

**Заместитель директора по ОрВД и ИВП
филиала «МЦ АУВД»
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»**

Митронину И.Д.

Олейнику К.В.

Кулику А.А.

Коновалову А.Е.

Ильиной М.А.

Начальникам ЦОВД

Начальникам служб движения центров ОВД

Специалистам по языковой подготовке центров ОВД

**Для использования в работе в качестве
методического материала**



С.В.Губенко

«М» *03* 2019г.

К Протоколу от 25.12.2018 № 03

Филиал «МЦ АУВД»
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»
Вх. № <i>104-вк</i>
От « <i>11</i> » МАР 2019 <i>00</i> г.
Кол-во листов <i>14</i>



Федеральное агентство воздушного транспорта
(РОСАВИАЦИЯ)
Федеральное государственное унитарное предприятие
**«ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОРПОРАЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ
ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»**
(ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»)
ФИЛИАЛ «МЦ АУВД»

ПРОТОКОЛ

г. Москва

«25» декабря 2018 г.

№ 3

Методическое совещание специалистов по языковой подготовке филиала

Председатель: М.А. Ильина – старший специалист по языковой подготовке ТЦ
Секретарь: Н.Н. Мишина – специалист по языковой подготовке ТЦ

Присутствовали:

Специалисты по языковой подготовке ТЦ:

М.А.Кирилова,
Н.И. Маркова,
Л.Н. Титова,
Т.В. Агудина,
Н.В.Жидкова,
Л.А.Тимошкина,
Е.Ю.Щеголькова;

Специалисты по языковой подготовке Института Аэронавигации:

Бидзан Юлия Андреевна – зав. кафедрой языковой подготовки
Толчинская Ольга Михайловна – старший преподаватель кафедры языковой подготовки

Специалисты по языковой подготовке центров ОВД:

Сергачева Р.Ф. (Внуковский ЦОВД),
Склизкоухих М.В. (Воронежский ЦОВД),
Щербина Т.С. (Калужский ЦОВД),
Ефимова А.Ю. (Нижегородский ЦОВД),
Попова Л.В. (Липецкое отделение Воронежского ЦОВД),
Пушкарева Е. А. (Домодедовский ЦОВД),
Решетникова О. Н. (Белгородский ЦОВД),
Зими́на Д.А. (Ярославское отделение Тверского ЦОВД)

Диспетчер-инструктор ТЦ

Лебедев Вячеслав Валентинович

Диспетчер-инструктор МАДЦ (смена №5)

Флюксман Леонид Игоревич

Повестка:

1. Вступительное слово.
2. Исполнение протокола методического совещания специалистов по языковой подготовке от 22.10.2018 г. №2.
3. План мероприятий по устранению нарушений и выполнению рекомендаций, отраженных в Представлении № 03 от 07.10.2018 г. «Об устранении нарушений и выполнении рекомендаций по результатам проверки».
4. Подведение итогов по планированию и ведению отчетности за II полугодие 2018.
5. Новые редакции утвержденных ДИ специалистов по языковой подготовке.
6. Разработка рекомендаций и устранение разногласий по применению фразеологии радиообмена, а так же обсуждение вопросов по использованию авиационного и общего английского языка в работе персонала ОВД, с участием специалистов НОУ ДПО «Института Аэронавигации».
7. Разное.

Выступили:

1. **Старший специалист по языковой подготовке М.А. Ильина.**
 - 1.1.Открыла методическое совещание, ознакомила с планом работы.
 - 1.2. Напомнила об основных пунктах протокольных решений по методическому совещанию № 2, главный из которых - это работа по организации и выполнению элементов системы непрерывной языковой подготовки персонала ОВД в едином системном подходе.
 - 1.3. Подчеркнула необходимость выполнять элементы системы непрерывной языковой подготовки в центрах ОВД в соответствии с разделом 6 стандарта организации П-ГК-0001-009 «Госкорпорация по ОрВД», а так же исходя из производственных возможностей центров ОВД.
 - 1.4.Подвела итоги по планированию и ведению отчетности за II полугодие 2018.
2. **Диспетчер-инструктор тренажерного центра В. В. Лебедев.**
 - 2.1.Провел интерактивную лекцию по теме: «Применение зональной навигации при обслуживании воздушного движения: концепция PBN, типы RNP, функциональные дополнения GNSS».
3. Все участники методического совещания приняли активное участие в обсуждении вопросов по использованию авиационного и общего английского языка в работе персонала ОВД.

