово "магнитный" не произносится. Характеристики приземного ветра даются с осреднением за 2 минуты. Информация о порывах ветра включается в сообщение, если за предшествующие 10 мин. – максимальная скорость ветра превысила среднюю на 5 м/с и более (при необходимости величина этого превышения от среднего значения может быть уменьшена).

Если ветер у земли на рабочих ВПП существенно различается, должна передаваться информация по каждой из этих ВПП (с указанием номера полосы).

К значительным изменениям направления и скорости приземного ветра (информация о которых также включается в АТИС) относятся:

- отклонения скорости от среднего значения на 5м/сек. и более,
- изменение направления на 60 градусов и более (но менее 180) при средней скорости свыше 2 м/сек. Такие изменения указываются в виде двух экстремальных величин направления, в пределах которых наблюдалось изменение,
- при изменении направления на 180 градусов и более (при скорости равной и менее 2 м/сек.; в некоторых случаях, например, при грозе над аэродромом, возможны значения скорости более 2м/сек.) используется

термин "неустойчивый (variable)" без указания среднего значения направления ветра. Все изменения направления и скорости даются за предшествующие 10 минут.

Пример 1:

Ветер у земли. Десять градусов пять. Высота сто. Двадцать градусов семь. Круг. Тридцать градусов восемь.

Wind: zero one zero degrees five metres per second.

Пример 2:

Ветер у земли. Триста шестьдесят градусов пять. Порывы девять.

Wind three six zero degrees five, maximum niner metres per second.

Пример 3:

Ветер у земли. Тихо. Высота шестьдесят. Двадцать градусов шесть.

Wind calm.

Пример 4:

Ветер у земли. Неустойчивый, два.

Wind variable, two metres per second.

Пример 5:

ВПП 16. Ветер у земли. Десять градусов пять. ВПП 18. Ветер у земли. Двадцать градусов девять. Высота сто. Двадцать градусов семь. Круг. Тридцать градусов восемь.

Runway 16: wind zero one zero degrees five metres per second.

Runway 18: wind zero two zero degrees niner metres per second.

(Слова "Ветер у земли" - "wind" здесь повторены для разделения числовых значений).

Пример 6:

Ветер у земли. Неустойчивый от триста пятьдесят до пятьдесят градусов два.

Wind variable between three five zero and zero five zero degrees two metres per second.

#### 2.1.10. Видимость

Информация о видимости дается в направлении вдоль ВПП. На месте информации о видимости может быть - при определенных условиях погоды (значениях видимости 10км и более) - включено выражение "Условия хорошие" - "CAVOK" <кав-о'ъкей>, при этом информация, перечисленная в Примечании, не передается (см. ниже); за исключением горных аэродромов, на которых термин "CAVOK" не применяется.

Примечание. Выражение CAVOK включается в сообщение при следующих погодных условиях:

- видимость 10км или более;

- нет облаков ниже 1500 м, или ниже верхнего предела минимальной высоты в секторе (в зависимости от того, что больше) и отсутствуют кучево-дождевые облака;

- отсутствие особых явлений в срок наблюдений.

В соответствии с правилами METAR значения видимости даются округленными в меньшую сторону с интервалом согласно Таблице 4.

Таблица 4. Округление видимости.

Диапазон видимости VVVV [м]	Интервал дельта [м]
VVVV меньше 500	50
500 меньше/равно VVVV меньше 5000	100

5000меньше/равно VVVV меньше 9999	1000
-----------------------------------	------

Если значение составляет целое число тысяч от 5 до 9 или указано как 9999, оно передается в километрах (с добавлением слова "километров" - "kilometres"). Значения видимости до 5000м передаются в метрах.

При значении видимости 10000 м и более величина передается как "десять километров" - "one zero kilometres".

Если в условиях конкретного аэродрома максимально доступная для измерения видимость VVVV составляет менее 10000 м, а фактическая видимость ее превосходит, передается, например: "Видимость более шесть километров." - "Visibility above six kilometres."

Если измеренная видимость составляет менее 50 м, передается "Видимость менее пятьдесят." - "Visibility below five zero metres."

При отказе соответствующих средств измерения видимости на ВПП в сообщении вводится фраза: "Измерения видимости отсутствуют." "Visibility missing."

Если видимость на рабочих ВПП существенно различается и хотя бы одно из измеренных значений составляет менее 2000 м, должна передаваться информация по каждой из этих ВПП (с указанием номера полосы).

Пример 1:

Видимость пять километров.  
Visibility five kilometres.

Пример 2:

Видимость менее пятьдесят.  
Visibility below five zero metres.

Пример 3:

Условия хорошие.  
CAVOK.

Пример 4:

ВПП двадцать пять левая: видимость три тысячи сто.  
ВПП двадцать пять правая: тысяча девятьсот.  
Runway two five left: visibility three thousand one hundred metres.  
Runway two five right: one thousand niner hundred.

#### **2.1.11. Дальность видимости на ВПП**

Дальность видимости на ВПП (RVR) включается в сообщение в случае, когда либо видимость, либо измеренное значение RVR не превышает 1500 м. (значение может быть и больше, если наивысший минимум аэродрома превышает 1500м.) Дальность видимости на ВПП относится к конкретной ВПП, поэтому в сообщении могут присутствовать одновременно данные о дальностях видимости на нескольких рабочих полосах с указанием их номеров (и положения - для параллельных полос).

Значения дальности видимости на ВПП даются округленными в меньшую сторону в соответствии с правилами METAR: при значении до 400 м включительно интервал составляет 25 м, при значениях от 400 м до 800 м - 50 м, и 100 м - при значении выше 800 м. При RVR менее 50 м или более 1500 м следует указывать: "Дальность видимости на ВПП менее пятьдесят" (или "...более тысяча пятьсот")- "RVR below five zero metres" ("...above one thousand five hundred metres").

