

Michał „Zulus” Zazula

Konsultacja: Michał „Jarema” Kobielał

FRAZEOLOGIA (PODSTAWY)

Frazeologia to zbiór terminów i poleceń używanych przez kontrolę lotów. Po co frazeologia? Na kanale radiowym używanym przez ATC niezwykle ważna jest precyzja wypowiedzi. Niestety, język ludzki potrafi być czasami niezrozumiały lub dwuznaczny – a to w lotnictwie może doprowadzić do tragedii. Przykład: po poleceniu „w prawo, 20” pilot mógłby skrócić w prawo na kurs 020 lub w prawo o 20 stopni od bieżącego kursu. Dlatego ustalono zasady, jak wymawiać poszczególne słowa, aby były zrozumiałe, a także jakich słów używać.

Kilka podstawowych zasad:

- W lotnictwie **frazeologia angielska ma pierwszeństwo ponad frazeologię narodową**. Kontrolerem nie może być nikt, kto nie zna frazeologii angielskiej. Języka narodowego używać można tylko, gdy chcę tego wszystkie zainteresowane strony.
- **Wymawiaj słowa powoli i wyraźnie**. Nie staraj się za wszelką cenę naśladować niedbałego stylu amerykańskich kontrolerów lotniczych ☺. Twój główny cel: być zrozumianym.

ZASADY WYMAWIANIA CYFR I LICZB:

Cyfry zasadniczo wymawia się standardowo, z jednym wyjątkiem: dla odróżnienia od 5 cyfrę 9 wymawia się w korespondencji lotniczej „niner” [najna]. Cyfrę 0 wymawia się jako „zero” [ziro]. Liczby wielocyfrowe zasadniczo wymawia się jako pojedyncze cyfry, np.:

Liczba	Wymowa
10	one zero
11	one one
21	two one
456	four five six
999	niner niner niner
1204	one two zero four

Wyjątek stanowią wysokości podawane w stopach, w wypadku których można używać liczebników hundred (100) i thousand (1000). Należy je wymawiać w następujący sposób: liczba tysięcy jak wyżej + „thousand” + liczba setek jak wyżej + „hundred”, np.:

Wysokość w stopach	Wymowa
1000	one thousand
1500	one thousand five hundreds
3500	three thousand five hundreds
12000	one two thousand

W ułamkach miejsca dziesiętne oddzielone są od liczby całkowitej słowem „decimal”, np.:

Ułamek	Wymowa
10,5	one zero decimal five
132,050	one three two decimal zero five (zero)

ZASADY LITEROWANIA:

Wszelkie skróty, symbole a także oznaczenia punktów nawigacyjnych należy literować z wykorzystaniem ALFABETU LOTNICZEGO [link do hasła].

ZASAD WYMAWIANIA ZNAKÓW WYWOŁAWCZYCH:

Znaki wywoławcze na VATSIM można podzielić na trzy grupy. W każdej obowiązują odmienne zasady wymawiania.

1. ZNAKI „REJSOWE” – czyli oznaczenia rejsów linii lotniczych zawsze trzy litery i od 3 do 4 cyfr. (np. LOT1234, BAW567)

Wymawiać należy w formie: znak wywoławczy linii + numer rejsu. Znak wywoławczy linii to zazwyczaj:

- pierwsze słowo nazwy linii („Lufthansa”, „Malev”, „American” - dla American Airlines, „Virgin” - dla Virgin Atlantic, „Scandinavian” – dla SAS)
- cała nazwa (np. „Poland Cargo”)
- skrót nazwy nie literowany alfabetem lotniczym (LOT wym. „LOT” a nie „Lima-Oscar-Tango”, „KLM” wym.: „kej-el-em” a nie Kilo-Lima-Mike)
- specjalny znak przyjęty zwyczajowo dla danej linii – np. dla British Airways – „Speedbird”

Na VATSIM piloci często wpisują znak wywoławczy linii w polu REMARKS swojego planu lotu, zwłaszcza, jeżeli jest mało znany. Jeżeli nie znasz znaku wywoławczego, możesz go przeliterować (np. dla samolotu o symbolu KSR1245: „Kilo-Sierra-Romeo one two four five”).

Zasadniczo „rejsowych” znaków wywoławczych się nie skraca, wyjątkowo spotyka się opuszczanie pierwszego człon, czyli znaku wywoławczego linii, przy kolejnej transmisji gdy nie ma możliwości pomyłki (np. zamiast „LOT1234” wołamy po prostu „1234”).

