

ТУРКМЕНИСТАН



**РУКОВОДСТВО
ПО ВЕДЕНИЮ РАДИОСВЯЗИ**

Ашхабад 2019

Об издании поправок сообщается в соответствующие организации.

[illegible]

**Ведено в действие
приказом начальника
Агентства «Туркменховаёллары»
№ 299/iş от 08.07.2019 г.**

**РУКОВОДСТВО
ПО ВЕДЕНИЮ РАДИОСВЯЗИ**

Ашхабад 2019

ОГЛАВЛЕНИЕ

Общие положения	-----	1
Общие правила радиообмена	-----	1
Правила радиообмена при аварийной и срочной связи	-----	15
Правила ведения радиообмена с автотранспортными средствами	-----	18
Порядок применения типовой фразеологии	-----	20
Приложение к Руководству	-----	22
Общая фразеология	-----	22
Районное диспетчерское обслуживание	-----	35
Фразеология для прибывающих и вылетающих воздушных судов, на аэродроме и в окрестностях аэродрома	-----	39
Координация между органами ОВД	-----	56
Фразеология при использовании линии передачи данных диспетчер-пилот	-----	60
Фразеология обслуживания ОВД на основе наблюдения	-----	61
Применение радиолокатора при диспетчерском обслуживании	-----	66
Фразеология, применяемая при использовании вторичного обзорного радиолокатора и ADS-B	-----	70
Фразеология при использовании контрактного автоматического зависимого наблюдения	-----	74
Фразеология при выдаче предупреждений	-----	74
Фразеология, используемая при связи между наземным персоналом и лётным экипажем	-----	74

1. Общие положения

1.1. Руководство по ведению радиосвязи (далее - настоящее Руководство) разработано в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Туркменистана, с учётом стандартов и рекомендуемой практики главы 5 приложения 10 «Авиационная электросвязь» к Конвенции о международной гражданской авиации, главы 12 «Правила аэронавигационного обслуживания, Организация воздушного движения Дос 4444» и определяет правила и порядок ведения радиосвязи, содержит типовую фразеологию радиообмена между экипажами воздушных судов и диспетчерами управления воздушным движением (далее - диспетчер УВД) органов обслуживания воздушного движения (далее - орган ОВД) в воздушном пространстве Туркменистана, а также за его пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Туркменистан, а также при работе различных транспортных и аэродромных средств на площади маневрирования аэродромов и на перронах.

1.2. Настоящее Руководство обязательно для исполнения всеми абонентами и предназначено для сокращения продолжительности и упорядочения, повышения надёжности и качества радиообмена по каналам речевой связи при взаимодействии между диспетчерами УВД и экипажами воздушных судов, а также органами ОВД и персоналом наземных служб при работе на лётном поле различных транспортных средств.

1.3. Требования настоящего Руководства не распространяются на порядок ведения радиосвязи и фразеологию радиообмена между экипажами воздушных судов государственной авиации, при выполнении полётов в выделенном воздушном пространстве, и их пунктами управления, а также между специалистами наземных служб аэродромов государственной авиации при работе на лётном поле различных транспортных средств.

2. Общие правила радиообмена

2.1. Авиационную электросвязь при радиообмене с органами ОВД осуществляет один из членов экипажа воздушного судна, а по наземным каналам связи – диспетчеры УВД и уполномоченные на то должностные лица (специалисты) наземных служб аэропорта (аэродрома).

2.1.1. Радиопереговоры должны быть краткими, вестись с соблюдением правил произношения отдельных слов, чёткой дикцией, исключением "слов-паразитов" и звуков запинания. Допускается использование слов приветствия и благодарности.

2.1.2. При радиообмене допускаются некоторые сокращения благодаря их общепринятому использованию, ставшие частью авиационной терминологии, которые произносятся словами без использования алфавита для передачи букв, т.е. непосредственным чтением (например: ILS, QNH, RVR).

2.1.3. Там, где автоматическая передача информации в районе аэродрома (ATIS) или о метеоусловиях не обеспечивается, пилот может запросить текущую информацию по аэродрому перед тем, как запросить разрешение на запуск двигателей.

2.1.4. В целях повышения качества приёма, предупреждения искажений или ошибочного понимания принимаемой информации необходимо:

- перед началом передачи прослушать наличие радиообмена на подлежащей использованию частоте;
- убедиться в отсутствии сигнала занятости наземного канала связи, чтобы исключить возможность возникновения помех уже ведущейся передаче;
- говорить ясно и отчётливо, скорость речи не должна превышать 100 слов в минуту;
- сохранять громкость передачи информации на постоянном уровне;
- до начала передачи сообщения нажать переключатель (тангенту) передачи и не отпускать его до окончания передачи сообщения.

2.1.5. Приоритет в ведении радиообмена с экипажами воздушных судов и наземными абонентами в соответствующей зоне (районе) ответственности диспетчерского пункта устанавливается диспетчером УВД данного диспетчерского пункта (сектора).

2.2. В тех случаях, когда по каналам радиотелефонной связи передаются по буквам имена собственные, позывные воздушных судов и средств аэронавигации, наименования геоточек, сокращения названий служб и слова, название которых вызывает сомнение, используется следующий алфавит:

Английская буква	Слово	Произношение, выраженное буквами русского алфавита	Соответствует русской букве	Слово
A	Alfa (Alpha)	ЭЛФА	А	Анна
B	Bravo	БРАВО	Б	Борис
C	Charlie	ЧАРЛИ	Ц	Цапля
D	Delta	ДЭЛТА	Д	Дмитрий
E	Echo	ЭКО	Е	Елена
F	Foxtrot	ФОКСТРОТ	Ф	Федор
G	Golf	ГОЛФ	Г	Григорий
H	Hotel	ХОТЭЛ	Х	Харитон
I	India	ИНДИА	И	Иван
J	Juliett	ДЖУЛЬЕТ	Й	Иван краткий
K	Kilo	КИЛО	К	Константин
L	Lima	ЛИМА	Л	Леонид
M	Mike	МАЙК	М	Михаил
N	November	НОВЕМБЕР	Н	Николай
O	Oscar	ОСКАР	О	Ольга
P	Papa	ПАПА	П	Павел
Q	Quebec	КЕБЕК	Щ	Щука

R	Romeo	РОМИО	Р	Роман
S	Sierra	СЬЕРА	С	Семен
T	Tango	ТЭНГО	Т	Татьяна
U	Uniform	ЮНИФОРМ	У	Ульяна
V	Victor	ВИКТОР	Ж	Женя
W	Whiskey	ВИСКИ	В	Василий
X	X-ray	ЭКСПЭЙ	Ь	Мягкий знак
Y	Yankee	ЯНКИ	Ы	Еры
Z	Zulu	ЗУЛУ	З	Зинаида

2.3. При ведении радиообмена на русском языке при передаче цифровых значений используется простой разговорный язык.

Для исключения ошибок в восприятии эшелона полёта, при ведении радиообмена как на русском, так и на английском языках при передаче числового значения эшелона полёта менее 100 первый ноль не произносится, а при передаче числового значения курса менее 100 градусов (курса при векторении, магнитного курса посадки) первый ноль произносится обязательно.

2.3.1. При ведении радиосвязи на английском языке числа во время передачи произносятся следующим образом:

Цифра или элемент цифры	Английское написание	Произношение (ударный слог напечатан заглавными буквами)
0	Zero	ЗИРО (оба слога ударные)
1	One	уАН
2	Two	ТУ
3	Three	ТРИ
4	Four	ФОэр
5	Five	ФАЙФ
6	Six	СИКС
7	Seven	СЭВэн
8	Eight	ЭЙТ
9	Nine	НАЙНэр
Десятичная запятая	Decimal	ДЭЙсимал
Сто	Hundred	ХАНдрид
Тысяча	Thousand	ТАУзэнд

2.3.2. При ведении радиообмена на английском языке каждая цифра произносится отдельно, за исключением случаев, изложенных в пункте 2.3.3 настоящего Руководства.

2.3.3. На английском языке информация о значениях высоты, высоты облачности, видимости и дальности видимости на ВПП (RVR), если это целые сотни и целые тысячи, передаётся путём произношения каждой цифры, обозначающей количество сотен или тысяч, за которым, соответственно, следуют слова 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 назначении эшелона полёта на полные сотни используется слово HUNDRED, например: FLIGHT LEVEL ONE HUNDRED.

Передача установки высотомера на значение 1000 гПа передаётся как ONE THOUSAND.

При передаче кода приёмоответчика, содержащего только целые тысячи, произносится цифра, в числе обозначающая количество тысяч, после чего следует слово THOUSAND.

При передаче информации об относительном пеленге на объект или на воздушное судно в конфликтной ситуации, в значениях 12-часового циферблата двузначные числа произносятся как: TEN, ELEVEN, TWELVE.

2.3.4. Для идентификации канала передачи при ведении радиотелефонной ОБЧ-связи следует использовать шесть цифр, за исключением случаев, когда и пятая, и шестая цифры являются нолями.

2.4. При передаче сообщений о времени указываются только минуты данного часа. В случае необходимости, когда возможно неправильное понимание значения времени, указываются часы и минуты.

2.4.1. При передаче сообщений о времени используется всемирное координированное время - UTC.

2.4.2. Проверка показаний бортовых часов в полёте производится путём запроса у органа обслуживания воздушного движения текущего времени. При проверках время указывается с точностью до ближайшей половины минуты.

2.5. В радиотелефонной связи используются, соответственно, следующие слова и фразы, имеющие указанные ниже значения:

Слова/фразы	Слова/фразы при применении английского языка	Значение
ПОДТВЕРДИТЕ	ACKNOWLEDGE	Сообщите, что вы получили и поняли это сообщение
ПОДТВЕРЖДАЮ	AFFIRM	Да
ОДОБРЕНО, РАЗРЕШЕНО	APPROVED	Разрешение на предлагаемые действия выдано
БРЕЙК	BREAK	Настоящим указывается промежуток между частями сообщения. Используется, когда нет чёткого разделения между текстом и другими частями сообщения
БРЕЙК БРЕЙК	BREAK BREAK	Настоящим указываю на промежуток между сообщениями, передаваемыми различным воздушным судам в условиях интенсивного воздушного движения
ОТМЕНЯЮ	CANCEL	Переданное ранее разрешение аннулируется
ПРОВЕРКА	CHECK	Проверка системы или процедуры. (Ответа,

		как правило, не требуется.)
РАЗРЕШЕНО	CLEARED	Разрешаю выполнение действий в соответствии с оговорёнными условиями
ПОДТВЕРДИТЕ	CONFIRM	Прошу проверить правильность (разрешения, указания, действия, информации)
РАБОТАЙТЕ	CONTACT	Установить радиосвязь с...
ПРАВИЛЬНО	CORRECT	Понял "правильно" или "точно"
ПОПРАВКА	CORRECTION	В данной передаче (или указанном сообщении) была сделана ошибка. Правильным вариантом является следующий...
НЕ ПРИНИМАЙТЕ ВО ВНИМАНИЕ	DISREGARD	Игнорируйте сообщение
КАК СЛЫШИТЕ	HOW DO YOU READ	Каково качество моей передачи?
ПОВТОРЯЮ	I SAY AGAIN	Повторяю для ясности или уточнения
ВЫДЕРЖИВАЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ, СОХРАНЯЙТЕ	MAINTAIN	Продолжайте в соответствии с установленными условиями или в буквальном значении, например: "выдерживайте правила визуальных полётов (ПВП) (следуйте ПВП)"
ПРОСЛУШИВАЙТЕ	MONITOR	Прослушивайте на частоте
НЕТ	NEGATIVE	"Нет", или "Не разрешаю", или "Не могу выполнить"
КОНЕЦ СВЯЗИ	OUT	Обмен сообщениями закончен и не жду ответа. Слово "КОНЕЦ СВЯЗИ" обычно не используется при связи на ОБЧ
ПОВТОРИТЕ	READ BACK	Повторите мне все или указанную часть этого сообщения в том виде, в каком вы ее приняли
НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ, ВНОШУ ИЗМЕНЕНИЯ	RECLEARED	В последнее разрешение внесены изменения, и данное новое разрешение заменяет выданное вам ранее разрешение или часть его
СООБЩИТЕ	REPORT	Передайте мне следующую информацию...
ПРОШУ	REQUEST	"Мне бы хотелось знать..." или "Я хотел бы получить..."
ПОНЯЛ	ROGER	Я принял всю вашу последнюю передачу. Ни при каких обстоятельствах не используется в ответе на вопрос, требующий "ПОВТОРЕНИЯ" или прямого утвердительного (ДА) или отрицательного (НЕТ) ответа
ПОВТОРИТЕ	SAY AGAIN	Повторите все или следующую часть вашей последней передачи
ГОВОРИТЕ МЕДЛЕННЕЕ	SPEAK SLOWER	Уменьшите скорость передачи
ЖДИТЕ	STANDBY	Ждите, я вас вызову. Вызывающий абонент, как правило, повторяет вызов, если ЗАДЕРЖКА очень длинная. "ЖДИТЕ" не является разрешением или отказом
ВЫПОЛНИТЬ НЕ	UNABLE	Я не могу выполнить вашу просьбу, указание