Пример:

Дальность видимости на ВПП семнадцать левая - тысяча двести. ВПП семнадцать правая - девятьсот.

RVR Runway one seven left one thousand two hundred. Runway one

seven right - niner hundred.

### 2.1.12. Явления погоды

В сообщении АТИС включаются описания явлений текущей погоды. При этом рекомендуется использовать терминологию, приведенную в Табл. 5.

Таблица 5. Описание явлений текущей погоды

Русская терминология	Английская терминология	Код METAR	Примечание
1	2	3	4
Вблизи	in vicinity	VC	<в пределах 8 км от периметра аэродрома>
Аэродром частично покрыт туманом	Aerodrome partially covered by fog	PRFG	
Вулканический пепел	Volcanic ash	VA	
Град	Hail	GR	
Гроза	Thunderstorm	TS	
Гроза с градом	Thunderstorm with hail	TSGR	
Гроза с дождем	Thunderstorm with rain	TSRA	
Гроза с пыльной бурей	Thunderstorm with dust storm	TSDS	
Гроза со снегом	Thunderstorm with snow	TSSN	
Дождь	Rain	RA	
Дождь со снегом	Rain and snow	RASN	
Дым	Smoke	FU	
Дымка	Mist	BR	
Ледяной дождь	Ice pellets	PE	
Ледяные иглы	Diamond dust	IC	
Ливень	Shower	SH	
Ливневый ледяной дождь	Ice pellets showers	SHPE	
Ливневый дождь	Rain showers	SHRA	
Ливневый дождь со снегом	Rain and snow showers	SHRASN	
Ливневый дождь с градом	Hail showers	SHGR	
Ливневый снег	Snowshowers	SHSN	

Ливневый снег с дождем	Snow and rain showers	SHSNRA	
Мгла	Haze	HZ	
Морось	Drizzle	DZ	
Гололед Переохлажденный дождь <морось, туман>	Supercooled rain <drizzle, fog>	FZRA <FZDZ, FZFG>	Применение термина "гололед" будет определено ФАП*
Песок	Sand	SA	
Песчаная буря	Sandstorm	SS	
Песчаная низовая метель	Blowing sand	BLSA	
Песчаный поземок	Drifting sand	DRSA	
Поземный туман	Shallow fog	MIFG	
Поземок	Low drifting snow	DR	
Пыль	Dust	DU	
Пыльная буря	Duststorm	DS	
Пыльная низовая метель	Blowing dust	BLDU	
Пыльные вихри	Dust whirls	PO	
Пыльный поземок	Drifting dust	DRDU	
Сильная (сильный)	Heavy	+	Характеристика осадков
Слабая (слабый)	Light	-	Характеристика осадков
Смерч	Funnel cloud	FC	
Снег	Snow	SN	
Снег с дождем	Snow and rain	SNRA	
Снежная крупа	Snow pellets	GS	
Снежная низовая метель	Blowing snow	BLSN	
Снежные зерна	Snow grains	SG	
Туман	Fog	FG	
Туман местами	Fog patches	BCFG	
Шквал	Squall	SQ	

Примечание. - ФАП - федеральные авиационные правила "Метеорологическое обеспечение гражданской авиации".

### 2.1.13. Облачность, закрытие облаками гор или других высоких препятствий.

В сообщении приводится информация о слоях облачности (не более трех), высота нижней границы которых не превышает 1500 метров, и о конвективной облачности независимо от высоты, а также о закрытии облаками гор или других высоких препятствий в районе аэродрома. При указании нескольких слоев облачности перечисление идет от нижних к верхним. Если упоминаемый слой является кучево-дождевым или мощно-кучевым, эта форма включается в сообщение перед указанием высоты нижней границы.

Если состояние неба неизвестно, но имеется информация о вертикальной видимости, указывается ее значение. Если вертикальная видимость выходит за пределы диапазона, оцениваемого используемой наблюдательной системой, должна сообщаться предельная измераемая величина со словом "менее".

В ситуации, описываемой кодом METAR: VV/// - передается фраза "Небо не видно. - Sky obscured"

Высоту нижней границы облаков следует давать относительно уровня аэродрома с кратностью 10 м. Терминология, используемая при описании облачности, приведена в Табл.6.

Таблица 6. Описание облачности.

Название Русское	Название английское	Код METAR	Кол-во октантов
(облачность)	Cloud		
Незначительная	Few	FEW	1-2
Рассеянная	Scattered	SCT	3-4
Значительная	Broken	BKN	5-7
Сплошная	Overcast	OVC	8
Ясно*	Sky clear	SKC	0
Без существенной облачности*	Nil significant cloud.	NSC	-
Кучево-дождевая	Cumulonimbus	CB	
Мощно-кучевая	Towering cumulus	TCU	
Вертикальная видимость	Vertical visibility	VV	

Примечание: \* - термины используются в прогнозе ТРЕНД.

При отказе приборов, измеряющих высоту нижней границы облачности, может использоваться фраза:

"Измерения нижней границы отсутствуют." - "Cloud base missing".

Пример 1:<2 слоя облачности>

Рассеянная шестьсот. Значительная кучево-дождевая одна тысяча.  
Cloud scattered six hundred metres. Broken cumulonimbus one thousand.

Пример 2:<2 слоя облачности. Нижняя граница второго слоя не указывается, т. к. превышает 1500 м>

Сплошная мощно-кучевая сто семьдесят.  
Cloud overcast towering cumulus one seven zero metres.

Пример 3:  
Вертикальная видимость шестьдесят.  
Vertical visibility six zero metres.