2. ZNAKI „REJESTRACYJNE” – czyli po prostu numer rejestracyjny statku powietrznego, składający się z jednej lub dwóch liter, myślnika (nie używanego w rejestracjach amerykańskich) i od 1 do 4 liter lub cyfr (np. SP-ABC, SP-1234, D-GHL, N1234B).

Wymawiać należy zawsze literując znak z użyciem alfabetu fonetycznego i pojedynczych cyfr (np., Sierra-Papa-Alfa-Bravo-Charlie, Sierra-Papa-one-two-three-four, Delta-Gulf-Hotel-Lima, November-one-two-three-four-Bravo).

Można skracać, zawsze pozostawiając pierwszy i co najmniej dwa ostatnie znaki (np. Sierra-Bravo-Charli dla SP-ABC, Sierra-three-four dla SP-1234, Delta-Hotel-Lima dla D-GHL, November-four-Bravo dla N1234B). Należy pamiętać jednak, że zawsze za pierwszym razem należy wypowiedzieć cały znak bez skracania, a przy skracaniu należy uważać, czy w zasięgu radia nie ma innych samolotów o podobnych znakach wywoławczych (np. SP-ABC i SP-DBC).

3. ZNAKI „NIEREALISTYCZNE” stosowane przez początkujących pilotów nie mających wielkiego pojęcia o lotnictwie (np. „NEWBIE1”, „PETER21” itp.).

Takie znaki należy zawsze z uporem maniaka literować z wykorzystaniem alfabetu lotniczego, nawet, jeżeli sam pilot wymawia je inaczej – chodzi o to, aby się nauczył. Poza tym należy w miarę możliwości przekonywać pilotów do używania „normalniejszych” znaków wywoławczych.

ZASADY NAZYWANIA POZYCJI ATC:

Końcówka skrótu	Nazwa pozycji po angielsku	Nazwa pozycji po polsku
DEL	Delivery	Zezwolenia <i>lub</i> Delivery
GND	Ground	Ziemia <i>lub</i> Ground
TWR	Tower	Wieża
APP	Approach	Zbliżanie
F_APP	Director	Dyrektor
CTR	Radar	Radar

W niektórych krajach stosuje się inne nazwy pozycji CTR, na przykład Center, Control, Radar Control itp. W Polsce należy używać zawsze Radar.

Nazwę pozycji powinna poprzedzać:

- dla DEL, GND i TWR – nazwa lotniska (np. „Okęcie”, „Balice”, „Gatwick”)
- dla APP i F_APP – nazwa TMA, (np. „Warszawa”, „Kraków”, „Amsterdam”)
- dla CTR – nazwa FIR (np. „Warszawa”, „Berlin”, „Frankfurt”)

PODSTAWOWE POJĘCIA:

Wyrażenie po angielsku	Wyrażenie po polsku	Skrót	Wyjaśnienia
Turn left/right heading...	Skręć w prawo/lewo kurs...	t/l hdg ... t/r hdg ...	Nigdy nie używaj słowa „stopnie” (degrees) po kursie. Można opuścić kierunek skrętu – wtedy pilot wykona skręt po mniejszym promieniu.
Turn left/right ... degees	Skręć w prawo/lewo o ... stopni	t/l... deg t/r... deg	Zawsze używaj słowa „stopnie” (degrees) po kącie skrętu.
Fly hdg...	Przyjmij kurs...		Używaj przy niewielkich zmianach kursu, gdy trudno jednoznacznie określić kierunek skrętu.
Climb and maintain...	Wchodź i utrzymuj... <i>lub:</i> Zajmij ... <i>lub:</i> Zezwalam na wchodzenie do ...	c/m...	
Descend and maintain...	Zniż się i utrzymuj... <i>lub:</i> Zajmij <i>lub:</i> Zezwalam na zniżanie do...	d/m...	
Direct to... <i>lub:</i> Proceed direct to...	Wykonuj do ... (punkt nawigacyjny) <i>lub:</i> Prosto do ... (punkt nawigacyjny)	dir...	Używa się w zezwoleniach na lot bezpośredni do danej pomocy nawigacyjnej, punktu lub lotniska.
Maintain knots indicated airspeed (or more/or less)	Utrzymuj (minimalną/maksymalną) prędkość... węzłów		Można opuścić słowo prędkość/indicated airspeed
Say (position, altitude, heading, speed ect.)	Podaj swoją... (pozycję, wysokość, kurs, prędkość itp.).		
Report	Zgłoś się, (gdy)	rep...	Można przekazać dowolny warunek, na przykład zgłoś się po minięciu określonej pozycji, przecięciu określonego poziomu lotu, gdy będziesz gotowy do odlotu itp..
You are cleared... (for flight, take off, to land, taxi)	Zezwalam na... (lot, start, lądowanie, kołowanie itp.)	cld..	Często opuszcza się „You are” (Cleared for...). UWAGA: cleared FOR take off, ale cleared TO land.
Continue as filled/celared	Wykonuj zgodnie z planem lotu / zezwoleniem	cont as filled	Zamiast „continue” może być „proceed”
Taxi to holding point runway via....	Zezwalam na kołowanie do punktu oczekiwania przed pasem ... drogami ...	taxi to h/p ... via	
Line up runway	Zezwalam na zajęcie pasa		
Hold position !	Zatrzymaj się !		Można skrócić do samego „hold”