МОГУ, ВЫПОЛНИТЬ НЕ В СОСТОЯНИИ		или разрешение
ВЫПОЛНЯЮ	WILCO	Сокращение "буду выполнять". Ваше сообщение понял и буду выполнять
ПРОДУБЛИРУЙТЕ СЛОВА или СЛОВА БУДУТ ПРОДУБЛИРОВАНЫ	WORDS TWICE	а) При запросе: связь плохая. Прошу передавать каждое слово или группу слов дважды. б) Для информации: поскольку связь плохая, каждое слово или группа слов в данном сообщении будут передаваться дважды
ПЕРЕДАВАЙТЕ СВОЁ СООБЩЕНИЕ	PASS YOUR MESSAGE	Продолжайте передавать ваше сообщение. Относится к воздушным судам, находящимся на земле
МЕСТО	POSITION	Если произносит пилот: "Я сейчас передам вам своё местонахождение, вы готовы к приёму?" Если произносит диспетчер: "Передаю ваше местонахождение"
ЗАПРЕЩАЮ		Дословный перевод слова " <u>запрещаю</u> " в английской радиотелефонной фразеологии отсутствует. На английском языке вместо: - "запуск запрещаю" следует сказать: " <i>Unable to approve</i> " и объяснить причину, например: " <i>Unable to approve, snow removal in progress, expect one hour delay</i> " - "Подождите с запуском, идёт уборка снега, ожидайте задержку на час"; - "посадку запрещаю" надо сказать: " <i>go around, runway is occupied</i> " - "уходите на второй круг, ВПП занята"; - "руление запрещаю" надо сказать: "подождите" - " <i>stand by</i> " и объяснить причину - " <i>Give way to Boeing-737 and follow him</i> " - "Уступите дорогу Боинг-737 и следуйте за ним"

2.6. Для вызова диспетчера соответствующего диспетчерского пункта органа обслуживания воздушного движения (управления полётами) и абонентов, обеспечивающих производство полётов, установлены следующие радиотелефонные позывные:

Наименование диспетчерского пункта	Позывной	Соответствующий позывной на английском языке
Районный диспетчерский центр	КОНТРОЛЬ	CONTROL
Местный диспетчерский пункт (МДП)	РАЙОН	CONTROL
Диспетчерский пункт подхода (ДПП)	ПОДХОД	APPROACH

Диспетчерское обслуживание прибывающих воздушных судов	ПРИЛЕТ (ПОДХОД)	ARRIVAL
Диспетчерское обслуживание вылетающих воздушных судов	ВЫЛЕТ (ПОДХОД)	DEPARTURE
Диспетчерский пункт круга (ДПК), руководитель ближней зоны (КДП)	КРУГ	RADAR
Стартовый диспетчерский пункт (СДП), руководитель полетов (КДП)	СТАРТ	START
Диспетчерский пункт аэродрома	ВЫШКА	TOWER
Диспетчерский пункт управления движением на поверхности (площади маневрирования)	РУЛЕНИЕ	GROUND
Диспетчерский пункт обслуживания вылета	ДЕЛИВЕРИ	DELIVERY
Служба полетной информации	ИНФОРМАЦИЯ	INFORMATION
Специализированное подразделение управления движением на перроне	ПЕРРОН	APRON
Диспетчерская служба авиакомпании	ДИСПЕТЧЕРСКАЯ	DISPATCH
Авиационная станция	РАДИО	RADIO
Радиопеленгаторная станция	ПЕЛЕНГ	HOMER

2.6.1. Для вызова диспетчера соответствующего диспетчерского пункта органа ОВД экипаж воздушного судна называет его географическое местоположение (условное наименование) и присвоенный радиотелефонный позывной.

2.6.2. После установления устойчивой связи с соответствующим диспетчерским пунктом УВД, исключающей возможность искажения содержания радиообмена, название географического местоположения (условное наименование) и радиотелефонный позывной диспетчерского пункта УВД могут не называться.

2.7. Для ведения радиосвязи с диспетчерскими пунктами органов ОВД экипажи воздушных судов используют следующие типы позывных:

при радиотелефонной связи:

а) установленные Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и полученные при регистрации официального названия (радиотелефонный позывной) авиакомпании и номер рейса (например: Туркменистан 902);

б) пятизначный цифровой позывной, как правило, соответствующий присвоенному регистрационному номеру воздушного судна (например: 40323);

в) буквенный (буквенно-цифровой) позывной, как правило, соответствующий присвоенному регистрационному номеру воздушного судна (например: EZ-F426);

г) название фирмы-изготовителя или модели воздушного судна перед буквенным (буквенно-цифровым) регистрационным номером воздушного судна

(например: Цессна F-KYRS);

при телеграфной связи - буквенный (буквенно-цифровой) позывной, указанный в разрешении на бортовые радиостанции, используемые на воздушных судах.

2.7.1. После установления экипажем воздушного судна надёжной радиосвязи и в процессе ведения радиообмена цифровые и буквенные значения позывных могут быть сокращены:

пятизначный цифровой позывной воздушного судна (например: 40323) до трех последних цифр (например: 323);

буквенный (буквенно-цифровой) позывной воздушного судна (например: G-F2CD или MD9TFD или Цессна F-KYRS) до первого и двух последних знаков (например: G-CD или M-FD или Цессна-RS).

2.7.2. Экипажи воздушных судов могут использовать свой сокращённый позывной только после того, как он был использован в обращении к нему конкретным органом ОВД.

2.7.3. При нахождении на связи двух и более воздушных судов с позывными, имеющими одинаковые или созвучные (близкое сходство по звучанию) три последние цифры или две последние буквы, сокращение позывного воздушного судна запрещается. О работе полными позывными даёт указание диспетчер диспетчерского пункта органа ОВД, в зоне (районе) которого находятся воздушные суда с созвучными позывными.

2.7.3. В тех случаях, когда позывной воздушного судна состоит из названия (радиотелефонного позывного) авиакомпания и номера рейса (например: Туркменистан 902), сокращение позывного воздушного судна не допускается.

2.8. При выполнении полётов авиакомпаний, чьи радиотелефонные позывные известны диспетчеру, используются определённые произношения позывных.

Например:

Данные	Английское	Русское произношение
BAW711	Speedbird SEVEN ONE ONE	Спидбёрд семьсот одиннадцать
AFR504	Air France FIVE ZERO FOUR	Эйр Франс пятьсот четыре

2.8.1. При выполнении полётов авиакомпаний, чьи радиотелефонные позывные неизвестны диспетчеру, используются следующие произношения позывных.

Например:

Данные	Английское	Русское произношение
DOB 9321	DELTA OSCAR BRAVO NINE THREE TWO ONE	Делта Оскар Браво девяносто три двадцать один
OAL 242	OSCAR ALFA LIMA TWO FOUR TWO	Оскар Элфа Лима двести сорок два

2.9. При передаче числовых значений размерность определяется следующими единицами измерения:

- расстояние – км, мили;
- высота полета – фут; м;
- эшелон полёта – номер эшелона;
- скорость полёта (приборная, истинная, путевая) – км/ч; узлы, число "М";
- вертикальная скорость – м/с; фут/мин.;
- скорость ветра на эшелоне (высоте) полёта – км/ч; узлы;
- скорость ветра у земли – узлы; м/с;
- направление ветра на эшелоне (высоте) полёта (от истинного меридиана) – град.;
- направление ветра у земли (от магнитного меридиана) – град.;
- высота облачности – фут; м;
- количество облачности – октант;
- видимость на ВПП (дальность видимости) – м, км;
- давление на аэродроме – мбар, мм. рт. ст., гПа;
- температура – град. Цельсия (°C);
- остаток топлива – в часах и минутах или тоннах и килограммах;
- магнитный путевой угол (МПУ) взлёта и посадки – град.;
- номер ВПП – двузначное число.

2.9.1. После установления надёжной двусторонней радиотелефонной связи между экипажем воздушного судна и диспетчером УВД, исключающей возможность непонимания содержания передач, значения единиц измерений могут передаваться без их названия.

2.10. Первоначальный вызов органа ОВД после переключения на другой канал речевой связи "воздух - земля", не связанный с донесением о местоположении, содержит следующие элементы:

- а) обозначение вызываемой станции;
- б) позывной и слово "тяжёлое" для воздушного судна, относящегося к категории тяжёлых по турбулентности в следе;
- в) эшелон полёта, включая текущий эшелон и разрешённый эшелон, если заданный эшелон не выдерживается;
- г) скорость, курс, если назначены органом ОВД;
- д) необходимая дополнительная информация.

При ответе диспетчера УВД передаются:

- номер (позывной) вызываемого воздушного судна;
- условное наименование и позывной вызывающего диспетчерского пункта органа обслуживания воздушного движения;
- сообщение (информация, указания и т.п.).

При ответе экипажа воздушного судна передаются:

- информация в форме типовых слов (фраз) или повторение диспетчерских указаний;
- номер (позывной) воздушного судна.

2.10.1. Если при установлении связи имеется уверенность в том, что вызов будет принят, допускается передача сообщения, не ожидая ответа на вызов.

2.10.2. В случаях, когда диспетчеру УВД требуется передать сообщение всем воздушным судам, находящимся в зоне (районе) ответственности диспетчерского пункта, передаётся сообщение общего вызова.

Общие вызовы подтверждения не требуют. В случае неуверенности приёма сообщения экипажами отдельных воздушных судов они вызываются диспетчером УВД для полного или частичного подтверждения приёма сообщения.

2.10.3. Если диспетчер УВД не уверен в номере (позывном) воздушного судна, экипаж которого вызывал диспетчера, последний запрашивает его позывной, пока не установит его точное обозначение.

2.10.4. Диспетчеры не должны передавать на борт воздушного судна никаких сообщений во время взлета, первоначального набора высоты, на конечном этапе захода на посадку или во время пробега при посадке, за исключением случаев, обусловленных соображениями безопасности, поскольку это может отвлечь пилота в то время, когда нагрузка на экипаж бывает наибольшей.

2.10.5. Если существует вероятность того, что приём сообщения будет затруднён, то важные элементы этого сообщения должны передаваться дважды.

2.11. Экипаж воздушного судна непрерывно прослушивает канал (частоту) радиосвязи диспетчера того диспетчерского пункта, на связи которого он находится.

2.11.1. Переход на радиосвязь от одного диспетчерского пункта к другому осуществляется по указанию диспетчера УВД, под управлением которого воздушное судно находится.

2.11.2. При отсутствии указания диспетчера УВД о переходе на частоту работы смежного диспетчерского пункта экипаж воздушного судна до осуществления такого перехода уведомляет об этом диспетчера, на управлении которого он находится.

2.11.3. Если экипажу воздушного судна не представилось возможным установить связь на назначенной частоте, он обязан доложить об этом диспетчеру УВД, под управлением которого он находился, и выполнять его указания.

2.12. На маршрутах, определяемых установленными основными точками донесения воздушного судна о его местоположении (пункта обязательного донесения - ПОД) передаются непосредственно при пролёте или как можно раньше после пролёта каждого установленного ПОД, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 2.12.2 настоящего Руководства.

В тех случаях, когда это необходимо в целях обслуживания воздушного движения, соответствующий орган ОВД может требовать передачи дополнительных донесений при пролёте других ПОД.

2.12.1. На маршрутах, не определяемых установленными основными точками, донесения экипажа воздушного судна о его местоположении передаются

по запросу органа ОВД, за исключением случая, предусмотренного пунктом 2.12.2 настоящих Правил.

В целях диспетчерского обслуживания воздушного движения (управления воздушным движением) соответствующий орган ОВД может требовать передачи дополнительных донесений через более короткие промежутки времени.

2.12.2. В тех случаях, когда имеется достаточная информация о ходе выполнения полёта от используемой системы наблюдения обслуживания воздушного движения (система наблюдения ОВД), в целях сокращения обязательных сеансов радиосвязи экипажи воздушных судов могут освобождаться от передачи донесений о местоположении в каждом установленном пункте обязательной передачи донесений или через установленные промежутки времени, путём назначения органом ОВД конкретному воздушному судну передачи следующего местоположения в конкретном пункте обязательного донесения или путём введения для конкретных воздушных судов процедуры опознавания «Опознаны» («Identified»). При такой процедуре экипажи воздушных судов докладывают органу ОВД пролёт очередных пунктов обязательных донесений только по указанию (запросу) диспетчера УВД.