Пример 4:  
Вертикальная видимость менее пятьдесят. <при пороге измерения 50 метров>  
Vertical visibility below five zero metres.

Пример 5:  
Горы/Мачты закрыты.  
Mountains/Obstacles obscured.

#### **2.1.14. Температура воздуха**

Температура воздуха указывается в целых градусах Цельсия. Если величина лежит в диапазоне +/- 9 градусов, она указывается одной цифрой. Знак сообщается только при отрицательных величинах (словом "минус" - "minus").

Пример 1:  
Температура минус ноль.  
Temperature minus zero.

Пример 2:  
Температура двенадцать.  
Temperature one two.

#### **2.1.15. Точка росы**

Температура точки росы указывается в целых градусах Цельсия. Если величина лежит в диапазоне +/- 9 градусов, она указывается одной цифрой. Знак сообщается только при отрицательных величинах (словом "минус" - "minus").

Пример:  
Точка росы минус тринадцать.  
Dew point minus one three.

#### **2.1.16. Данные для установки высотомера**

В сообщении АТИС передается значение давления на уровне порога ВПП рабочего курса, то есть давление QFE. Значение давления аэродрома приведенное к уровню моря (QNH) в сообщении АТИС не включается и передается диспетчером УВД по запросу экипажа ВС.

Если высоты порогов ВПП (над уровнем моря), используемых для прибытия ВС, различны и величины давления (QFE) отличаются - передается давление для каждой из полос (с указанием номера ВПП и/или ее положения - для параллельных ВПП).

Давление передается в мм.рт.ст. и в гектопаскалях. Передаваемые значения являются округленными в сторону уменьшения до ближайшего целого.

Примечание 1: Слова "миллиметров" в русском сообщении и "hectopascals" в английском можно не произносить.

Примечание 2: В русском сообщении первым дается давление в миллиметрах, а затем в гектопаскалях; в английском используется обратная последовательность.

Пример 1:  
Давление семь шесть ноль или один ноль один три гектопаскалей.  
QFE <кью-эф-и:>one zero one tree or seven six zero millimetres.

Пример 2:

Для ВПП двадцать пять левая давление семь четыре ноль или девять восемь шесть гектопаскалей. Для ВПП двадцать пять правая давление семь три девять или девять восемь четыре гектопаскалей.

Runway two five left QFE niner eight six or seven four zero millimetres. Runway two five right QFE niner eight four or seven three niner millimetres.

#### **2.1.17. Любая имеющаяся информация об особых метеорологических условиях в зонах посадки, взлета и набора высоты в районе аэродрома**

Данный пункт предусматривает включение имеющейся дополнительной информации об особых метеорологических условиях, к которым относятся:

- местоположение (азимут или сектор и удаление) и смещение (направление и скорость) грозовых, градовых и ливневых очагов;
- воронкообразные облака (торнадо, смерч);
- явления турбулентности (умеренная, сильная) обледенения (слабое, умеренное или сильное);
- информация о сдвиге ветра на высотах ниже 500 метров (предупреждение);
- информация о сильном шквале;
- информация о сильных горных волнах;
- информация о песчаной буре;
- общая метель;
- вулканический пепел.

Примечание. Допустимо информировать экипажи о наличии множественных грозовых (и иных) очагов общей фразой: "Грозовые (градовые, ливневые) очаги в районе аэродрома, [смещение ...]" - "Thunderstorm cells in aerodrome area [moving...]".

Информация об особых условиях вводится в сообщение АТИС без указания на источник данной информации. Дополнительная информация может быть получена экипажем по каналу голосовой связи с диспетчером.

Пример 1:

От тридцать до ста метров сильный сдвиг ветра.  
Severe wind shear between three zero and one hundred metres.

Пример 2:

В облаках сильное обледенение.  
Severe icing in cloud.

#### **2.1.18. Прогноз на посадку типа "Тренд"**

В данном пункте передается информация об ожидаемых (в течение 2 часов) изменениях погоды, включая ветер, видимость, особые явления погоды и облачность.

Если существенных изменений метеоусловий не ожидается, прогноз состоит из одной фразы: "Без существенных изменений." - "NOSIG (No significant change)."

Пример 1:

Изменение от двенадцать тридцать до тринадцать тридцать дождь.  
Becoming from one two three zero till three three zero rain.

Пример 2:

Изменение на двенадцать тридцать без особых явлений.  
Becoming at one two three zero nil significant weather.

Пример 3:

Временами от тринадцать двадцать видимость восемьсот, гололед, туман.  
Tempo from one three two zero visibility eight hundred metres, supercooled fog.

Пример 4:  
Временами ливневый снег.  
Tempo snowshower.

#### **2.1.19. Особые указания в отношении АТИС.**

Данный пункт предусматривает указания о необходимости подтверждения получения сообщения АТИС, при первоначальном установлении связи с соответствующим диспетчерским пунктом аэродрома вылета/посадки.

Пример:  
Сообщите получение Элфа.  
Acknowledge information Alpha.

#### **2.1.20. Исправление ошибочного сообщения.**

При обнаружении ошибки в переданном тексте сообщения оператор должен принять меры по устранению ошибки и передаче исправленного сообщения. Индекс исправленного сообщения при этом обновляется.

### **2.2. Особенности формирования сообщений АТИС**

#### **2.2.1. Особенности формирования сообщений АТИС на английском языке**

1. При передаче всех чисел, за исключением целых сотен, целых тысяч и сочетаний тысяч и целых сотен, каждая цифра произносится раздельно. При передаче целых сотен и целых тысяч каждая цифра, обозначающая количество сотен или тысяч, произносится отдельно, после чего следует соответственно слово HUNDRED или THOUSAND. При передаче сочетаний тысяч и целых сотен произносится каждая цифра в числе, обозначающем количество тысяч, после чего следует слово THOUSAND, а затем число сотен, после чего следует слово HUNDRED. При передаче величины давления число начитывается строго по цифрам.