Решили:

1. Старшему специалисту по языковой подготовке ТЦ и специалистам по языковой подготовке ЦОВД продолжить работу по организации и выполнению элементов системы непрерывной языковой подготовки персонала ОВД в сложившемся формате.
2. В ходе методического совещания по вопросам применения нетиповой фразеологии радиообмена, допустимых и возможных вариантов в авиационном и общем английском языке персоналом ОВД специалисты по языковой подготовке филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», а так же специалисты по языковой подготовке Института Аэронавигации приняли следующие протокольные решения:

Возможные варианты слова или фразы	Примечания
В обозначении числа МАХА использовать decimal	В Федеральных Авиационных Правилах нет точного указания по обозначению числа МАХА, поэтому единственный пункт на который можно сослаться – это пункт 2.3.1 ФАП, в котором дается decimal как обозначение десятичной запятой
Increase or reduce Mach to decimal 87 (с числом МАХА)	Фразу считать допустимой и использовать как дополнение к MAINTAIN MACH... и DO NOT EXCEED MACH... ФАП (пункт 1.2.8)
Rate of descent (climb) 2000 ft/min	Фразу считать недопустимой, поскольку в ФАП содержится стандартный вариант CLIMB/ DESCEND AT ... METRES PER SECOND (or FEET PER MINUTE) ФАП (пункт 1.1.2)
(to) Contact – установить радиосвязь с...(глагол)	В данном глаголе ударение может ставиться как на первый так и на второй слог, <u>но в авиационном контексте ударение принято ставить на первый слог.</u>
Previous & preceding	<p>ФАП (пункт 1.3.2 о) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number), MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING (aircraft type...)</p> <p>В документе 4444 (Организация воздушного движения) данные слова используются для обозначения следующего:</p> <p>Preceding aircraft – воздушное судно следующее впереди (5.3.3.7; 5.4.2.1.2) Previous route – предыдущий маршрут (4.5.7.4.3) Previous ATS unit – предыдущий орган ОВД (11.4.2.4.2)</p>
Direct (point) со значением следовать напрямую на точку	<p>Фразу считать неприемлемой, поскольку в ФАП есть стандартные фразы:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. CLEARED TO... (location) (затем при необходимости следует) DIRECT (пункт 1.2.1- выдача разрешений при районном диспетчерском обслуживании и 1.2.2 – указание маршрута и границы действия разрешения); 2. FLY HEADING ..., WHEN ABLE PROCEED DIRECT (point) (пункт 2.1.3 – указания при наведении, общая фразеология обслуживания ОВД на основе наблюдения); 3. CLEARED DIRECT (waypoint), CLIMB TO (level), EXPECT TO REJOIN SID... (пункт 1.3.1 – указания, связанные с вылетом:

	<p>разрешение напрямую следовать с предварительным уведомлением о будущем указании возобновить полет по SID);</p> <p>4. CLEARED DIRECT (waypoint), DESCEND TO (level), EXPECT TO REJOIN STAR ... (пункт 1.3.2 – указания, связанные с заходом на посадку: разрешение следовать напрямую с предварительным уведомлением о будущем указании возвратиться на STAR)</p>
Report intentions/ advise intentions	Обе фразы считать приемлемыми, поскольку оба глагола встречаются в ФАП в разных блоках.
Initially (climb to FL.../ descend to FL...)	При необходимости допустимо (раздел 5, пункт 5.1)
Climb and maintain FL....	При необходимости допустимо (при наличии конфликтного движения, особенно в зоне Подхода) (раздел 5, пункт 5.2)
Free speed	Фраза недопустима. ФАП (пункт 2.1.6 – no [ATC] speed restrictions
Heading 050	Фраза недопустима. ФАП (пункт 2.1.3 –указания при наведении FLY HEADING (three digits) CONTINUE HEADING (three digits) CONTINUE PRESENT HEADING TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits)) [reason];
Reduce to speed 210 knots	ФАП пункт 2.1.6 управление скоростью INCREASE (or REDUCE) SPEED TO (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS) [OR GREATER (or LESS)] <u>Чтобы избежать недопонимая в отношении цифр при передаче значения скорости, допустимо использование слова SPEED между предлогом и значением скорости</u>
Descend / climb to FL..., report reaching in 2 min	Фраза недопустима, поскольку в ФАП содержится следующий вариант фразеологии: DESCEND (CLIMB) TO REACH FL... AT or BY (time or point) (пункт 1.1.2)
For information / be advised / be informed	Фразы считать допустимыми и взаимозаменяемыми
Сообщите подписанный эшелон (если нужно спросить)	REPORT THE PLANNED CRUISING FL. (см приложение 1)
Сообщите какой ЭП Вам нужен / подходит.	WHAT FL DO YOU WANT? REPORT ACCEPTABLE FL. REPORT REQUESTED FL. (см приложение 2)
Значение POB	PERSONS ON BOARD (см приложение 3)

Приложение 1 (ICAO Flightplan Form Basics)

EuroFPL ICAO Flightplan Form Basics

1 WAKE TURBULENCE CAT.
Wake turbulence category of aircraft as specified in ICAO Doc 8040 or based on weight and the following criteria: "A" for Light < 7500 kg, "B" for Medium 7500 to 13600 kg, "C" for Heavy 13600 kg and "D" for Super Heavy 13600 kg and above. A aircraft for the category can be performed after at 1000 ft above the preceding aircraft or 1000 ft above the preceding aircraft.

2 NO EQUIPMENT
The ICAO Doc 8040 equipment codes used in the ICAO equipment field. Some changes and EuroFPL's flightplan ICAO Doc 8040 equipment codes are explained in detail in the next page of this document.