При введении процедуры опознавания «Опознаны» («Identified») или иного указания об отсутствии необходимости докладов пунктов обязательного донесения, перевод на связь смежному диспетчерскому пункту с указанием частоты его работы и места, где должен быть выполнен такой переход, осуществляется в любое удобное для диспетчера УВД время, в том числе и при первой связи с конкретным воздушным судном, но в любом случае не позднее выхода воздушного судна из зоны ответственности данного диспетчерского пункта.

С момента ввода процедуры опознавания «Опознаны» («Identified») или освобождения от необходимости передачи донесений путём назначения конкретного пункта для следующего донесения, экипаж воздушного судна выполняет полет согласно плану и ведёт непрерывное прослушивание канала (частоты) авиационной электросвязи соответствующего диспетчерского пункта, в зоне ответственности которого осуществляется полет.

Если возникла необходимость в изменении эшелона (высоты) полёта, то такое изменение осуществляется по запросу экипажа воздушного судна и с разрешения диспетчера УВД или по его указанию.

При необходимости возобновления экипажем воздушного судна передачи о местоположении орган ОВД назначает ему очередной контрольный пункт для доклада.

2.12.3. Донесения о местоположении, предусматриваемые пунктами 2.12 и 2.12.1 настоящего Руководства, включают следующие элементы информации:

- а) опознавательный индекс воздушного судна;
- б) местоположение;
- в) время;
- г) эшелон полёта или высоту, включая эшелон прохождения и разрешённый

эшелон, если заданный эшелон не выдерживается;

д) следующее местоположение и его расчётное время пролёта.

2.12.4. Элемент информации, указанный в подпункте "г" пункта 2.12.3 настоящего Руководства, можно опускать в том случае, когда информация об эшелоне полёта или высоте полёта, получаемая на основе данных о барометрической высоте, может постоянно доводиться до сведения диспетчеров УВД в виде формуляров сопровождения, привязанных к отметкам местоположения воздушных судов, а экипаж воздушного судна уверен или осведомлён об этом.

Однако данный элемент информации всегда включается в первоначальный вызов после переключения на другой канал речевой связи "воздух - земля".

2.12.5. В тех случаях, когда назначается подлежащая выдерживанию скорость, лётный экипаж включает значение этой скорости в свои донесения о местоположении. Значение назначенной скорости также включается в первоначальный вызов после переключения на другой канал речевой связи "воздух - земля" независимо от того, требуется ли полное донесение о местоположении.

2.12.6. Если по условиям полёта ранее переданное расчётное время пролёта следующей основной точки будет отличаться на две минуты и более, экипаж воздушного судна обязан сообщить диспетчеру органа ОВД новое уточнённое расчётное время пролёта.

2.12.7. Фактическое время выхода на ПОД (подпункт "в" пункта 2.12.3 настоящего Руководства) не сообщается диспетчеру УВД экипажем воздушного судна в момент его пролёта, а также если доклад экипажа воздушного судна о пролёте ПОД отличается от фактического времени его пролёта менее чем на минуту.

В случае, если экипаж воздушного судна по тем или иным причинам не смог доложить о пролёте ПОД, доклад о пролёте данного ПОД должен быть сделан как можно скорее, при первой возможности.

2.13. Экипаж воздушного судна при получении диспетчерских указаний обязан повторить сообщения, отличающиеся от типовых или требующие изменения ранее принятого решения (или задания на полет).

2.13.1. Во всех случаях повторяются:

- а) указания и разрешения органа ОВД относительно маршрута полёта;
- б) указания и разрешения относительно ожидания перед ВПП, пересечения и занятия ВПП, посадки на ВПП, взлёта с ВПП, движения по ВПП;
- в) рабочее направление ВПП, значение давления, кодов ВОРЛ, эшелона (высоты) полёта, указания относительно курса и скорости, переданный диспетчером УВД эшелон перехода;
- г) указания и разрешения на вход в конкретную зону (район) ответственности диспетчерского пункта (сектора).

2.13.2. Другие разрешения или указания, включая условные разрешения, повторяются или подтверждаются таким образом, чтобы не было сомнений в том, что они поняты и будут выполнены.

2.13.3. Если экипаж воздушного судна повторил разрешение или указание неправильно, то диспетчер УВД передаёт слово "ошибка" ("не правильно"), за которым следует содержание правильного разрешения или указания.

2.13.4. Если экипаж воздушного судна получает разрешение или указание, которое не может выполнить, он обязан доложить об этом диспетчеру, на обслуживании которого он находится, используя фразу "выполнить не могу" ("не имею возможности"), и указать причину.

2.13.5. Диспетчеры УВД и пилоты при выдаче (получении) разрешений и указаний и повторе таких разрешений и указаний всегда добавляют позывной того воздушного судна, которому предназначено это разрешение или указание, с целью исключения любой возможной путаницы при ведении радиотелефонной связи.

2.14. Когда при передаче допускается ошибка, произносится слово "поправка", затем повторяется последняя правильная группа или фраза, после чего передаётся правильный вариант.

2.14.1. Если поправку целесообразно внести путём повторения всего сообщения, абонент перед передачей сообщения во второй раз использует фразу "поправка, повторяю".

2.14.2. Если принимающий абонент сомневается в правильности принятого сообщения, он запрашивает полное или частичное повторение сообщения.

2.14.3. Если требуется повторение всего сообщения, произносится слово "повторите". Если требуется повторение части сообщения, абонент говорит: "повторите все перед... (первое слово, принятое удовлетворительно)"; или "повторите... (слово перед пропущенной частью) до... (слово после пропущенной части)"; или "повторите все после... (последнее слово, принятое удовлетворительно)".

2.14.4. Если при проверке правильности повторения абонент замечает неправильные элементы, он передаёт в заключение повторения выражение "повторяю", за которым следует правильный вариант.

2.15. Включение для проверки радиостанции и осуществление пробной связи в радиосетях авиационной электросвязи должно выполняться так, чтобы проверка не мешала радиообмену при диспетчерском обслуживании.

2.15.1. Если есть необходимость в передаче проверочных сигналов (для настройки радиостанций), то их продолжительность не должна превышать 10 секунд. Радиотелефонная передача таких сигналов должна состоять из ряда цифр (один, два, три и т.д.) и позывного передающей радиостанции.

2.15.2. Пробная связь экипажа воздушного судна или авиатехника инженерно-авиационной службы (ИАС) на частоте соответствующего диспетчерского пункта должна выполняться в следующем порядке:

Передача:

- позывной вызываемого диспетчерского пункта;
- номер (позывной) воздушного судна;

Слова:

- "техническая проверка" (на земле);

- "предполётная проверка" (перед вылетом);
- "проверка связи" (в полёте, при необходимости).

Ответ:

- номер (позывной) воздушного судна;
- позывной диспетчерского пункта;
- сообщение о разборчивости передачи.

2.15.3. Ориентировочная проверка качества связи по степени смысловой разборчивости речи при передаче определяется следующими характеристиками:

- неразборчиво (1);
- разборчиво временами (2);
- разборчиво, но с трудом (3);
- разборчиво (4);
- абсолютно разборчиво (5).

3. Правила радиообмена при аварийной и срочной связи

3.1. Состояние бедствия и состояние срочности определяются как:

а) бедствие - состояние, при котором имеется серьёзная и (или) непосредственная опасность и требуется немедленная помощь;

б) срочность - состояние, при котором не требуется оказания немедленной помощи, но необходима немедленная передача информации.

3.1.1. Радиотелефонный сигналы:

- бедствия "MAYDAY" ("МЭЙДЭЙ");

- срочности "PAN PAN" ("ПАН ПАН"),

используются в начале первого сообщения о бедствии или при необходимости срочной передачи информации, соответственно.

В начале каждого последующего сообщения с воздушного судна, находящегося в состоянии бедствия, или при необходимости срочной передачи информации разрешается использовать радиотелефонный сигнал бедствия и радиотелефонный сигнал срочности.

Сообщения, адресованные воздушному судну, находящемуся в состоянии бедствия или срочности, максимально ограничиваются числом, объёмом и содержанием в той степени, в какой это диктуется обстоятельствами.

3.1.2. Сообщение о бедствии имеет приоритет над всеми другими передачами, а сообщение о срочности преобладает над всеми сообщениями, кроме сообщения о бедствии.

3.1.3. Радиотелефонная передача сообщений о бедствии и срочных сообщений, как правило, производится в медленном темпе и отчётливо, при этом следует ясно произносить каждое слово для облегчения записи текста сообщения.

3.1.4. Воздушные суда передают сигнал бедствия на рабочей частоте радиообмена авиационной электросвязи для целей ОВД и остаются на ней до тех пор, пока не будет получено указание органа ОВД о переходе на другую частоту или не будет сочтено экипажем воздушного судна, что более действенная помощь может быть оказана после передачи сообщения о бедствии на другой частоте.

В качестве альтернативы может использоваться аварийная частота 121,5 МГц, а над морем - 2182 кГц или 4125 кГц.

Передача сигнала бедствия сопровождается включением соответствующих сигналов аппаратуры ВРЛ и/или другой аппаратуры опознавания.

Срочные сообщения передаются и принимаются на рабочих частотах радиообмена авиационной электросвязи для целей ОВД.

3.1.5. Если экипажем любого воздушного судна принято сообщение о бедствии или срочности, получение которых не подтверждено диспетчером УВД соответствующего диспетчерского пункта, то он обязан подтвердить прием этого сообщения, после чего принять все меры по ретрансляции его по каналам авиационной электросвязи.

3.1.6. Сообщение о бедствии, по возможности, включает в себя следующие элементы, которые передаются в приведённом ниже порядке:

"МЕЙДЕЙ" - по возможности, три раза;

- название станции, которой адресуется сообщение;
- позывной воздушного судна, терпящего бедствие;
- характер состояния бедствия;
- намерения командира воздушного судна;
- местоположение, эшелон (высота) полёта и курс воздушного судна;
- любая другая полезная информация.

3.1.7. Сообщение по сигналу срочности, по возможности, включает в себя следующие элементы, которые передаются в приведённом ниже порядке:

- "ПАН ПАН" - по возможности, три раза;
- название станции, которой адресуется сообщение;
- позывной воздушного судна;
- характер состояния срочности;
- намерения командира воздушного судна;
- местоположение, эшелон (высота) полёта и курс воздушного судна;
- любая другая полезная информация.

3.2. Если экипаж воздушного судна не может установить связь с диспетчером органа ОВД на выделенной частоте, он предпринимает попытку установить радиосвязь на частоте диспетчера смежного диспетчерского пункта с учётом требований пункта 2.11.3 настоящего Руководства. При невозможности установления связи с диспетчером УВД выполняются попытки установления связи с воздушными судами на частотах, соответствующих данному маршруту.

3.2.1. Если в результате попыток установить радиосвязь не удаётся, экипаж воздушного судна своё сообщение повторяет дважды на выделенной частоте, перед которым следует фраза "передаю блиндром".

3.2.2. В случае отсутствия двусторонней радиосвязи, вызванного отказом бортового приёмника, экипаж воздушного судна должен продолжать передавать донесения в установленном порядке на установленной для использования частоте, перед которыми следует фраза "передаю блиндром". Такие сообщения должны передаваться дважды. В сообщениях указываются время или место очередной передачи, а также намерения командира воздушного судна в отношении продолжения полёта.

3.3. Если диспетчер соответствующего диспетчерского пункта (сектора) не может установить связь с воздушным судном на частотах, которые, как предполагается, прослушиваются экипажем воздушного судна, он запрашивает:

а) экипажи воздушных судов, находящихся на этом маршруте, попытаться установить радиосвязь с данным воздушным судном путём ретрансляции сообщений;

б) диспетчеров смежных диспетчерских пунктов (секторов) осуществить вызов экипажа воздушного судна на выделенных для них частотах.

3.3.1. Если попытки, указанные в пункте 3.3 настоящего Руководства, оказываются неудачными, орган ОВД должен передавать "блиндром" сообщения, адресуемые воздушному судну, кроме сообщений, содержащих диспетчерские разрешения, на частоте (частотах), которая, как предполагается, прослушивается воздушным судном.

3.3.2. Если диспетчер соответствующего диспетчерского пункта (сектора) предполагает, что экипаж воздушного судна может осуществлять только приём сообщений и не имеет возможности выхода на связь, следует использовать данные имеющихся средств наблюдения ОВД для подтверждения приёма сообщений.

3.4. При перехвате воздушного судна его экипаж обязан выполнять команды перехватчика, установив радиосвязь с ним или с соответствующим органом управления перехватом на аварийной частоте 121,5 МГц.

3.4.1. Если экипажу воздушного судна стало известно, что воздушное судно перехвачено, он докладывает об этом диспетчеру в зоне (районе) которого он находится.