Примеры:

10	one zero
75	seven five
100	one hundred
583	five eight three
2 500	two thousand five hundred
4 000	four thousand

2. При передаче чисел, содержащих десятичную запятую, в соответствующем месте произносится слово "decimal" (дэсимал). При передаче дробного числа, не превышающего единицу, цифра 0, отображающая количество целых единиц, не читается, т.е. произносимое число начинается со слова "decimal".

3. При передаче размерных величин размерность сообщается (за исключением размерности рабочих частот связи и размерности дальности видимости на ВПП). При последовательном перечислении группы идентичных показателей их размерность можно указать один раз. Например: "Wind one two, maximum one six metres per second".

4. Время передается четырьмя цифрами (часы и минуты Всемирного скоординированного времени) например: "0 5 3 0".

5. Не допускается использование предлогов "to", "at", "on", "for" в непосредственном сочетании с числовыми величинами, так как предлог этой группы ошибочно может быть воспринят за цифру, относящуюся к данному числу. . Исключение - применение предлога "at" перед указанием

времени (в разделе "Прогноз погоды").

6. Произношение некоторых цифр при радиообмене отличается от обычного (прописными буквами выделены ударные гласные):

Таблица 7. Особенности произношения цифр

1	Уан
2	Ту
3	Три
4	Фоэр
5	Файф
6	Сикс
7	Сэвэн
8	Эйт
9	Найнер
0	Зиро

8. Аббревиатуры произносятся с использованием наименования букв английского алфавита: "NDB" (эн-ди-би), "ILS" (ай-эль-эс) и т.д., в то время как при применении букв в качестве индекса, для обозначения маяка, стандартной траектории выхода и др., где буква или комбинация букв составляют, по существу, имя собственное, используется наименование букв согласно английскому фонетическому алфавиту (Табл. 8. Ударные гласные выделены):

Таблица 8. Английский фонетический алфавит

A	ALPHA	ЭЛФА
B	BRAVO	БРАВО
C	CHARLIE	ЧАРЛИ
D	DELTA	ДЕЛТА
E	ECHO	ЭКО
F	FOXTROT	ФОКСТРОТ
G	GOLF	ГОЛФ
H	HOTEL	ХОТЭЛ
I	INDIA	ИНДИА
J	JULIET	ДЖУЛЬЕТ
K	KILO	КИЛО
L	LIMA	ЛИМА

M	MIKE	МАЙК
N	NOVEMBER	НОВЕМБЕР
O	OSCAR	ОСКАР
P	PAPA	ПАПА
Q	QUEBEC	КЕБЕК
R	ROMEO	РОМЕО
S	SIERRA	СЬЕРА
T	TANGO	ТЭНГО
U	UNIFORM	ЮНИФОРМ
V	VICTOR	ВИКТОР
W	WHISKY	ВИСКИ
X	X-RAY	ЭКСРЭЙ
Y	YANKEE	ЯНКИ
Z	ZULU	ЗУЛУ

### 2.2.2. Особенности формирования сообщений АТИС на русском языке

1. Числовые значения передаются словами (например: ноль, один, два, три и т.д.). Числовые значения состоящие из двух и более цифр (за исключением давления), передаются также словами. Например:

Примеры:

25	Двадцать пять
125	Сто двадцать пять
100	Сто
1000	Одна тысяча
1200	Тысяча двести
2500	Две тысячи пятьсот
5000	Пять тысяч

2. Давление передается отдельно по цифрам, например 750 - семь пять.ноль; 1020 - один ноль два ноль.

3. При передаче дробных чисел, в соответствующем месте произносится слово "запятая". При передаче дробного числа, не превышающего единицу, цифра 0, отображающая количество целых единиц, произносится, а слово "запятая" - нет.

4. При начитке величин, имеющих размерность [м], [м/с], [градус (Цельсия)] и [мГц], размерности в русском сообщении не указываются, но если передаются два или более чисел друг за другом слова "метров" и "метров в секунду" должны быть оставлены в качестве разделителей; остальные размерности указываются единообразно в форме родительного падежа множественного числа ("миллиметров" и т.д.) безотносительно от требований грамматики. Например: "Толщина слоя 2 миллиметров"

5. Время передается двумя числами (часы и минуты Международного скоординированного времени), аббревиатура UTC – не передается.

6. Аббревиатуры произносятся с использованием наименования букв согласно русскому алфавиту, либо в виде самостоятельного слова – в зависимости от его удобочитаемости. Например, "ВОР ДМЕ" произносится как "вор дэ-эм-е". В качестве индекса сообщения АТИС и при необходимости применения фонетического алфавита для других назначений (двух-трехбуквенные наименования маяков, трасс и др.) используется английский фонетический алфавит в его нормальной последовательности.

### 2.3 Примеры сообщения АТИС

Пример 1:

Хабаровск АТИС. Информация Лима. Семнадцать тридцать. Заход ИЛС ВПП двадцать три левая. Влажная, местами покрыта мокрым снегом до семь мм. Сцепление ноль тридцать пять, ноль тридцать два, ноль тридцать четыре. Для взлета ВПП двадцать три правая. Мокрая, сцепление ноль четыре. Эшелон перехода тысяча восемьсот. Огни порога не работают. В районе аэродрома и на предпосадочной прямой возможны стаи птиц. Ветер у земли: пятьдесят градусов шесть, порывы десять. Высота сто. Двадцать градусов шесть. Круг. Тридцать градусов тринадцать. Видимость восемьсот. Дальность видимости на ВПП двадцать три левая тысяча двести. ВПП двадцать три правая тысяча четыреста. Туман, морось. Значительная восемьдесят. Сплошная четыреста. Температура семь. Точка росы шесть. ВПП двадцать три левая давление семь три четыре или девять семь восемь гектопаскалей. ВПП двадцать три правая давление семь три пять или девять восемь ноль гектопаскалей. Предупреждение. В слое от сто до тысяча семьсот умеренное обледенение. Изменение от восемнадцать ноль ноль: видимость тысяча пятьсот. Дымка. Сообщите получение Лима.