3 NO DEPARTING AIRCRAFT
Four character code indicating the departure conditions: "D" if the aircraft is on a "T" or "L" or "C" or "S" or "D" or "N" or "P" or "Q" or "R" or "S" or "T" or "U" or "V" or "W" or "X" or "Y" or "Z" or "AA" or "AB" or "AC" or "AD" or "AE" or "AF" or "AG" or "AH" or "AI" or "AJ" or "AK" or "AL" or "AM" or "AN" or "AO" or "AP" or "AQ" or "AR" or "AS" or "AT" or "AU" or "AV" or "AW" or "AX" or "AY" or "AZ" or "BA" or "BB" or "BC" or "BD" or "BE" or "BF" or "BG" or "BH" or "BI" or "BJ" or "BK" or "BL" or "BM" or "BN" or "BO" or "BP" or "BQ" or "BR" or "BS" or "BT" or "BU" or "BV" or "BW" or "BX" or "BY" or "BZ" or "CA" or "CB" or "CC" or "CD" or "CE" or "CF" or "CG" or "CH" or "CI" or "CJ" or "CK" or "CL" or "CM" or "CN" or "CO" or "CP" or "CQ" or "CR" or "CS" or "CT" or "CU" or "CV" or "CW" or "CX" or "CY" or "CZ" or "DA" or "DB" or "DC" or "DD" or "DE" or "DF" or "DG" or "DH" or "DI" or "DJ" or "DK" or "DL" or "DM" or "DN" or "DO" or "DP" or "DQ" or "DR" or "DS" or "DT" or "DU" or "DV" or "DW" or "DX" or "DY" or "DZ" or "EA" or "EB" or "EC" or "ED" or "EE" or "EF" or "EG" or "EH" or "EI" or "EJ" or "EK" or "EL" or "EM" or "EN" or "EO" or "EP" or "EQ" or "ER" or "ES" or "ET" or "EU" or "EV" or "EW" or "EX" or "EY" or "EZ" or "FA" or "FB" or "FC" or "FD" or "FE" or "FF" or "FG" or "FH" or "FI" or "FJ" or "FK" or "FL" or "FM" or "FN" or "FO" or "FP" or "FQ" or "FR" or "FS" or "FT" or "FU" or "FV" or "FW" or "FX" or "FY" or "FZ" or "GA" or "GB" or "GC" or "GD" or "GE" or "GF" or "GG" or "GH" or "GI" or "GJ" or "GK" or "GL" or "GM" or "GN" or "GO" or "GP" or "GQ" or "GR" or "GS" or "GT" or "GU" or "GV" or "GW" or "GX" or "GY" or "GZ" or "HA" or "HB" or "HC" or "HD" or "HE" or "HF" or "HG" or "HH" or "HI" or "HJ" or "HK" or "HL" or "HM" or "HN" or "HO" or "HP" or "HQ" or "HR" or "HS" or "HT" or "HU" or "HV" or "HW" or "HX" or "HY" or "HZ" or "IA" or "IB" or "IC" or "ID" or "IE" or "IF" or "IG" or "IH" or "II" or "IJ" or "IK" or "IL" or "IM" or "IN" or "IO" or "IP" or "IQ" or "IR" or "IS" or "IT" or "IU" or "IV" or "IW" or "IX" or "IY" or "IZ" or "JA" or "JB" or "JC" or "JD" or "JE" or "JF" or "JG" or "JH" or "JI" or "JJ" or "JK" or "JL" or "JM" or "JN" or "JO" or "JP" or "JQ" or "JR" or "JS" or "JT" or "JU" or "JV" or "JW" or "JX" or "JY" or "JZ" or "KA" or "KB" or "KC" or "KD" or "KE" or "KF" or "KG" or "KH" or "KI" or "KJ" or "KK" or "KL" or "KM" or "KN" or "KO" or "KP" or "KQ" or "KR" or "KS" or "KT" or "KU" or "KV" or "KW" or "KX" or "KY" or "KZ" or "LA" or "LB" or "LC" or "LD" or "LE" or "LF" or "LG" or "LH" or "LI" or "LJ" or "LK" or "LL" or "LM" or "LN" or "LO" or "LP" or "LQ" or "LR" or "LS" or "LT" or "LU" or "LV" or "LW" or "LX" or "LY" or "LZ" or "MA" or "MB" or "MC" or "MD" or "ME" or "MF" or "MG" or "MH" or "MI" or "MJ" or "MK" or "ML" or "MM" or "MN" or "MO" or "MP" or "MQ" or "MR" or "MS" or "MT" or "MU" or "MV" or "MW" or "MX" or "MY" or "MZ" or "NA" or "NB" or "NC" or "ND" or "NE" or "NF" or "NG" or "NH" or "NI" or "NJ" or "NK" or "NL" or "NM" or "NN" or "NO" or "NP" or "NQ" or "NR" or "NS" or "NT" or "NU" or "NV" or "NW" or "NX" or "NY" or "NZ" or "OA" or "OB" or "OC" or "OD" or "OE" or "OF" or "OG" or "OH" or "OI" or "OJ" or "OK" or "OL" or "OM" or "ON" or "OO" or "OP" or "OQ" or "OR" or "OS" or "OT" or "OU" or "OV" or "OW" or "OX" or "OY" or "OZ" or "PA" or "PB" or "PC" or "PD" or "PE" or "PF" or "PG" or "PH" or "PI" or "PJ" or "PK" or "PL" or "PM" or "PN" or "PO" or "PP" or "PQ" or "PR" or "PS" or "PT" or "PU" or "PV" or "PW" or "PX" or "PY" or "PZ" or "QA" or "QB" or "QC" or "QD" or "QE" or "QF" or "QG" or "QH" or "QI" or "QJ" or "QK" or "QL" or "QM" or "QN" or "QO" or "QP" or "QQ" or "QR" or "QS" or "QT" or "QU" or "QV" or "QW" or "QX" or "QY" or "QZ" or "RA" or "RB" or "RC" or "RD" or "RE" or "RF" or "RG" or "RH" or "RI" or "RJ" or "RK" or "RL" or "RM" or "RN" or "RO" or "RP" or "RQ" or "RR" or "RS" or "RT" or "RU" or "RV" or "RW" or "RX" or "RY" or "RZ" or "SA" or "SB" or "SC" or "SD" or "SE" or "SF" or "SG" or "SH" or "SI" or "SJ" or "SK" or "SL" or "SM" or "SN" or "SO" or "SP" or "SQ" or "SR" or "SS" or "ST" or "SU" or "SV" or "SW" or "SX" or "SY" or "SZ" or "TA" or "TB" or "TC" or "TD" or "TE" or "TF" or "TG" or "TH" or "TI" or "TJ" or "TK" or "TL" or "TM" or "TN" or "TO" or "TP" or "TQ" or "TR" or "TS" or "TT" or "TU" or "TV" or "TW" or "TX" or "TY" or "TZ" or "UA" or "UB" or "UC" or "UD" or "UE" or "UF" or "UG" or "UH" or "UI" or "UJ" or "UK" or "UL" or "UM" or "UN" or "UO" or "UP" or "UQ" or "UR" or "US" or "UT" or "UU" or "UV" or "UW" or "UX" or "UY" or "UZ" or "VA" or "VB" or "VC" or "VD" or "VE" or "VF" or "VG" or "VH" or "VI" or "VJ" or "VK" or "VL" or "VM" or "VN" or "VO" or "VP" or "VQ" or "VR" or "VS" or "VT" or "VU" or "VV" or "VW" or "VX" or "VY" or "VZ" or "WA" or "WB" or "WC" or "WD" or "WE" or "WF" or "WG" or "WH" or "WI" or "WJ" or "WK" or "WL" or "WM" or "WN" or "WO" or "WP" or "WQ" or "WR" or "WS" or "WT" or "WU" or "WV" or "WW" or "WX" or "WY" or "WZ" or "XA" or "XB" or "XC" or "XD" or "XE" or "XF" or "XG" or "XH" or "XI" or "XJ" or "XK" or "XL" or "XM" or "XN" or "XO" or "XP" or "XQ" or "XR" or "XS" or "XT" or "XU" or "XV" or "XW" or "XX" or "XY" or "XZ" or "YA" or "YB" or "YC" or "YD" or "YE" or "YF" or "YG" or "YH" or "YI" or "YJ" or "YK" or "YL" or "YM" or "YN" or "YO" or "YP" or "YQ" or "YR" or "YS" or "YT" or "YU" or "YV" or "YW" or "YX" or "YY" or "YZ" or "ZA" or "ZB" or "ZC" or "ZD" or "ZE" or "ZF" or "ZG" or "ZH" or "ZI" or "ZJ" or "ZK" or "ZL" or "ZM" or "ZN" or "ZO" or "ZP" or "ZQ" or "ZR" or "ZS" or "ZT" or "ZU" or "ZV" or "ZW" or "ZX" or "ZY" or "ZZ" or "AA" or "AB" or "AC" or "AD" or "AE" or "AF" or "AG" or "AH" or "AI" or "AJ" or "AK" or "AL" or "AM" or "AN" or "AO" or "AP" or "AQ" or "AR" or "AS" or "AT" or "AU" or "AV" or "AW" or "AX" or "AY" or "AZ" or "BA" or "BB" or "BC" or "BD" or "BE" or "BF" or "BG" or "BH" or "BI" or "BJ" or "BK" or "BL" or "BM" or "BN" or "BO" or "BP" or "BQ" or "BR" or "BS" or "BT" or "BU" or "BV" or "BW" or "BX" or "BY" or "BZ" or "CA" or "CB" or "CC" or "CD" or "CE" or "CF" or "CG" or "CH" or "CI" or "CJ" or "CK" or "CL" or "CM" or "CN" or "CO" or "CP" or "CQ" or "CR" or "CS" or "CT" or "CU" or "CV" or "CW" or "CX" or "CY" or "CZ" or "DA" or "DB" or "DC" or "DD" or "DE" or "DF" or "DG" or "DH" or "DI" or "DJ" or "DK" or "DL" or "DM" or "DN" or "DO" or "DP" or "DQ" or "DR" or "DS" or "DT" or "DU" or "DV" or "DW" or "DX" or "DY" or "DZ" or "EA" or "EB" or "EC" or "ED" or "EE" or "EF" or "EG" or "EH" or "EI" or "EJ" or "EK" or "EL" or "EM" or "EN" or "EO" or "EP" or "EQ" or "ER" or "ES" or "ET" or "EU" or "EV" or "EW" or "EX" or "EY" or "EZ" or "FA" or "FB" or "FC" or "FD" or "FE" or "FF" or "FG" or "FH" or "FI" or "FJ" or "FK" or "FL" or "FM" or "FN" or "FO" or "FP" or "FQ" or "FR" or "FS" or "FT" or "FU" or "FV" or "FW" or "FX" or "FY" or "FZ" or "GA" or "GB" or "GC" or "GD" or "GE" or "GF" or "GG" or "GH" or "GI" or "GJ" or "GK" or "GL" or "GM" or "GN" or "GO" or "GP" or "GQ" or "GR" or "GS" or "GT" or "GU" or "GV" or "GW" or "GX" or "GY" or "GZ" or "HA" or "HB" or "HC" or