3.5. При выполнении вертикального манёвра, рекомендованного бортовой системой предупреждения столкновений воздушных судов (TCAS), экипаж воздушного судна уведомляет об этом диспетчера соответствующего диспетчерского пункта, в зоне (районе) ответственности которого он находится, как можно скорее. При этом диспетчерские указания по маневрированию в этом случае могут быть выданы только воздушным судам, не участвующим в конфликтной ситуации.

3.6. Как только командиру воздушного судна становится известно, что у него на борту имеется пассажир с подозрением на инфекционное заболевание, командир воздушного судна должен сообщить об этом диспетчеру органа ОВД, с которым он в данный момент находится на связи, с просьбой передать сообщение об этом на аэродром назначения.

Такое сообщение должно содержать сведения о номере (позывном) воздушного судна, аэродроме вылета, аэродроме назначения, расчётное время прибытия, о количестве поражённых болезнью пассажиров, количестве людей на борту, а также слова "инфекционное заболевание".

3.6.1. Кроме направления командиром воздушного судна изначального уведомления диспетчеру органа ОВД во время выполнения полёта по маршруту, каналы авиационной электросвязи, предназначенные для диспетчерского обслуживания, использоваться не должны.

4. Правила ведения радиообмена с автотранспортными средствами

4.1. Правила ведения радиотелефонной связи должны соблюдаться всеми лицами, участвующими в обеспечении производства полётов на аэродроме, организующими и контролирующими выполнение работ на лётном поле с использованием спецтранспорта и/или средств механизации (далее - транспортные средства).

Лица, выполняющие такие работы, а также водители транспортных средств обязаны вести непрерывное прослушивание установленной частоты внутриаэропортовой связи, а при работах на лётной полосе ответственный за проведение работ на аэродроме обязан постоянно прослушивать радиообмен на частоте диспетчерского пункта аэродрома, осуществляющего диспетчерское обслуживание на ВПП.

4.2. Прослушивание частот внутриаэропортовой связи, иных диспетчерских пунктов аэродрома производится для получения дополнительных указаний о порядке движения на лётном поле, информации о передвижении воздушных судов и транспортных средств.

4.3. Для ведения радиотелефонной связи каждому абоненту транспортного средства, выезжающему на лётное поле, присваиваются следующие позывные:

- "служебный" - машины должностных лиц с добавлением цифрового индекса (1, 2, 3 и т.п.), который определяется главным оператором аэропорта, применительно к конкретным должностным лицам;
- "сопровождение" (N) - машина сопровождения;
- "движение" (N) - машина ППРП (передвижной пункт руководителя полётов);
- "аэродромная" (N) - машина аэродромной службы;
- "метеo" (N) - машина авиационной метеорологической станции гражданской (АМСГ);
- "радио" (N) - машина базы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи (ЭРТОС);
- "свеча" (N) - машина службы электросветотехнического обеспечения полётов (ЭСТОП);
- "пламя" (N) – машина аварийноспасательной службы;
- "охрана" (N) - машина ведомственной (вневедомственной) охраны;
- "ПАЛ" (N) - машина радиолaborатории;

4.4. Транспортным средствам, используемым для эксплуатационного содержания аэродромов, позывные присваиваются в соответствии с нормативными документами, регламентирующими данную сферу деятельности.

4.5. Водители при вызове по каналам авиационной электросвязи диспетчера органа ОВД должны назвать себя, используя присвоенный позывной, указать своё местонахождение и маршрут следования к месту работы.

4.5.1. Если диспетчер органа ОВД при выходе на связь водителя занят, то он об этом обязан сообщить словом "ждать". Это означает, что водитель должен

ждать вызова диспетчера и не начинать движение, пока не получит на это его разрешения.

4.5.2. При невозможности выдачи разрешения для следования автотранспортных средств до запрашиваемого места, диспетчер органа ОВД может разрешить проследовать в установленный им пункт, после остановки в котором водитель повторно запрашивает разрешение для движения к месту назначения.

4.5.3. Разрешение на передвижение по перрону может включать всю необходимую известную информацию относительно других транспортных средств для обеспечения безопасного наземного движения.

4.6. Ни при каких обстоятельствах водитель транспортного средства не вправе пересекать лётную полосу пока не получит и не подтвердит принятое на то разрешение. Доклад об освобождении лётной полосы передаётся немедленно после полного ее освобождения.

4.6.1. Орган ОВД даёт разрешение на пересечение лётной полосы транспортным средствам в случае, если воздушное судно, заходящее на посадку имеет достаточный интервал до приземления или после приземления и пробега места пересечения лётной полосы.

4.6.2. Разрешение на пересечение лётной полосы запрашивается водителем транспортного средства после остановки до границы критической зоны РМС или в месте, указанном органом ОВД.

4.6.3. Когда транспортное средство движется по рабочей площади аэродрома, может возникнуть необходимость информировать его водителя о возможной опасной ситуации, тогда следует дать указание его водителю на немедленные действия.

5. Порядок применения типовой фразеологии

5.1. Типовая фразеология разработана для обеспечения эффективного, ясного, чёткого и недвусмысленного обмена информацией при ведении радиосвязи. В большинстве случаев приведённая в приложении к настоящему Руководству фразеология отражает текст всего сообщения без позывных. Однако невозможно предусмотреть фразеологию для всех возможных ситуаций, которые могут возникнуть, и поэтому содержащиеся образцы фразеологии не носят исчерпывающего характера, а просто являются типичной фразеологией для использования при обычном радиотелефонном обмене. При необходимости экипаж воздушных судов и диспетчеры органов ОВД могут дополнять эту фразеологию "разговорным" языком.

Если используется разговорный язык, то необходимо руководствоваться теми же принципами, которые регулируют употребление фразеологии, т.е. сообщения должны быть ясными, чёткими и недвусмысленными.

При радиотелефонном обмене очень важно понимать, что язык, используемый в радиотелефонии, может не являться родным языком для лиц, участвующих в обмене информацией. Понимание особых трудностей, возникающих при передаче информации лицами, использующими неродной язык, способствует повышению надёжности обмена информацией.

Сообщения должны передаваться медленно и чётко. Ясные сообщения, в которых нет идиоматических выражений, легче понимать, чем расплывчатые сообщения или сообщения, содержащие разговорные и жаргонные выражения.

5.2. Для удобства пользования фразеология сгруппированна блоками по видам обслуживания воздушного движения. Однако при этом предусматривается, что ее пользователи (экипажи воздушных судов и диспетчеры УВД) знают и при необходимости применяют фразеологию из других блоков, кроме тех, которые конкретно относятся к виду предоставляемого обслуживания воздушного движения.

Построение фразы из блоков (применение тех или иных блоков, а также отдельных слов в отдельных блоках) зависит от конкретной ситуации и производится на усмотрение пилота/диспетчера.

Вся фразеология используется в сочетании с соответствующими позывными (воздушных судов, наземных транспортных средств, диспетчерских пунктов).

Позывные были опущены для того, чтобы было проще различать указанную в Приложении к настоящему Руководству фразеологию.

5.3. В Приложении к настоящему Руководству содержится фразеология, используемая пилотами, диспетчерами УВД и другим наземным персоналом.

5.4. При выполнении полётов в воздушном пространстве с применением сокращённых минимумов вертикального эшелонирования (далее - RVSM) или при вертикальном пересечении этого воздушного пространства пилоты воздушных судов, не "утверждённых" для полётов в воздушном пространстве RVSM, сообщают об отсутствии такого разрешения в соответствии с подпунктом "в" пункта 1.1.12 Приложения к настоящему Руководству следующим образом:

а) при первоначальном вызове на любом канале в пределах воздушного пространства RVSM;

б) при всех запросах изменений эшелона полёта;

в) при всех повторениях диспетчерских разрешений в отношении эшелона полёта.

5.5. Диспетчеры УВД однозначно подтверждают получение сообщений с борта воздушных судов об отсутствии разрешения на выполнение полётов в воздушном пространстве RVSM.

5.6. Условные фразы, например: "за выполняющим посадку воздушным судном" или "после вылетающего воздушного судна", не используются при движении, охватывающем действующую(ие) ВПП, за исключением случаев, когда данные воздушные суда или транспортные средства наблюдаются соответствующим диспетчером УВД или пилотом.

Воздушное судно или транспортное средство, из-за которого выдаётся условное разрешение, является первым воздушным судном/транспортным средством для прохождения перед другим соответствующим воздушным судном.

Условное разрешение выдаётся во всех случаях в следующем порядке и состоит из:

а) опознавательного индекса;

б) условия;

в) разрешения и краткого повторения условия, например:

"Туркменистан 902, на посадочной прямой Боинг-737, разрешаю исполнительный после посадки".

Это подразумевает, что воздушному судну, получающему условное разрешение, необходимо опознать воздушное судно (или транспортное средство), из-за которого выдаётся условное разрешение.

5.7. Содержащаяся в Приложении к настоящему Руководству фразеология не включает указанные выше в настоящем Руководстве фразы и обычные слова, применяемые в соответствии с правилами ведения радиотелефонной связи.

5.8. Слова, заключённые в круглые скобки, указывают на то, что для построения законченной фразы в неё следует включить конкретные сведения (например: эшелон, место или время и т.п.) или в других случаях - на то, что можно использовать различные варианты данной фразы.

В квадратных скобках указаны возможные дополнительные слова или сведения, которые могут потребоваться в конкретных случаях.

ТИПОВАЯ ФРАЗЕОЛОГИЯ

1.1. Общая фразеология		
Ситуация	Фразеология	Phraseologies
1.1.1 УКАЗАНИЕ ЭШЕЛОНОВ И ВЫСОТЫ ПОЛЕТА (ДАЛЕЕ ИМЕНУЕМЫХ "УРОВНЯМИ")	1) ЭШЕЛОН (номер); или 2) (число) МЕТРОВ; или 3) (число) ФУТОВ.	1) FLIGHT LEVEL (number); or 2) (number) METRES; or 3) (number) FEET.
1.1.2. ИЗМЕНЕНИЯ ЭШЕЛОНОВ И ВЫСОТЫ ПОЛЕТА, ДОНЕСЕНИЯ ВЕРТИКАЛЬНЫЕ СКОРОСТИ ... указание приступить к набору высоты (или снижению) до уровня в пределах определенного допуска в вертикальной плоскости ... только для сверхзвуковых транспортных самолётов (СТС)	а) НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ); затем при необходимости следует: 1) уровень; 2) И ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, или СЛЕДУЙТЕ) ВЫСОТУ В ИНТЕРВАЛЕ ОТ (уровень) ДО (уровень) 3) ЧТОБЫ ЗАНЯТЬ (уровень) В (или К) (время или основная точка); 4) ДОЛОЖИТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ (или ЗАНЯТИЕ, или ПРОХОЖДЕНИЕ ИЛИ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ) (уровень); 5) С ВЕРТИКАЛЬНОЙ (число) МЕТРОВ В СЕКУНДУ (или ФУТОВ В МИНУТУ) [МИНИМУМ (или МАКСИМУМ)]; 6) ДОЛОЖИТЕ НАЧАЛО РАЗГОНА (или ТОРМОЖЕНИЯ). 6) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ), КАК МИНИМУМ, (число) МЕТРОВ (или ФУТОВ) ВЫШЕ (или НИЖЕ) (позывной воздушного судна); в) ЗАПРОСИТЕ ИЗМЕНЕНИЕ УРОВНЯ (или ЭШЕЛОНА ПОЛЕТА или ВЫСОТУ) У (наименование органа) [В (время или основная точка)];	а) CLIMB (or DESCEND); followed as necessary by: 1) TO (level); 2) TO AND MAINTAIN BLOCK (level) TO (level) 3) TO REACH (level) AT (or BY) (time or significant point); 4) REPORT LEAVING (or REACHING, or PASSING)(level); 5) AT (number) METRES PER SECOND (or FEET PER MINUTE) [MINIMUM (or MAXIMUM)]; 6) REPORT STARTING ACCELERATION (or DECELERATION). 6) MAINTAIN AT LEAST (number) METRES (or FEET) ABOVE (or BELOW) (aircraft call sign). в) REQUEST LEVEL (or FLIGHT LEVEL or ALTITUDE) CHANGE FROM (name of unit) [AT (time or significant point)];