Khabarovsk ATIS. Information Lima. One seven three zero. ILS approach runway two three left. Damp. Covered with wet snow patches seven millimetres. Braking action medium. Departure runway two three right. Wet. Braking action good. Transition level one thousand eight hundred metres. Threshold lights unservicable. Flocks of birds in aerodrome area and on final Wind zero five zero degrees six, maximum one zero metres per second. Visibility eight hundred metres. RVR. Runway two three left one thousand two hundred. Runway two three right one thousand four hundred. Fog. Drizzle. Cloud broken eight zero metres. Overcast four hundred. Temperature seven. Dew point six. Runway two three left QFE niner seven eight or seven three four millimetres. Runway two three right QFE niner eight zero or seven three five millimetres. Caution. Moderate icing between one hundred and one thousand seven hundred metres. Becoming from one eight zero zero, visibility one thousand five hundred metres. Mist. Acknowledge information Lima.

Пример 2:

Хабаровск АТИС. Информация Майк. Восемнадцать ноль ноль. Заход по обзорному ВПП двадцать три левая. ВПП двадцать три правая закрыта до двадцать ноль ноль. Эшелон перехода тысяча восемьсот. Ветер у земли: неустойчивый, два. Высота сто. Сто двадцать градусов шесть. Круг. Сто тридцать градусов тринадцать. Условия хорошие. Температура семнадцать. Точка росы шесть. Давление семь три четыре или девять семь восемь гектопаскалей. Без существенных изменений. Сообщите получение Майк.

Khabarovsk ATIS. Information Mike. One eight zero zero. Surveillance radar approach runway two three left. Runway two three right closed until two zero zero zero. Transition level one thousand eight hundred metres. Wind variable, two metres per second. CAVOK. Temperature one seven. Dew point six. QFE niner seven eight or seven three four millimetres. NOSIG. Acknowledge information Mike.

## 3. ОРГАНИЗАЦИЯ АТИС

### 3.1. Подготовка и внедрение радиовещания АТИС

3.1.1. Работы по организации ввода в эксплуатацию радиовещательной передачи АТИС в аэропорту проводятся по указанию начальника регионального управления ГА.

3.1.2. Работу по подготовке и вводу в эксплуатацию радиовещательной передачи АТИС проводит комиссия, в состав которой по указанию начальника регионального управления ГА, руководителя предприятия по ИВП и УВД входят специалисты летной службы, ГАМЦ, АМСГ, АМЦ, органов ОВД, аэродромной службы, САИ, ЭСТОП, базы ЭРТОС.

3.1.3. Комиссия проводит следующие организационно-технические мероприятия:

- определение вида АТИС;
- выделение ОВЧ канала для ведения передачи АТИС;
- выделение каналов внутрипортовой связи для обеспечения сбора информации для формирования сообщений АТИС;
- выделение помещений рядом с единым залом УВД для установки аппаратуры и работы операторов АТИС с учетом, при необходимости, требований звукоизоляции;
- определение необходимого, в зависимости от вида АТИС, количества ОВЧ радиостанций и иного оборудования (магнитофонов, компьютерных формирователей речевых сообщений, средств связи);
- определение количественного состава и создание группы операторов АТИС;
- определение должностных лиц в службах, подготавливающих и передающих оператору АТИС информацию для включения в сообщения АТИС;
- организация взаимодействия с ГАМЦ, АМСГ, АМЦ и согласование технических и финансовых условий предоставления метеоинформации со всеми заинтересованными организациями аэропорта;
- организация взаимодействия наземных служб, включая согласование терминологии, используемой в сообщении АТИС;
- организация обучения и аттестации операторов (дежурных со знанием английского языка) АТИС и персонала служб, ответственных за подготовку информации, подлежащей включению в сообщения АТИС, и за эксплуатацию оборудования АТИС;
- организация взаимодействия с поставщиком компьютерного формирователя речевых сообщений для оперативной корректировки программно-словарной базы формирователя в соответствии с директивными документами по уточнению вещания АТИС и с изменениями Инструкции по производству полетов на аэродроме;
- организация подготовки диспетчерского и летного состава к использованию информации радиовещательной передачи АТИС;
- определение длительности ввода и опытной эксплуатации радиовещательной передачи АТИС;
- техническая приемка оборудования, обеспечивающего сбор и передачу информации АТИС.

3.1.4. При организации радиовещательной передачи АТИС в аэропортах ГА должен предусматриваться этап ввода и опытной эксплуатации, включающий в себя организационные мероприятия, разработку с учетом местных условий технологий для персонала, участвующего в эксплуатации радиовещательной передачи АТИС, отработку взаимодействия всех служб, обеспечивающих АТИС необходимой информацией, обучение персонала служб подготовке информации для сообщений АТИС, подготовку и аттестацию операторов АТИС, подготовку диспетчерского и летного состава к использованию информации АТИС, выработку рекомендаций по эксплуатации радиовещательной передачи АТИС, а также ведение пробных передач информации АТИС.

3.1.5. Готовность к началу опытной и штатной эксплуатации радиовещательных передач АТИС определяется соответствующими решениями комиссии.