EurolPL ICAO_Flight_Form - Google Chrome

He 3AUS4280-1 kmshq corp.atcm.ru/webmail/sp3/ver3/attachmrt/atcm.ru/224/kxibbse/B-2be4-47fc-be9f07620e41d5113046/D-1/EurolPL_ICAO_Flight_Form_Basics-test.pdf?ver=...

load flightplan form basics ppt

2 / 7

④ TIME

Planned time of departure (UTC) in 24-hour "HHMM" format, where "HH" is a two-digit representation of the hour, and "MM" is a two-digit representation of the minutes past the hour (with leading zeroes where necessary).

I.e. 0615, 1342, 2305...

⑤ 15 CRUISING SPEED

True airspeed for the initial or whole cruise segment of the flight, indicated as: "N" for Knots, followed by a four-digit figure, "M" for Mach number followed by a three-digit representation of ratio, or "K" for Kilometers/hour followed by a four-digit number.

I.e. K0830, N0485, M082...

⑥ LEVEL

Planned cruising level for the initial or whole cruise segment of the flight, indicated as: "F" for Flight Level in 100s of feet, "A" for plain altitude in 100s of feet (both three-digit), "S" for Standard Metric Level in tens of metres, "M" for plain altitude in tens of metres (both four-digit), or "V" for uncontrolled VFR (number field left blank).

I.e. F330, M0840, A045...

13 FLIGHT AIRCRAFT TYPE AND REGISTRATION

13 CRUISE LEVEL

[reverse route]

TOTAL EET

16 DESTINATION AERODROME HR MIN ALTN AERODROME 2ND ALTN AERODROME

18 OTHER INFORMATION

SUPPLEMENTARY INFORMATION (required for filing -- select all valid equipment)

19 ENDURANCE PERSONS ON BOARD UNF VHF ELSA

JACKETS

POLAR DESERT MARITIME JUNGLE LIGHT FLUORE UNF VHF

DITCHES NUMBER CAPACITY COVER COLOR

AIRCRAFT COLOR AND MARKINGS

REMARKS

PILOT-IN-COMMAND (D-000 THE LOW SHEET CONTACT PHONE)

C/

Приложение 2 (на картинке скриншот тренировочной программы для пилотов Airbus 320. На экране FMS слева вверху отображен подписанный эшелон до начала полета **CRZ FL 360**, в середине отображен **OPT FL 318**, то есть тот, который рекомендует бортовой компьютер для полета в текущих условиях (с учетом погоды, загрузки самолета и топлива на борту).