... для команды предпринять действия в конкретное время или в конкретном месте ... для команды предпринять действия по готовности ...для команды воздушному судну набирать высоту и снижаться при самостоятельном обеспечении эшелонирования и выполнении полёта в визуальных метеорологических условиях ... когда имеются сомнения относительно того, что воздушное судно может действовать согласно разрешению или указанию ... когда пилот не может действовать согласно разрешению или указанию ... после начала отклонения лётным экипажем от любого разрешения или указания диспетчера УВД с целью соблюдения рекомендации по разрешению угрозы столкновения (РА) БСПС	г) ПРЕКРАТИТЕ НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) НА (уровень); д) ПРОДОЛЖАЙТЕ НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) (уровень); е) УСКОРЬТЕ НАБОР ВЫСОТЫ (или СНИЖЕНИЕ) [ДО ПРОХОЖДЕНИЯ (уровень)]; ж) ПО ГОТОВНОСТИ НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ) (уровень); з) ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ (РАСЧИТЫВАЙТЕ) НАБОР ВЫСОТЫ (или СНИЖЕНИЕ) В (время или основная точка); <*> и) ПРОШУ СНИЖЕНИЕ В (время); к) НЕМЕДЛЕННО; л) ПОСЛЕ ПРОЛЕТА (основная точка); м) В (время или основная точка); н) ПО ГОТОВНОСТИ (указание); о) ОБЕСПЕЧИВАЙТЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ И ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ В ВМУ [ОТ (уровень)] [ДО (уровень)]; п) ОБЕСПЕЧИВАЙТЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ И ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ В ВМУ ВЫШЕ (или НИЖЕ, или ДО (уровень)); р) ЕСЛИ НЕВОЗМОЖНО (альтернативные указания) И СООБЩИТЕ; <*> с) ВЫПОЛНИТЬ НЕ МОГУ; <*> т) TCAS RA; у) ПОНЯЛ;	г) STOP CLIMB (or DESCENT) AT (level); д) CONTINUE CLIMB (or DESCENT) TO (level); е) EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) [UNT PASSING (level)]; ж) WHEN READY CLIMB (or DESCEND) TO (level); з) EXPECT CLIMB (or DESCENT) AT (time or significant point); <*> и) REQUEST DESCENT AT (time); к) IMMEDIATELY; л) AFTER PASSING (significant point); м) AT (time or significant point); н) WHEN READY (instruction); о) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC [FROM (level)] [TO (level)]; п) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (or BELOW, or TO) (level); р) IF UNABLE (alternative instructions) AND ADVISE; <*> с) UNABLE; <*> т) TCAS RA; у) ROGER;
--	---	--

... после выполнения маневра в соответствии с RA БСПС (радиообмен между пилотом и диспетчером) ... после выполнения маневра в соответствии с RA БСПС и возобновления выполнения, выданного диспетчером УВД разрешения или указания (радиообмен между пилотом и диспетчером) ... после получения разрешения или указания органа УВД, противоречащего RA БСПС, летный экипаж выполняет RA и непосредственно информирует диспетчера УВД (радиообмен между пилотом и диспетчером) ... разрешение набирать высоту по SID с опубликованными ограничениями по высоте и/или скорости, когда пилот должен набирать разрешенный эшелон и соблюдать опубликованные ограничения по высоте, выдерживать боковой профиль SID, и в зависимости от конкретного случая соблюдать опубликованные ограничения по скорости или выполнять указания по управлению скоростью, выданные органом УВД ... разрешение отменить ограничение(я) по высоте вертикального профиля SID при наборе высоты ... разрешение отменить конкретное(ые) ограничение(я) вертикального профиля SID при наборе высоты	<*> ф) КОНФЛИКТ РАЗРЕШЕН, ВОЗВРАЩАЮСЬ НА (заданный диспетчером уровень); х) ПОНЯЛ (или альтернативные указания); <*> ш) КОНФЛИКТ РАЗРЕШЕН (заданный диспетчером уровень) ЗАНЯЛ; щ) ПОНЯЛ (или альтернативные указания); <*> э) ВЫПОЛНИТЬ НЕ МОГУ, RA TCAS; ю) ПОНЯЛ; я) НАБИРАЙТЕ ПО SID (уровень) аа) [НАБИРАЙТЕ ПО SID (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ бб) [НАБИРАЙТЕ ПО SID (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ В (точка(и))	<*> ф) CLEAR OF CONFLICT RETURNING TO (assigned clearance); х) ROGER (or alternative instructions); <*> ш) CLEAR OF CONFLICT (assigned clearance) RESUMED; щ) ROGER (or alternative instructions); <*> э) UNABLE, TCAS RA; ю) ROGER; я) CLIMB VIA SID TO (level) аа) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) бб) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s))
--	---	--

... разрешение отменить ограничения по скорости SID при наборе высоты ... разрешение отменить конкретные ограничения по скорости SID при наборе высоты ...разрешение набирать высоту и отменить ограничения по скорости и высоте SID	вв) [НАБИРАЙТЕ ПО SID (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ гг) [НАБИРАЙТЕ ПО SID (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ В (точка(и)) дд) НАБИРАЙТЕ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ (уровень) (или) НАБИРАЙТЕ (уровень), БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ И СКОРОСТИ	вв) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S)
... разрешение снижаться по STAR с опубликованными ограничениями по высоте и/или скорости, когда пилот должен снижаться до разрешенного эшелона и соблюдать опубликованные ограничения по высоте, выдерживать боковой профиль STAR и соблюдать опубликованные ограничения по скорости или выполнять указания по управлению скоростью, выданные органом УВД	ее) СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR (уровень)	гг) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s)) дд) CLIMB UNRESTRICTED TO (level) (or) CLIMB TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS ее) DESCEND VIA STAR TO (level)
... разрешение отменить ограничения по высоте STAR при снижении	жж) [СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ	жж) [DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)
... разрешение отменить конкретные ограничения по высоте STAR при снижении	зз) [СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ (точка(и))	зз) [DESCEND VIA STAR TO (level)] CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s))
... разрешение отменить ограничения по скорости STAR при снижении	ии) [СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ	ии) [DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S)
... разрешение отменить конкретные ограничения по скорости STAR при снижении	кк) [СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ В (точка(и))	кк) [DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s))
... разрешение снижаться и отменить ограничения по скорости и высоте STAR	лл) СНИЖАЙТЕСЬ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ (уровень) или СНИЖАЙТЕСЬ (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ ПО ВЫСОТЕ И СКОРОСТИ	лл) DESCEND UNRESTRICTED TO (level), or DESCEND TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS

	<*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	<*> Denotes pilot transmission.
1.1.3 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ И/ИЛИ ИЗМЕНЕНИЕ ЧАСТОТЫ <i>Примечание: Воздушному судну может быть дана команда "БЫТЬ НА ПРИЕМЕ" на определенной частоте, когда предполагается, что диспетчер УВД скоро сам выйдет на связь, и "ПРОСЛУШИВАТЬ" определенную частоту, когда на этой частоте осуществляется радиовещательная передача информации.</i>	а) РАБОТАЙТЕ С (позывной органа) (частота) [СИЮ]; б) В (или НАД) (время или место) [или ПРИ] [ПРОХОЖДЕНИЕ/ОСВОБОЖДЕНИЕ/ДОСТИЖЕНИЕ (уровень)] РАБОТАЙТЕ С (позывной органа) (частота); в) ПРИ ОТСУТСТВИИ СВЯЗИ (указания); г) БУДЬТЕ НА СВЯЗИ (позывной органа) (частота); <*> д) ПРОШУ ПЕРЕХОДА НА (частота); е) ИЗМЕНИТЬ ЧАСТОТУ РАЗРЕШАЮ; ж) КОНТРОЛИРУЙТЕ (или ПРОСЛУШИВАЙТЕ) (позывной органа) (частота); <*> з) КОНТРОЛИРУЮ (или ПРОСЛУШИВАЮ) (частота); и) ПО ГОТОВНОСТИ РАБОТАЙТЕ С (позывной органа) (частота); к) ОСТАВАЙТЕСЬ НА ДАННОЙ ЧАСТОТЕ (или БУДЬТЕ НА СВЯЗИ). <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	a) CONTACT (unit call sign) (frequency) [NOW]; б) AT (or OVER) (time or place) [or WHEN] [PASSING/LEAVING/REACHING (level)] CONTACT (unit call sign) (frequency); в) IF NO CONTACT (instructions); г) STAND BY FOR (unit call sign) (frequency); <*> д) REQUEST CHANGE TO (frequency); е) FREQUENCY CHANGE APPROVED; ж) MONITOR (unit call sign) (frequency); <*> з) MONITORING (frequency); и) WHEN READY CONTACT (unit call sign) (frequency); к) REMAIN THIS FREQUENCY. <*> Denotes pilot transmission.
1.1.4 РАЗНОС КАНАЛОВ 8,33 КГц <i>Примечание: В данном пункте термин "point" используется только в контексте концепции разнесения каналов в 8,33 кГц и не представляет собой какое-либо изменение к существующим положениям или фразеологии ИКАО, касающимся использования термина "decimal".</i> ... для запроса подтверждения возможности работы с разносом каналов 8,33 кГц	а) ПОДТВЕРДИТЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ;	a) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE;

... для указания возможности работы с разносом каналов 8,33 кГц ... для указания отсутствия возможности работы с разносом каналов 8,33 кГц ... для запроса возможности использования ОВЧ ... для указания возможности использования ОВЧ ... для указания отсутствия возможности использования ОВЧ ... для запроса статуса в отношении исключения 8,33 кГц ... для указания статуса исключения 8,33 кГц ... для указания статуса отсутствия исключения 8,33 кГц ... для указания того, что определенное диспетчерское разрешение дано в связи с тем, что в противном случае необорудованное и/или не имеющее особого разрешения воздушное судно войдет в воздушное пространство, где требуется обязательное наличие на борту соответствующего оборудования	<*> б) ПОДТВЕРЖДАЮ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ; <*> в) ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ ОТСУТСТВУЕТ; г) ПОДТВЕРДИТЕ ОВЧ; <*> д) ПОДТВЕРЖДАЮ ОВЧ; <*> е) ОВЧ ОТСУТСТВУЕТ; ж) ПОДТВЕРДИТЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ; <*> з) ПОДТВЕРЖДАЮ ИСКЛЮЧЕНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ; <*> и) ИСКЛЮЧЕНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ ОТСУТСТВУЕТ; к) ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ТРЕБОВАНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ. <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	<*> б) AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE; <*> в) NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE; г) CONFIRM UHF; <*> д) AFFIRM UHF; <*> е) NEGATIVE UHF; ж) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED; <*> з) AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED; <*> и) NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED; к) DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT. <*> Denotes pilot transmission.
1.1.5 ИЗМЕНЕНИЕ РАДИОТЕЛЕФОННОГО ПОЗЫВНОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА ... указание об изменении радиотелефонного позывного воздушного судна ... уведомление воздушному судну об использовании вновь радиотелефонного позывного, указанного в плане полета	а) ИЗМЕНИТЕ ВАШ ПОЗЫВНОЙ НА (или РАБОТАЙТЕ ПОЗЫВНЫМ) (новый позывной) [ДО ПОЛУЧЕНИЯ ДАЛЬНЕЙШИХ УКАЗАНИЙ] б) ИСПОЛЬЗУЙТЕ ПОЗЫВНОЙ, УКАЗАННЫЙ В ПЛАНЕ (позывной) [в (основная точка)]	а) CHANGE YOUR CALL SIGN TO (new call sign) [UNTIL FURTHER ADVISED]; б) REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (call sign) [AT (significant point)].