3.1.6. Указанием начальника регионального управления ГА (руководителя предприятия по ИВП и УВД) определяется дата начала штатной эксплуатации радиовещательных передач АТИС. Руководители аэропорта и ГАМЦ, АМСГ, АМЦ издадут соответствующие указания, обеспечивающие участие подчиненных им служб в организации и

осуществлении вещания АТИС.

3.1.7. Руководители служб, обеспечивающих вещание АТИС, своими распоряжениями назначают лиц, ответственных за подготовку и предоставление информации, включаемой в сообщения АТИС, а также за эксплуатацию соответствующего оборудования.

### 3.2. Организация вещания АТИС

3.2.1. Оперативное руководство за ведением радиовещательных передач АТИС поручается руководителю полетов аэродрома, который ОБЯЗАН оперативно и своевременно представлять информацию об аварийных отказах в работе средств аэропорта, подлежащих включению в передачу АТИС и о получении извещений ЦАИ с указанием времени исключения этой информации из сообщения АТИС (см. п. 2.1.17 выше).

3.2.2. Организация передачи информации АТИС осуществляется предприятиями по ИВП и УВД (аэропортом, если в состав входят органы ОВД).

3.2.3. Каждая служба (предприятия): ГАМЦ, АМСГ, АМЦ, по ИВП и ОВД, аэродромная, САИ, ЭСТОП, база ЭРТОС – несет ответственность за своевременность подготовки и предоставления своей информации оператору АТИС, полноту и качество подготавливаемых сообщений и правильность использования разрешенной терминологии.

3.2.4. За обеспечение работы радиотехнического и связного оборудования радиовещательной передачи АТИС несет ответственность база ЭРТОС.

3.2.5. Сообщения от служб, обеспечивающих АТИС необходимой информацией, передаются оператору АТИС на бланке установленного образца, по телетайпу, либо с помощью речевых средств связи (ГГС или телефона). При использовании для передачи сообщений АТИС компьютерных формирователей речевых сообщений может использоваться передача информации на формирователь с помощью модемной связи.

3.2.6. Вся информация, передаваемая оператору АТИС по ГГС и телефону, а также радиовещательная передача АТИС, транслируемая в эфир, должна записываться на магнитофонную ленту. Продолжительность хранения магнитофонной звукозаписи в международных аэропортах – не менее 14 суток. Информация, передаваемая по модемной связи, должна архивироваться на машинных носителях (винчестер, дискеты или принтер).

### 3.3. Материальное обеспечение

3.3.1. Рабочее место оператора АТИС оборудуется необходимым количеством магнитофонов (типа "Погода-М", "Тон" или аналогичных), либо компьютерным формирователем речевых сообщений, а также средствами внутренней аэропортовой связи (ГГС, телефоном) и радиоприемником, обеспечивающим контроль вещания АТИС прослушиванием радиоканала.

3.3.2. Радиотехническое оборудование должно обеспечиваться резервом.

3.3.3. На рабочих местах РП, диспетчеров УВД, а также в штурманской комнате предполетной подготовки устанавливается радиотехническое оборудование, обеспечивающее прослушивание (просмотр) информационных сообщений АТИС.

3.3.4. При использовании для передачи сообщений АТИС магнитофона помещение, в котором расположено рабочее место оператора АТИС, должно быть звукоизолированным и иметь звукопоглощающую отделку.

3.3.5. Аппаратура связи, а также все информационные каналы должны быть защищены от несанкционированного доступа.

### 3.4. Кадровое обеспечение

3.4.1. Для обеспечения вещания информационных сообщений АТИС в службе УВД создается группа АТИС в составе: дежурный оператор, работающий в смену, подменный и старший оператор, работающие ежедневно.

3.4.2. Если организация вещания АТИС основана на применении магнитофонной техники, операторы АТИС должны обладать четкой дикцией и спокойной манерой разговора.

3.4.3. Функции оператора АТИС в международных аэропортах выполняют специалисты со знанием английского языка.

3.4.4. Количество сменных операторов определяется количеством дежурных смен в службе движения.

3.4.5. В аэропортах, оснащенных компьютерными формирователями речевых сообщений АТИС, обеспечение вещания может осуществляться либо специализированной группой АТИС, либо диспетчерским составом, что в каждом конкретном случае определяется руководителем органа ОВД. В аэропортах с низкой интенсивностью полетов создание специализированной группы АТИС при наличии компьютерных формирователей, как правило, нецелесообразно. Совмещение диспетчерским составом функций оператора АТИС возможно при наличии соответствующих дополнений в Технологии и Должностной инструкции специалиста данной категории.

#### **4. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РАДИОВЕЩАТЕЛЬНЫХ ПЕРЕДАЧ АТИС**

4.1. Использование информации АТИС летным составом

4.1.1. Во время предполетной подготовки экипаж ВС знакомится с информацией радиовещательной передачи АТИС, действующей во время подготовки.

4.1.2. Экипаж обязан:

4.1.2.1. При вылете:

- перед запуском двигателей прослушать информацию АТИС;
- при первоначальном установлении радиосвязи с диспетчером руления, старта доложить о приеме сообщения АТИС и индексе принятого сообщения.

4.1.2.2. При прилете:

- до входа в район аэродрома прослушать информацию АТИС;
- при первоначальном установлении радиосвязи с диспетчером подхода, круга (или выполняющим функции диспетчера круга) доложить о приеме сообщения АТИС и индексе принятого сообщения.

4.1.3. Если экипаж считает, что информации АТИС недостаточно для выполнения полета на данном этапе, он должен запросить у диспетчера дополнительные сведения.

4.1.4. Во время набора высоты в районе аэродрома или захода на посадку экипаж обязан следить за изменением информации АТИС.

4.1.5. В случае, когда наблюдаемые метеоусловия отличны от сообщений АТИС, экипаж обязан немедленно доложить о них диспетчеру.