Диспетчер запрашивает ЭП необходимый для полета в данный момент, а не тот, который подписали еще до вылета, поскольку подписанный эшелон самолет не сможет набрать на данном этапе полета (справа **REC MAX FL 362** – ограничение по высоте полета).

Запросить необходимый ЭП диспетчер может фразами:

WHAT FL DO YOU WANT?
REPORT ACCEPTABLE FL.
REPORT REQUESTED FL.



Приложение 3 (ICAO Flightplan Form Basics; Dictionary of Aviation by David Crocker)

1 **PERSONS ON BOARD**

Total number of persons including passengers and crew that will be onboard or "TBT" (To Be Notified) if unknown at time of filing

2 **EMERGENCY RADIO**

Please note that any available equipment or features should be CLICKED ON here. The printable PDF version of the form will reverse these selections as per the convention of crossing out equipment and features that are not available.

Select "UHF" here if you are able to receive and xmit at 243.0 MHz, "VHF" here if you are able to receive and xmit at 121.5 MHz, and/or "ELBA" if an emergency location beacon is present on the plane.

3 **SURVIVAL EQUIPMENT**

Please note that any available equipment or features should be CLICKED ON here. The printable PDF version of the form will reverse these selections as per the convention of

Did you know?

Due to ICAO Doc 4444 convention and the strict nature of many authorities Flight Data Managers, flightplan supplemental data is often only transmitted to AROs and other full-service offices, and not included when transmitting directly to towers and area controllers. Because of this, it is often wise to copy your pilot contact info (phone) to an 18 OTHER INFORMATION "RMK" entry, so that you can be contacted directly by all parties if a timely resolution is sought for any issues with your flight.

DATE OF FLIGHT

TIME: [] [+1] [+3] [+24 hrs]

STORE/UPDATE

plus /plʌs/ preposition increased, added to. At the selected decision height plus 50 feet, an aural alert chime sounds. Four plus four equals eight (4 + 4 = 8).

PMS /pi: em 'es/ abbreviation performance management system

pneumatic /nju: 'mætɪk/ adjective operating by means of air under pressure or compressed air. High-pressure pneumatic systems are generally fitted on the older types of piston-engine aircraft to operate the landing gear, wing flaps, wheel brakes.

pneumatically /nju: 'mætɪklɪ/ adverb by using air under pressure or compressed air. Clamshell doors are hydraulically or pneumatically opened.

PNR abbreviation point of no return

POB abbreviation persons on board

pocket /'pɒkɪt/ noun same as air pocket

pod /pɒd/ noun a streamlined casing or housing. The engine bay or pod is usually cooled by atmospheric air.

POH abbreviation Pilot's Operating

Abbreviation PNR

polar /'pəʊlə/ adjective 1. located in or coming from the region around the north or south pole. polar air. a polar region. The greatest horizontal gradients of mean temperatures of a layer are found at the boundaries between cold polar and warm tropical air masses. 2. referring to the pole or poles of an electrical device or of a magnet. Bar magnets attract each other because of polar differences.

polar diameter /'pəʊlə daɪ 'æmɪtə/ noun the distance from one pole, passing through the centre of the Earth, to the other pole. The Earth's polar diameter is shorter than its average equatorial diameter.

polar ice cap /'pəʊlə 'aɪs ,kæp/ noun the permanent area of ice at north or south pole

polarisation /'pəʊləraɪ 'zeɪʃ(ə)n/, **polarization** noun 1. a characteristic of light or radio or other electromagnetic waves in which the waves are aligned in one direction and show different properties in different directions. The