1.1.6 ИНФОРМАЦИЯ о ДВИЖЕНИИ ... для передачи информации о движении ... для подтверждения приема информации о движении	а) ДВИЖЕНИЕ (или БОРТ) (информация); б) О ДВИЖЕНИИ НЕ СООБЩАЕТСЯ (НЕТ ИНФОРМАЦИИ О ДВИЖЕНИИ); <*> в) СМОТРЮ; <*> г) ДВИЖЕНИЕ НАБЛЮДАЮ (или БОРТ НАБЛЮДАЮ); <*> д) НЕ НАБЛЮДАЮ [причины]; е) [ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ] ДВИЖЕНИЕ (направление) (тип воздушного судна) (уровень) РАСЧЕТНОЕ (или НАД) (основная точка) В (время); ж) ДВИЖЕНИЕ (классификация) БЕСПИЛОТНЫЙ НЕУПРАВЛЯЕМЫЙ АЭРОСТАТ (АЭРОСТАТЫ) БЫЛ [или РАСЧЕТНОЕ] НАД (место) В (время) ПО СООБЩЕНИЯМ (эшелон(ы)) [или ЭШЕЛОН НЕИЗВЕСТЕН] ДВИЖЕТСЯ (направление) (любая другая относящаяся к делу информация). <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	a) TRAFFIC (information); b) NO REPORTED TRAFFIC; <*> в) LOOKING OUT; <*> г) TRAFFIC IN SIGHT; <*> д) NEGATIVE CONTACT [reasons]; е) [ADDITIONAL] TRAFFIC (direction) BOUND (type of aircraft) (level) ESTIMATED (or OVER) (significant point) AT (time); ж) TRAFFIC IS (classification) UNMANNED FREE BALLOON(S) WAS [or ESTIMATED] OVER (place) AT (time) REPORTED (level(s)) [or LEVEL UNKNOWN] MOVING (direction) (other pertinent information, if any). <*> Denotes pilot transmission.
1.1.7 МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ	а) ВЕТЕР (число) ГРАДУСОВ (скорость) (единицы измерения); б) ВЕТЕР НА (эшелон полета) (число) ГРАДУСОВ (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ). Информация о ветре всегда предоставляется путем указания средних значений направления или скорости и их любых существенных изменений; в) ВИДИМОСТЬ (расстояние) (единицы измерения) [направление]; г) ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ (или RVR)	a) [SURFACE] WIND (number) DEGREES (speed) (units); б) WIND AT (level) (number) DEGREES (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS); Wind is always expressed by giving the mean direction and speed and any significant variations thereof. в) VISIBILITY (distance) (units) [direction]; г) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)]

	л) ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число) (и/или ТОЧКА РОСЫ [МИНУС] (число)); м) QNH (число) [единицы измерения]; н) QFE (число) [(единицы измерения)]; о) (тип воздушного судна) ДОКЛАДЫВАЛ (описание) ОБЛЕДЕНЕНИЕ (или ТУРБУЛЕНТНОСТЬ) [В ОБЛАКАХ] (район) (время); п) ДОЛОЖИТЕ УСЛОВИЯ ПОЛЕТА (или В КАКИХ УСЛОВИЯХ).	л) TEMPERATURE [MINUS] (number) (and/or DEWPOINT [MINUS] (number)); м) QNH (number) [units]; н) QFE (number) [(units)]; о) (aircraft type) REPORTED (description) ICING (or TURBULENCE) [IN CLOUD] (area) (time); п) REPORT FLIGHT CONDITIONS.
1.1.8 ПЕРЕДАЧА ДОНЕСЕНИЙ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ ...для команды не передавать донесения о местоположении до достижения конкретного места	а) СЛЕДУЮЩЕЕ ДОНЕСЕНИЕ (или ДОЛОЖИТЕ) (основная точка); б) НЕ ДОКЛАДЫВАЙТЕ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ [ДО (указать)]; в) ВОЗОБНОВИТЕ ПЕРЕДАЧУ ДОНЕСЕНИЙ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ.	а) NEXT REPORT AT (significant point); б) OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (specify)]; в) RESUME POSITION REPORTING.
1.1.9 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ДОНЕСЕНИЯ ... для команды передавать донесения в конкретном месте или на конкретном расстоянии ... для передачи донесения в конкретном месте или на конкретном расстоянии ... для команды передать донесение о данном местоположении ... для команды передать донесение о текущем местоположении	а) ДОЛОЖИТЕ (основная точка); б) ДОЛОЖИТЕ (расстояние) КИЛОМЕТРЫ (МИЛИ) (GNSS или DME) ОТ (наименование станции DME) (или основная точка); <*> в) (расстояние) КИЛОМЕТРЫ (МИЛИ) (GNSS или DME) ОТ (наименование станции DME) (или основная точка); г) ДОЛОЖИТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ РАДИАЛА (три цифры) VOR (наименование VOR); д) ДОЛОЖИТЕ РАССТОЯНИЕ (GNSS или DME) ОТ (основная точка) или (наименование станции DME); <*> е) (расстояние) КИЛОМЕТРЫ (МИЛИ) (GNSS или DME) ОТ (наименование станции DME) (или основная точка).	а) REPORT PASSING (significant point); б) REPORT (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point); <*> в) (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point); г) REPORT PASSING [three digits) RADIAL (name of VOR) VOR; д) REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM (significant point) or (name of DME station); <*> е) (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point).

	<*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом	<*> Denotes pilot transmission.
1.1.10 ИНФОРМАЦИЯ ОБ АЭРОДРОМЕ	а) [(место)] ВПП (или ПОЛОСА) (номер) (состояние); б) [(место)] СОСТОЯНИЕ ПОВЕРХНОСТИ ВПП (или ПОЛОСЫ) (номер) УСТАРЕВШИЕ ДАННЫЕ; в) ПОСАДОЧНАЯ ПОВЕРХНОСТЬ (состояние); г) ОСТОРОЖНО, СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ (место); д) ОСТОРОЖНО (указать причины) СПРАВА (или СЛЕВА), (или С ОБЕИХ СТОРОН) ОТ ВПП [номер]; е) ОСТОРОЖНО, ВЕДУТСЯ РАБОТЫ (или ПРЕПЯТСТВИЕ) (место и любые необходимые рекомендации); ж) СОСТОЯНИЕ ВПП (время наблюдения) ВПП (номер) (тип осадков) ДО (толщина слоя) МИЛЛИМЕТРОВ. РАСЧЕТНОЕ СЦЕПЛЕНИЕ ХОРОШЕЕ (или МЕЖДУ СРЕДНИМ И ХОРОШИМ, или СРЕДНЕЕ, или МЕЖДУ СРЕДНИМ И ПЛОХИМ, или ПЛОХОЕ]; з) ПО ДОКЛАДУ (тип воздушного судна) ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТОРМОЖЕНИЯ В (время) ХОРОШАЯ (или СРЕДНЯЯ, или ПЛОХАЯ);	a) [(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) (condition); b) [(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) NOT CURRENT; v) LANDING SURFACE (condition); r) CAUTION CONSTRUCTION WORK (location); d) CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY [number]; e) CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice); ж) RUNWAY REPORT AT (observation time) RUNWAY (number) (type of precipitant) UP TO (depth of deposit) MILLIMETRES. ESTIMATED SURFACE FRICTION GOOD (or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR)]; z) BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or MEDIUM, or POOR);
	к) ВПП (или РД) (номер) МОКРАЯ [СТОЯЧАЯ ВОДА, или СНЕГ УДАЛЕН (соответственно длина или ширина), или ОБРАБОТАНА, или УЧАСТКИ СУХОГО СНЕГА (или ВЛАЖНОГО СНЕГА, или УТРАМБОВАННОГО СНЕГА, или СЛЯКОТИ, или	к) RUNWAY (or TAXIWAY) (number) WET [STANDING WATER, or SNOW REMOVED (length and width as applicable), or TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or

	ЗАМЕРЗШЕЙ СЛЯКОТИ, или ЛЬДА, или МОКРОГО ЛЬДА, или СКРЫТОГО ЛЬДА, или ЛЬДА СО СНЕГОМ, или СУГРОБЫ, или ЗАМЕРЗШИЕ КОЛЕИ И БОРОЗДЫ)]; л) НАБЛЮДЕНИЕ С ВЫШКИ (метеорологическая информация); м) ПО ДОКЛАДАМ БОРТОВ\БОРТЫ ДОКЛАДЫВАЛИ (метеорологическая информация).	SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or WET ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES)]; л) TOWER OBSERVES (weather information); м) PILOT REPORTS (weather information).
1.1.11 ЭКСПЛУАТАЦИОННОЕ СОСТОЯНИЕ ВИЗУАЛЬНЫХ И НЕВИЗУАЛЬНЫХ СРЕДСТВ	а) (указать визуальное или не визуальное средство) ВПП (номер) (описание неисправности); б) (тип) ОГНИ (неисправность); в) GBAS/SBAS/MLS/ILS КАТЕГОРИИ (категория) (пригодность к эксплуатации); г) ОГНИ РД (описание неисправности); д) (тип системы визуальной индикации глиссады) ВПП (номер) (описание неисправности).	а) (specify visual or non-visual aid) RUNWAY (number) (description of deficiency); б) (type) LIGHTING (unservicability); в) GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (category) (servicability state); г) TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency); д) (type of visual approach slope indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency).
1.1.12 ПОЛЕТЫ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СОКРАЩЕННОГО МИНИМУМА ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ (далее - RVSM) ... убедиться в том, что воздушное судно имеет разрешение на полеты RVSM ... для сообщения о наличии разрешения на полеты RVSM ... для сообщения об отсутствии разрешения на полеты RVSM, после которого следует дополнительная информация	а) ПОДТВЕРДИТЕ РАЗРЕШЕНИЕ RVSM; <*> б) ПОДТВЕРЖДАЮ RVSM; <*> в) RVSM ОТСУТСТВУЕТ [(дополнительная информация, например государственное воздушное судно)];	а) CONFIRM RVSM APPROVED; <*> б) AFFIRM RVSM; <*> в) NEGATIVE RVSM [(supplementary information, e.g. State aircraft)];

... для отказа в диспетчерском разрешении на вход в воздушное пространство RVSM ... для сообщения в тех случаях, когда сильная турбулентность влияет на возможности воздушного судна соблюдать требования к выдерживанию высоты в условиях RVSM ...для сообщения о том, что бортовое оборудование не соответствует техническим требованиям к минимальным характеристикам бортовых систем ...для запроса от воздушного судна информации, как только оно восстановит статус утвержденного для полетов в условиях RVSM или пилот будет готов возобновить полеты RVSM ...для запроса подтверждения о том, что воздушное судно восстановило статус утвержденного для полетов в условиях RVSM или пилот готов возобновить полеты RVSM ...для сообщения о возможности возобновления полетов RVSM после чрезвычайных обстоятельств, связанных с оборудованием или метеорологическими условиями	г) ДАТЬ РАЗРЕШЕНИЕ НА ВХОД В ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО RVSM НЕ МОГУ, ВЫДЕРЖИВАЙТЕ [или СНИЖАЙТЕСЬ, или НАБИРАЙТЕ] (уровень); <*> д) ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM НЕ МОГУ ВСЛЕДСТВИЕ (или ИЗ-ЗА) ТУРБУЛЕНТНОСТИ; <*> е) ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM НЕ МОГУ ВСЛЕДСТВИЕ (или ИЗ-ЗА) ОБОРУДОВАНИЯ; ж) СООБЩИТЕ, КОГДА СМОЖЕТЕ ВОССТАНОВИТЬ RVSM; з) ПОДТВЕРДИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ RVSM; <*> и) ГОТОВ ВОССТАНОВИТЬ RVSM. <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	г) UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [or DESCEND TO, or CLIMB TO] (level); <*> д) UNABLE RVSM DUE TURBULENCE; <*> е) UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT; ж) REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM; з) CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM; <*> и) READY TO RESUME RVSM. <*> Denotes pilot transmission.
1.1.13 СТАТУС ОБСЛУЖИВАНИЯ GNSS	а) GNSS СИГНАЛ НЕНАДЕЖЕН (или GNSS МОЖЕТ НЕ ОБЕСПЕЧИВАТЬСЯ ПОМЕХ (ПО СОЗВЕЗДИЮ GPS или ГЛОНАСС или ГЛОНАСС + GPS))];	а) GNSS REPORTED UNRELIABLE (or GNSS MAY NOT [ИЗ-ЗА BE AVAILABLE [DUE TO INTERFERENCE (BY GPS (or GLONASS or GLONASS + GPS CONSTELLATION))];

	1) В ОКРЕСТНОСТИ (место) (радиус) [МЕЖДУ (уровни)] или 2) В РАЙОНЕ (описание или название) [МЕЖДУ (уровни)]; б) БАЗОВАЯ GNSS (или SBAS, или GBAS) [ПО СОЗВЕЗДИЮ GPS или ГЛОНАСС или ГЛОНАСС + GPS] НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ДЛЯ (указать операцию) [С (время) ДО (время) (или ДО ПОСЛЕДУЮЩЕГО УВЕДОМЛЕНИЯ); <*> в) БАЗОВАЯ GNSS [ПО СОЗВЕЗДИЮ GPS или ГЛОНАСС или ГЛОНАСС + GPS] НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ [ИЗ-ЗА (причина, например ПОТЕРЯ RAIM или СРАБАТЫВАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ RAIM) (или АНОМАЛИЯ)]; <*> г) GBAS (или SBAS) [ПО СОЗВЕЗДИЮ GPS или ГЛОНАСС или ГЛОНАСС + GPS] НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ; д) ПОДТВЕРДИТЕ НАВИГАЦИЮ GNSS; <*> е) ПОДТВЕРЖДАЮ НАВИГАЦИЮ GNSS. <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	1) IN THE VICINITY OF (location) (radius) [BETWEEN (levels)]; or 2) IN THE AREA OF (description or name) [BETWEEN (levels)]; б) BASIC GNSS (or SBAS, or GBAS)) [BY GPS (or GLONASS or GLONASS + GPS) CONSTELLATION] UNAVAILABLE FOR (specify operation) [FROM (time) TO (time) (or UNTIL FURTHER NOTICE)]; <*> в) BASIC GNSS [BY GPS or GLONASS or GLONASS + GPS CONSTELLATION] UNAVAILABLE [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT) (or ANOMALY)]; <*> г) GBAS (or SBAS) [BY GPS or GLONASS or GLONASS + GPS CONSTELLATION] UNAVAILABLE; д) CONFIRM GNSS NAVIGATION; <*> е) AFFIRM GNSS NAVIGATION. <*> Denotes pilot transmission.
1.1.14 УХУДШЕНИЕ НАВИГАЦИОННЫХ ХАРАКТЕРИСТИК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ	ВЫДЕРЖИВАТЬ RNP НЕ МОГУ (указать тип) (или RNAV) (или RNP (указать тип) (или RNAV) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ [ИЗ-ЗА (причина, например ПОТЕРЯ RAIM или СРАБАТЫВАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ RAIM)].	UNABLE RNP (specify type) (or RNAV) [DUE TO (reason, e.g. LOSS of RAIM or RAIM ALERT)].
1.1.15 МИНИМАЛЬНЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА указание на минимальный запас топлива	<*> а) МИНИМАЛЬНЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА; <*> б) ПОНЯЛ [ЗАДЕРЖКА НЕ ОЖИДАЕТСЯ или ОЖИДАЕТСЯ (информация о задержке)].	<*> а) MINIMUM FUEL; <*> б) ROGER [NO DELAY EXPECTED or EXPECT (delay information)].