4.1.6. При смене индекса АТИС экипаж обязан доложить диспетчеру о приеме новой информации.

4.2. Использование информации АТИС диспетчерским составом

4.2.1. Полетная и метеорологическая информация, включенная в радиовещательную передачу АТИС, диспетчером службы движения при ведении радиосвязи с бортом не передается, за исключением информации, передача которой определена Технологией работы диспетчера.

4.2.2. Особенности управления движением воздушных судов диспетчером руления.

При вылете воздушных судов диспетчер обязан:

- при первоначальном установлении радиосвязи с экипажем получить доклад о приеме сообщения АТИС и индексе принятого сообщения;

- сообщить экипажу о всех возникших изменениях оперативной и метеорологической информации, включить которые в очередное сообщение АТИС не представилось возможным, а также дополнительную метеоинформацию, не предназначенную для включения в передачу АТИС;

- в случае отсутствия доклада экипажа о приеме сообщения АТИС дать команду на прослушивание передачи АТИС.

4.2.3. Особенности управления движением воздушных судов диспетчером старта.

4.2.3.1. При вылете воздушных судов диспетчер обязан сообщить экипажу о всех возникших изменениях оперативной и метеорологической информации, включение которых в очередное сообщение АТИС не представилось возможным, а также дополнительную метеоинформацию, не предназначенную для включения в передачу АТИС;

4.2.4. Особенности управления движением воздушных судов

диспетчером круга.

4.2.4.1. При вылете воздушных судов диспетчер обязан сообщить экипажу о всех возникших изменениях оперативной и метеорологической информации, включение которых в очередное сообщение АТИС не представилось возможным, а также дополнительную метеоинформацию, не предназначенную для включения в сообщение АТИС;

4.2.4.2. При прилете воздушных судов диспетчер обязан:

- при первоначальном установлении радиосвязи с экипажем получить доклад о приеме сообщения АТИС, индекс принятого сообщения и значение (значения) давления;

- при обновлении сообщения АТИС предложить экипажу, если воздушное судно еще не заняло эшелон перехода, прослушать новое сообщение;

- если ВС находится на эшелоне перехода или ниже, но не начало 4-й разворот или не достигло точки входа в глиссаду, сообщить экипажу ВС о всех возникших изменениях оперативной и метеорологической информации, включение которых в очередную или внеочередную запись сообщений АТИС не представилось возможным;

- если ВС приступило к выполнению 4-го разворота, либо достигло ТВГ, сообщить экипажу ВС о важнейших изменениях условий (давление на пороге ВПП, состояние поверхности ВПП, сцепление, дальность видимости на ВПП, опасные явления в приземном слое).

4.2.4.3. В случае отсутствия доклада экипажа о приеме сообщения АТИС дать команду на прослушивание передачи АТИС.

4.2.5. Особенности управления движением воздушных судов диспетчером подхода.

4.2.5.1. Диспетчер обязан:

- при первоначальном установлении радиосвязи с экипажем получить доклад о приеме сообщения АТИС, индексе сообщения и принятом значении (значениях) давления;

- при обновлении сообщения АТИС предложить экипажу ВС прослушать новое сообщение;

- сообщить экипажу ВС о всех возникших изменениях оперативной и метеорологической информации, включение которых в очередную или внеочередную запись сообщений АТИС не представилось возможным.

## **5. ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ ОПЕРАТОРА АТИС (ТИПОВАЯ)**

5.1. Оператор АТИС непосредственно подчиняется руководителю полетов аэродрома (старшему диспетчеру).

5.2. Оператор АТИС обязан знать:

- требования НПП ГА, технологий работы диспетчеров и других документов, определяющих организацию и обеспечение движения ВС в зоне аэродрома;

- инструкцию по передаче сообщений АТИС;

- информацию об аэродроме, включая его позывной, количество ВПП и рабочие МК взлета-посадки, количество и наименования РД, наименование и назначение служб аэропорта, лиц, отвечающих в службах за подготовку информации для сообщений АТИС и обеспечение эксплуатации оборудования, а также служебные телефоны указанных лиц;

- стандартную терминологию описания метеорологических характеристик и явлений, наименования элементов оборудования летного поля, обеспечивающих взлет-посадку, а также разрешенную терминологию для описания ситуаций на аэродроме, подлежащих включению в сообщения АТИС (при использовании для передачи сообщений АТИС в международных аэропортах магнитофона - на русском и английском языках);

- инструкции по пользованию оборудованием, установленным на рабочем месте.

5.3. Оператор АТИС для сбора информации взаимодействует:

- с руководителем полетов аэродрома (о МК взлета и посадки);

- с представителем ГАМЦ, АМСГ, АМЦ (о фактической погоде на аэродроме и прогнозе на ближайшие два часа);

- с представителем базы ЭРТОС (о состоянии навигационного и радиотехнического оборудования, обеспечивающего взлет-посадку на

аэродроме);

- с представителем аэродромной службы (о состоянии ВПП, РД и ограничениях по их использованию, а также о скоплениях птиц в районе ВПП);

- с представителем службы ЭСТОП (о состоянии светосигнального оборудования, обеспечивающего взлет-посадку на аэродроме).

5.4. Оператор АТИС имеет право требовать от служб, взаимодействующих с ним:

- своевременного представления, полноты и качества подготавливаемых сообщений, их соответствия разрешенной терминологии;

- обеспечения работоспособности оборудования, установленного на рабочем месте.

5.5. Оператор АТИС несет ответственность:

- за соблюдение порядка и правил выхода в эфир;

- за соблюдение требований инструкций по эксплуатации используемого оборудования;

- за правильность, соответствие и своевременность подготовки сообщений АТИС на основе получаемых от соответствующих служб информационных сообщений;

- за точное ведение установленной документации.