Expect (approach, clearance, delay)	Spodziewaj się (podejścia, zgody, opóźnienia itp.)	exp	
Approach (ILS, visual, VOR)	Podejście (ILS, z widocznością, VOR itp.)	app	
Vacate rwy via...	Zwolnij pas drogą...		
Maintain ... kts	Utrzymuj prędkość węzłów		Oznacza utrzymywanie dokładnie określonej prędkości
Maintain ... kts or more/or less	Prędkość min/max		
Expedite ... (climbing)	Przyspiesz (np. wznoszenie)		
Requesting	Proszę o ...	req	
Unable	Nie jestem w stanie wykonać		
Roger	Zrozumiałem	rgr	stosuje się w wypadku, gdy podana została informacja, np. o wietrze, QNH itp.
Wilco	Zrozumiałem i wykonam		stosuje się w wypadku, gdy podane zostało polecenie
Welcome to	Witamy w ...		
Affirmative / Negative	Potwierdzam / Nie potwierdzam	aff/neg	Stosuje się w wypadku gdy pilot zada pytanie, na które możliwe są odpowiedzi „tak „ lub „nie”
Affirmative / Negative	Potwierdzam / Nieprawidłowo	aff/neg	Stosuje się do potwierdzenia, czy poprzedni komunikat nadany na pilota (na przykład powtórzenie zgody) był prawidłowy, czy nie.
Cancel	Anuluję...		Służy do odwołania wydanej już zgody.
Confirm	Potwierdź		
Contact	Nawiąż łączność z ...	cont.	Polecenie przełączenia się na inną częstotliwość ATC
Correction...	Poprawiam....		Używa się w wypadku popełnienia błędu (przejęzyczenia) przy nadawaniu. Po słowie correction (poprawiam) kontroler rozpoczyna ponownie powtarzając ostatnią prawidłową część komunikatu.
Disregard...	Pomiń...		Używa się gdy chcemy anulować cały poprzedzający komunikat.
Read back	Powtórz		Polecenie powtórzenia ostatniego komunikatu dla upewnienia się, czy został prawidłowo zrozumiany.
Roger	Zrozumiałem	rgr	Stosuje się w odpowiedzi na informacje (a nie polecenia), na przykład o sile wiatru, QNH, ruchu, rodzaju podejścia itp.
Wilco	Wykonam		Stosuje się, gdy wydane zostało polecenie.
Go ahead	Nadawaj		Stosuje się, gdy pilot zgłosi się swoim znakiem wywoławczym po którym nie nastąpi żaden komunikat – oznacza to, że oczekuje on na gotowość kontrolera do odebrania depechy.

Zwyczajowo przyjęło się, że piloci (zwłaszcza większych samolotów, w których jest dwóch pilotów), odpowiadają po polsku w pierwszej osobie liczby mnogiej: wykonamy, skreścimy, zrozumieliśmy...

Bibliografia:

1. *Podręcznik Radiotelefonicznej Frazeologii Lotniczej (Tłumaczenie z języka angielskiego dokumentu ICAO 9432-AN/925)*, wyd. Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, Główny Inspektorat Lotnictwa Cywilnego, wyd. drugie.