	<*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	<*> Denotes pilot transmission.
1.2 Районное диспетчерское обслуживание		
1.2.1 ВЫДАЧА РАЗРЕШЕНИЙ	а) (наименование органа) РАЗРЕШАЕТ (позывной воздушного судна); б) (позывной воздушного судна) РАЗРЕШАЮ; в) НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ (подробности измененного разрешения) [ОСТАЛЬНАЯ ЧАСТЬ РАЗРЕШЕНИЯ НЕ МЕНЯЕТСЯ]; г) НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ (измененный участок маршрута) ДО (основная точка первоначального маршрута) [ОСТАЛЬНАЯ ЧАСТЬ РАЗРЕШЕНИЯ НЕ МЕНЯЕТСЯ]; д) ВХОДИТЕ В КОНТРОЛИРУЕМОЕ ПРОСТРАНСТВО (или КОНТРОЛИРУЕМУЮ ЗОНУ) [ЧЕРЕЗ (основная точка или маршрут)] НА (уровень) [В (время)]; е) ВЫХОДИТЕ ИЗ КОНТРОЛИРУЕМОГО ПРОСТРАНСТВА (или КОНТРОЛИРУЕМОЙ ЗОНЫ) [ЧЕРЕЗ (основная точка или маршрут)] НА (уровень) (или В НАБОРЕ, или СО СНИЖЕНИЕМ); ж) ВЫХОДИТЕ НА МАРШРУТ (указать) В (основная точка) НА (уровень) [В (время)].	а) (name of unit) CLEARS (aircraft call sign); б) (aircraft call sign) CLEARED TO; в) RECLEARED (amended clearance details) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]; г) RECLEARED (amended route portion) TO (significant point of original route) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]; д) ENTER CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) [AT (time)]; е) LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) (or CLIMBING, or DESCENDING); ж) JOIN (specify) AT (significant point) AT (level) [AT (time)].
1.2.2 УКАЗАНИЕ МАРШРУТА И ГРАНИЦЫ ДЕЙСТВИЯ РАЗРЕШЕНИЯ	а) ОТ (место) ДО (место); б) ДО (место), затем при необходимости следует: 1) ПРЯМО; 2) ЧЕРЕЗ (маршрут и/или основные точки); 3) ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ МАРШРУТ. 4) ЧЕРЕЗ (расстояние) ДУГА DME (направление) (наименование станции DME);	а) FROM (location) TO (location); б) TO (location), followed as necessary by: 1) DIRECT; 2) VIA (route and/or significant points); 3) FLIGHT PLANNED ROUTE; 4) VIA (distance) DME ARC (direction) OF (name of DME station);

	в) (маршрут) ИСПОЛЬЗОВАТЬ НЕВОЗМОЖНО ВСЛЕДСТВИЕ (причина) ВОЗМОЖНЫЙ ВАРИАНТ[Ы] (маршруты) ВЫБРАННЫЙ СООБЩИТЕ.	в) (route) NOT AVAILABLE DUE (reason) ALTERNATIVE[S] IS/ARE (routes) ADVISE.
1.2.3 ВЫДЕРЖИВАНИЕ УКАЗАННЫХ УРОВНЕЙ	а) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (ИЛИ СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (уровень) [ДО (основная точка)]; б) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (ИЛИ СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ДО ПРОХОЖДЕНИЯ (основная точка); в) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (ИЛИ СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ДО (минуты) ПОСЛЕ ПРОХОЖДЕНИЯ (основная точка); г) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (ИЛИ СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ДО (время); д) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (ИЛИ СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ДО ПОЛУЧЕНИЯ УКАЗАНИЯ ОТ (наименование органа); е) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (ИЛИ СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ДО ДАЛЬНЕЙШИХ УКАЗАНИЙ; ж) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (ИЛИ СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ПОКА НАХОДИТЕСЬ В КОНТРОЛИРУЕМОМ ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ; з) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) В ИНТЕРВАЛЕ ОТ (уровень) ДО (уровень). Термин "ВЫДЕРЖИВАЙТЕ" не должен использоваться вместо терминов "СНИЖАЙТЕСЬ" или "НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ" при передаче воздушному судну указания изменить уровень.	а) MAINTAIN (level) [TO (significant point)]; б) MAINTAIN (level) UNTIL PASSING (significant point); в) MAINTAIN (level) UNTIL (minutes) AFTER PASSING (significant point); г) MAINTAIN (level) UNTIL (time); д) MAINTAIN (level) UNTIL ADVISED BY (name of unit); е) MAINTAIN (level) UNTIL FURTHER ADVISED; ж) MAINTAIN (level) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE; з) MAINTAIN BLOCK (level) TO (level). Note - The term "MAINTAIN" is not to be used in lieu of "DESCEND" or "CLIMB" when instructing an aircraft to change level.

1.2.4 УКАЗАНИЕ КРЕЙСЕРСКИХ ЭШЕЛОНОВ	а) ПРОЛЕТ (или ПРОХОЖДЕНИЕ) (основная точка) НА (или ВЫШЕ, или НИЖЕ) (уровень); б) ПРОЛЕТ (или ПРОХОЖДЕНИЕ) (основная точка) В (время) ИЛИ ПОЗДНЕЕ (или РАНЬШЕ) НА (уровень); в) НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ В КРЕЙСЕРСКОМ РЕЖИМЕ МЕЖДУ (уровень) (или ВЫШЕ (уровень)); г) СЛЕДУЙТЕ НА (расстояние) КИЛОМЕТРЫ (МИЛИ) (GNSS или DME) [(направление)] ОТ (наименование станции DME) ИЛИ (расстояние) [(направление)] ОТ (основная точка) НА (или ВЫШЕ, или НИЖЕ) (уровень).	a) CROSS (significant point) AT (or ABOVE, or BELOW) (level); b) CROSS (significant point) AT (time) OR LATER (or BEFORE) AT (level); v) CRUISE CLIMB BETWEEN (levels) (or ABOVE (level)); г) CROSS (distance) KILOMETRES (MILES), (GNSS or DME) [(direction)] OF (name of DME station) OR (distance) [(direction)] OF (significant point) AT (or ABOVE or BELOW) (level).
1.2.5 АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ	<*> а) АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ (намерения); б) ВНИМАНИЮ ВСЕХ БОРТОВ, НАХОДЯЩИХСЯ ВБЛИЗИ [или В] (основная точка или место) ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ С (уровень) (затем, при необходимости, следуют конкретные указания, разрешения, информации о движении и т.д.). <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	<*> a) EMERGENCY DESCENT (intentions); б) ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF [or AT] (significant point or location) EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM (level) (followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.). <*> Denotes pilot transmission.
1.2.6 ЕСЛИ РАЗРЕШЕНИЕ НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ВЫДАНО НЕПОСРЕДСТВЕННО ПОСЛЕ ПОСТУПЛЕНИЯ ЗАПРОСА	ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ В (или тип разрешения) (время).	EXPECT CLEARANCE (or type of clearance) AT (time).
1.2.7 ЕСЛИ РАЗРЕШЕНИЕ НА ОТКЛОНЕНИЕ НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ВЫДАНО	НЕ МОГУ РАЗРЕШИТЬ, ДВИЖЕНИЕ (направление) (тип воздушного судна) (эшелон) РАСЧЕТНОЕ (или НАД) (основная точка) В (время) ПОЗЫВНОЙ (позывной) СООБЩИТЕ О НАМЕРЕНИЯХ.	UNABLE, TRAFFIC (direction) BOUND (type of aircraft) (level) ESTIMATED (or OVER) (significant point) AT (time) CALL SIGN (call sign) ADVISE INTENTIONS.

1.2.8 УКАЗАНИЯ ПО ЭШЕЛОНИРОВАНИЮ	а) СЛЕДУЙТЕ ЧЕРЕЗ (основная точка) В (время) [ИЛИ ПОЗЖЕ (или ИЛИ РАНЬШЕ)]; б) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОЛЕТА (основная точка) В (время или уровень); в) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ЧИСЛО МАХА (число) [ИЛИ БОЛЬШЕ (или ИЛИ МЕНЬШЕ)] [ДО (основная точка)]; г) НЕ ПРЕВЫШАЙТЕ ЧИСЛО МАХА (число); д) ПОДТВЕРДИТЕ ВЫХОД НА ЛИНИЮ ПУТИ (ТРЕК) МЕЖДУ (основная точка) И (основная точка) [С НУЛЕВЫМ СМЕЩЕНИЕМ]; <*> е) ВЫШЕЛ НА ЛИНИЮ ПУТИ (ТРЕК) МЕЖДУ (основная точка) И (основная точка) [С НУЛЕВЫМ СМЕЩЕНИЕМ]; ж) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ЛИНИЮ ПУТИ (ТРЕК) МЕЖДУ (основная точка) И (основная точка). ДОЛОЖИТЕ О ВЫХОДЕ НА ЛИНИЮ ПУТИ (ТРЕК); <*> з) ВЫШЕЛ НА ЛИНИЮ ПУТИ (ТРЕК); и) ПОДТВЕРДИТЕ НУЛЕВОЕ СМЕЩЕНИЕ; <*> к) ПОДТВЕРЖДАЮ НУЛЕВОЕ СМЕЩЕНИЕ. <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	а) CROSS (significant point) AT (time) [OR LATER (or OR BEFORE)]; б) ADVISE IF ABLE TO CROSS (significant point) AT (time or level); в) MAINTAIN MACH (number) [OR GREATER (or OR LESS)] [UNTIL (significant point)]; г) DO NOT EXCEED MACH (number). д) CONFIRM ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (significant point) AND (significant point) [WITH ZERO OFFSET]; <*> е) ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (significant point) AND (significant point) [WITH ZERO OFFSET]; ж) MAINTAIN TRACK BETWEEN (significant point) AND (significant point). REPORT ESTABLISHED ON THE TRACK; <*> з) ESTABLISHED ON THE TRACK; и) CONFIRM ZERO OFFSET; <*> к) AFFIRM ZERO OFFSET. <*> Denotes pilot transmission.
1.2.9 УКАЗАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ПОЛЕТОМ ПО ЛИНИИ ПУТИ (СМЕЩЕННОЙ), ПАРАЛЛЕЛЬНОЙ РАЗРЕШЕННОМУ МАРШРУТУ	а) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОЛЕТА С ПАРАЛЛЕЛЬНЫМ СМЕЩЕНИЕМ;	а) ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET;
	б) СЛЕДУЙТЕ СО СМЕЩЕНИЕМ (расстояние) ВПРАВО/ВЛЕВО ОТ (маршрут) (линия пути)	б) PROCEED OFFSET (distance) RIGHT/LEFT OF (route) (track) [CENTRE LINE] [AT