## **6. ТЕХНОЛОГИЯ ОПЕРАТОРА АТИС (ТИПОВАЯ)**

### **6.1. Общие положения**

6.1.1. Настоящая технология определяет перечень обязательных действий оператора при выполнении служебных обязанностей.

6.1.2. Оператор АТИС свои должностные обязанности выполняет на рабочем месте, оборудованном необходимыми техническими средствами.

### **6.2. Подготовка к дежурству и прием дежурства**

6.2.1. Подготовка оператора АТИС к дежурству проводится на инструктаже заступающей смены органа ОВД (службы движения) и на рабочем месте.

В процессе подготовки оператор АТИС должен ознакомиться:

- с фактической погодой своего аэродрома и прогнозом на ближайшие два часа;

- с информацией о готовности навигационного, радиотехнического оборудования и средств связи к контролю за движением воздушных судов;

- с состоянием аэродрома и проводимыми на нем работами, состоянием ВПП, РД, стоянок, их пригодностью к эксплуатации;

- с готовностью светотехнического оборудования;

- с рабочим МПУ взлета и посадки;

- с указаниями (распоряжениями) руководителя полетов, с ограничениями и запретами на полеты на своем аэродроме.

6.2.2. Принимая дежурство, оператор АТИС на рабочем месте обязан:

а) проверить работоспособность и качество работы:

- радиостанций ОВЧ канала (рабочей и резервной) и качество радиовещания по каналу ОВЧ путем прослушивания;

- основного и резервного магнитофонов или компьютерного формирователя речевых сообщений;

- средств громкоговорящей и телефонной связи путем прослушивания переговоров или контрольных вызовов;

- телетайпа, обеспечивающего получение метеорологической информации (включая наличие запаса бумаги для работы);

- исправность и точность часов;

б) уточнить у сменяемого оператора АТИС фактическую погоду в районе аэродрома;

в) принять по описи оборудование и документы, расписаться в журнале о приеме дежурства. Это положение распространяется и на случай подмены оператора.

г) при использовании для передачи сообщений АТИС компьютерного формирователя речевых сообщений - ввести в устройство личный пароль. Это положение распространяется и на случай подмены.

6.2.3. Оператор должен подготавливать и обеспечивать передачу в эфир очередных сообщений АТИС с интервалом обновления информации 30

минут, а при отсутствии полетов – 1 час. При быстром изменении погоды, а также при необходимости немедленной передачи информации по распоряжению руководителя полетов (диспетчера) очередное сообщение АТИС подготавливается и передается немедленно после получения очередной сводки погоды или подлежащей передаче информации.

При обнаружении ошибки в содержании идущего в эфир сообщения оператор должен немедленно подготовить исправленное сообщение и запустить его в эфир. При этом, если обнаруженная ошибка относилась к важнейшим разделам сообщения (рабочий курс ВПП, давление, состояние поверхности, сцепление, опасные явления в приземном слое), оператор обязан немедленно поставить в известность руководителя полетов (диспетчера) для оперативного оповещения экипажей ВС.

6.2.4. При подготовке текста очередного сообщения АТИС оператор должен присвоить сообщению индекс, используя очередной символ радиотелефонного фонетического алфавита.

6.2.5. Время, включаемое в текст сообщения, должно соответствовать времени наблюдения.

6.2.6. При использовании для передачи сообщений АТИС магнитофона оператор должен:

- занести полученную от служб и руководителя полетов информацию в бланк установленной формы;

- при необходимости уточнить перевод встречающихся в сообщении терминов на английский язык и записать уточняемые термины в бланк рядом с соответствующими русскими терминами;

- произвести начитку текста сообщения на магнитофон четко, не допуская сокращений, с использованием только разрешенной терминологии. Скорость начитки на магнитофон не должна вызывать искажений, неясностей и пропуска информации. В международных аэропортах начитка информации АТИС производится на русском и английском языках на одну магнитофонную ленту (последовательно);

- при отсутствии замечаний к качеству начитки включить передачу в эфир очередного сообщения, дождавшись завершения звучания текста предыдущего сообщения (в случаях, оговоренных п. 6.2.3 – не дожидаясь конца передаваемого сообщения).

6.2.7. При наличии достаточной квалификации оператор может производить начитку текста очередного сообщения АТИС на магнитофон с одновременной передачей его в эфир.

6.2.8. При использовании для передачи сообщений АТИС компьютерного формирователя речевых сообщений оператор должен:

- занести полученную от руководителя полетов и служб информацию в компьютер;

- немедленно после приема очередной сводки погоды или получения распоряжения руководителя полетов (диспетчера) о немедленной передаче информации произвести проверку текста сообщения на экране и задать его передачу в эфир.

6.2.9. После начала передачи нового варианта сообщения АТИС оператор должен сообщить РПА (диспетчерам ДПР, СДП, ДПК, ДПП, ПДП) о действующем индексе АТИС.

6.2.10. При необходимости кратковременно отлучиться с рабочего места оператор обязан:

- доложить руководителю полетов;

- при использовании для передачи сообщений АТИС компьютерного формирователя речевых сообщений перевести устройство в режим, исключающий доступ к работе без пароля.

6.2.12. При обнаружении неисправности оборудования оператор обязан:

- перейти на работу с резервным комплектом оборудования;

- вызвать дежурного инженера базы ЭРТОС для устранения неисправностей;

- занести информацию о времени и характере неисправности в аппаратный журнал;

- доложить руководителю полетов о факте неисправности оборудования АТИС.

Лист замечаний к Приложению 1

N пп	Содержание	замечания	Автор замечания
------	------------	-----------	-----------------