	[ОСЕВАЯ ЛИНИЯ] [В (основная точка или время)] [ДО (основная точка или время)]; в) ПРЕКРАТИТЕ ПОЛЕТ СО СМЕЩЕНИЕМ (указания о возобновлении полета по разрешенному маршруту или другая информация).	(significant point or time)] [UNTIL (significant point or time)]; в) CANCEL OFFSET (instructions to rejoin cleared flight route or other information).
1.3. Фразеология для прибывающих и вылетающих воздушных судов, на аэродроме и в окрестностях аэродрома		
1.3.1 УКАЗАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ВЫЛЕТОМ	а) ВЫЛЕТ С ВПП (две цифры), ВЕТЕР (три цифры) ГРАДУСОВ ... УЗЛА, QNH ... и (время); (См. п. 1.3.2 а)) б) [ПОСЛЕ ВЫЛЕТА] РАЗВОРОТ ВПРАВО (или ВЛЕВО) КУРС (три цифры) [или С КУРСОМ ВЗЛЕТА) (или С МПУ ВЗЛЕТА) ДО (уровень или основная точка) [(при необходимости другие указания)]; в) ПО ДОСТИЖЕНИИ (или ПОСЛЕ ЗАНЯТИЯ, или ПОСЛЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ или ПОСЛЕ ПРОХОЖДЕНИЯ) (уровень или основная точка) (указания); г) ВПРАВО (или ВЛЕВО) КУРС (три цифры) НА (уровень) [ДЛЯ ВЫХОДА НА (линия пути, маршрут, авиатрасса и т.д.)]; д) (название и номер стандартного маршрута вылета) [ВЫЛЕТ]; е) ЛИНИЯ ПУТИ (три цифры) [МАГНИТНЫХ (или ИСТИННЫХ)] ГРАДУСОВ НА (или ОТ) (основная точка) ДО (время или ВЫХОДА НА (контрольная точка или основная точка или уровень)) [ПРЕЖДЕ ЧЕМ ВЗЯТЬ КУРС]; ж) РАЗРЕШАЮ ЧЕРЕЗ (обозначение);	а) DEPARTURE RUNWAY (two digits), WIND (three digits) DEGREES ... KNOTS, QNH ... and (time); б) [AFTER DEPARTURE] TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) (or CONTINUE RUNWAY HEADING) (or TRACK EXTENDED CENTRE LINE) TO (level or significant point) [(other instructions as required)]; в) AFTER REACHING (or PASSING) (level or significant point) (instructions); г) TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) TO (level) [TO INTERCEPT (track, route, airway, etc.)]; д) (standard departure name and number) [DEPARTURE]; е) TRACK (three digits) DEGREES [MAGNETIC (or TRUE)] TO (or FROM) (significant point) UNTIL (time, or REACHING (fix or significant point or level)) [BEFORE PROCEEDING ON COURSE]; ж) CLEARED VIA (designation);

... когда пилот запрашивает разрешение на визуальный заход на посадку ... запрос сведений о способности пилота выполнить визуальный заход на посадку ... в случае следующих один за другим визуальных заходов на посадку, когда пилот следующего позади воздушного судна докладывает о том, что он видит находящееся впереди воздушное судно	е) РАЗРЕШАЮ (тип захода на посадку) ВПП (номер) ВИЗУАЛЬНОЕ МАНЕВРИРОВАНИЕ НА ВПП (номер); ж) ЗАХОД РАЗРЕШАЮ [ВПП (номер)]; и) НАЧИНАЙТЕ ЗАХОД В (время); <*> з) ПРОШУ ЗАХОД С ПРЯМОЙ [(тип захода на посадку)] [ВПП (номер)]; к) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД С ПРЯМОЙ [(тип захода на посадку)] [ВПП (номер)]; л) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ; м) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ [ОГНИ] ВПП; <*> н) ПРОШУ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД; о) РАЗРЕШАЮ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД ВПП (номер); п) СООБЩИТЕ О ВОЗМОЖНОСТИ (или ГОТОВЫ, МОЖЕТЕ) ВЫПОЛНИТЬ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД ВПП (номер); р) РАЗРЕШАЮ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД ВПП (номер), ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ИНТЕРВАЛ САМОСТОЯТЕЛЬНО ОТ (тип воздушного судна и при необходимости категория турбулентности в следе) [ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О ТУРБУЛЕНТНОСТИ В СЛЕДЕ]; с) ДОЛОЖИТЕ (основная точка); [НА ЛИНИИ ПУТИ УДАЛЕНИЯ или НА ЛИНИИ ПУТИ ПРИБЛИЖЕНИЯ]; т) ДОЛОЖИТЕ НАЧАЛО СТАНДАРТНОГО РАЗВОРОТА;	е) CLEARED (type of approach) RUNWAY (number) FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY (number); ж) CLEARED APPROACH [RUNWAY (number)]; и) COMMENCE APPROACH AT (time); <*> з) REQUEST STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)]; к) CLEARED STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)]; л) REPORT VISUAL; м) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT; <*> н) REQUEST VISUAL APPROACH; о) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number); п) ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (number); р) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number), MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING (aircraft type and wake turbulence category as appropriate) [CAUTION WAKE TURBULENCE]; с) REPORT (significant point); [OUTBOUND, or INBOUND]; т) REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN;
---	---	---

	<*> у) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ СНИЖЕНИЕ В ВМУ; ф) ОБЕСПЕЧИВАЙТЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО; х) ОСТАВАЙТЕСЬ В ВМУ; ш) ВЫ ЗНАКОМЫ СО СХЕМОЙ ЗАХОДА (наименование); <*> ш) ПРОШУ ЗАХОД (тип захода на посадку) [ВПП (номер)];	<*> y) REQUEST VMC DESCENT; ф) MAINTAIN OWN SEPARATION; х) MAINTAIN VMC; ш) ARE YOU FAMILIAR WITH (name) APPROACH PROCEDURE; <*> ш) REQUEST (type of approach) APPROACH [RUNWAY (number)];
	<*> ю) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ (некодированный индекс MLS/RNAV); я) РАЗРЕШАЮ (некодированный индекс MLS/RNAV). <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	<*> ю) REQUEST (MLS/RNAV plain language designator); я) CLEARED (MLS/RNAV plain language designator). <*> Denotes pilot transmission.
1.3.3 РАЗРЕШЕНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ПОЛЕТОМ В ЗОНЕ ОЖИДАНИЯ ... визуально ... по опубликованной схеме ожидания над средством или контрольной точкой ... когда требуется подробное разрешение на ожидание	а) ОЖИДАЙТЕ ВИЗУАЛЬНО [НАД] (место), (или МЕЖДУ (два заметных ориентира)); б) РАЗРЕШАЮ (или СЛЕДУЙТЕ) ДО (основная точка, название средства или контрольной точки) [ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ или СНИЖАЙТЕСЬ) (уровень)] ОЖИДАЙТЕ [(направление)] В СООТВЕТСТВИИ С ОПУБЛИКОВАННОЙ СХЕМОЙ ОЖИДАЙТЕ ЗАХОД (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время); <*> в) ПРОШУ УКАЗАНИЙ ПО ОЖИДАНИЮ; г) РАЗРЕШАЮ (или СЛЕДУЙТЕ) ДО (основная точка, название средства или контрольной точки) [ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ или СНИЖАЙТЕСЬ) (уровень)] ОЖИДАЙТЕ [(направление)] (указанный) РАДИАЛ, КУРС, ЛИНИЯ ПУТИ ПРИБЛИЖЕНИЯ (три цифры) В ГРАДУСАХ]	а) HOLD VISUAL [OVER] (position), (or BETWEEN (two prominent landmarks)); б) CLEARED (or PROCEED) TO (significant point, name of facility or fix) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD [(direction)] AS PUBLISHED EXPECT APPROACH (or FURTHER CLEARANCE) (time); <*> в) REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS; г) CLEARED (or PROCEED) TO (significant point, name of facility or fix) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD [(direction)] [(specified) RADIAL, COURSE, INBOUND TRACK (three digits) DEGREES] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME

	[ПРАВОСТОРОННЯЯ (или ЛЕВОСТОРОННЯЯ) СХЕМА] [ВРЕМЯ ПО ЛИНИИ ПУТИ УДАЛЕНИЯ (число) МИНУТ] ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЗАХОД (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время) (при необходимости, дополнительные указания);	(number) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary);
	д) РАЗРЕШАЮ ДО (три цифры) РАДИАЛА (название) VOR НА (расстояние) ОТ КОНТРОЛЬНОЙ ТОЧКИ DME [ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ или СНИЖАЙТЕСЬ) (уровень)] ОЖИДАЙТЕ [(направление)] [ПРАВОСТОРОННЯЯ (или ЛЕВОСТОРОННЯЯ) СХЕМА] [ВРЕМЯ ПО ЛИНИИ ПУТИ УДАЛЕНИЯ (число) МИНУТ] ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЗАХОД НА ПОСАДКУ (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время) (при необходимости, дополнительные указания); е) РАЗРЕШАЮ ДО (три цифры) РАДИАЛА (название) VOR НА (расстояние) ОТ КОНТРОЛЬНОЙ ТОЧКИ DME ОЖИДАЙТЕ МЕЖДУ (расстояние) И (расстояние) DME [ПРАВОСТОРОННЯЯ (или ЛЕВОСТОРОННЯЯ) СХЕМА] ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЗАХОД НА ПОСАДКУ (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время) (при необходимости, дополнительные указания). <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	д) CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX HOLD [(direction)] [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (number) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary); е) CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD BETWEEN (distance) AND (distance) DME [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary). <*> Denotes pilot transmission.
1.3.4 ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ	а) ЗАДЕРЖКА НЕ ПРЕДВИДИТСЯ; б) ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (время);	а) NO DELAY EXPECTED; б) EXPECTED APPROACH TIME (time);

	в) ИЗМЕНЕННОЕ ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА (время); г) ЗАДЕРЖКА НЕ УСТАНОВЛЕНА (причины); д) ОЖИДАЙТЕ (РАССЧИТЫВАЙТЕ) ЗАДЕРЖКУ НА ПРИБЫТИЕ (минуты).	в) REVISED EXPECTED APPROACH TIME (time); г) DELAY NOT DETERMINED (reasons); д) EXPECT DELAY (time).
1.3.5 ОПОЗНАВАНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА	ВКЛЮЧИТЕ ПОСАДОЧНЫЕ ФАРЫ.	SHOW LANDING LIGHTS.
1.3.6 ВИЗУАЛЬНОЕ ПОДТВЕРЖДЕНИЕ	а) ПОДТВЕРДИТЕ ДВИЖЕНИЕМ ЭЛЕРОНОВ (или РУЛЯ НАПРАВЛЕНИЯ); б) ПОДТВЕРДИТЕ ПОКАЧИВАНИЕМ С КРЫЛА НА КРЫЛО; в) ПОДТВЕРДИТЕ МИГАНИЕМ ПОСАДОЧНЫХ ФАР.	а) ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER); б) ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS; в) ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS.
1.3.7 ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЕЙ ... для запроса разрешения на запуск двигателей ... ответы органа ОВД	<*> а) [местонахождение воздушного судна] ПРОШУ ЗАПУСК; <*> б) [местонахождение воздушного судна] ПРОШУ ЗАПУСК, ИНФОРМАЦИЯ (обозначение ATIS); в) РАЗРЕШАЮ; г) ЗАПУСКАЙТЕ (время); д) ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ (РАССЧИТЫВАЙТЕ) ЗАПУСК В (время); е) ЗАПУСКАЙТЕ ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ; ж) ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ ВЫЛЕТ (время) ЗАПУСК ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ. <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	<*> а) [aircraft location] REQUEST START UP; <*> б) [aircraft location] REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS identification); в) START UP APPROVED; г) START UP AT (time); д) EXPECT START UP AT (time); е) START UP AT OWN DISCRETION; ж) EXPECT DEPARTURE (time) START UP AT OWN DISCRETION. <*> Denotes pilot transmission.

1.3.8 БУКСИРОВКА ХВОСТОМ ВПЕРЕД <i>Примечание: Когда этого требуют местные процедуры, разрешение на буксировку хвостом вперед необходимо получать у аэродромного диспетчерского пункта.</i> ... воздушное судно/орган ОВД	<*> а) [местонахождение воздушного судна] ПРОШУ ВЫТАЛКИВАНИЕ; б) ВЫТАЛКИВАНИЕ РАЗРЕШАЮ; в) ЖДИТЕ (или БУДЬТЕ НА СВЯЗИ); г) ВЫТАЛКИВАНИЕ ПО-СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ;	<*> а) [aircraft location] REQUEST PUSHBACK; б) PUSHBACK APPROVED; в) STAND BY; г) PUSHBACK AT OWN DISCRETION;
	д) ОЖИДАЙТЕ ЗАДЕРЖКУ (число) МИНУТ ВСЛЕДСТВИЕ (причина). <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	д) EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason). <*> Denotes pilot transmission.
1.3.9 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ БУКСИРОВКЕ ... ответ органа ОВД	<+> а) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ БУКСИРОВКУ [название авиакомпании] (тип воздушного судна) ОТ (место) ДО (место); б) БУКСИРОВКУ РАЗРЕШАЮ ЧЕРЕЗ (конкретный маршрут следования); в) ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ; г) ЖДИТЕ (или БУДЬТЕ НА СВЯЗИ). <+> Означает запрос от комплекса "воздушное судно/буксировщик".	<+> а) REQUEST TOW [company name] (aircraft type) FROM (location) TO (location); б) TOW APPROVED VIA (specific routing to be followed); в) HOLD POSITION; г) STAND BY. <+> Denotes transmission from aircraft/tow vehicle combination.
1.3.10 ЗАПРОС ПРОВЕРКИ ВРЕМЕНИ И/ИЛИ ДАННЫХ ОБ АЭРОДРОМЕ ДЛЯ ВЫЛЕТА ... когда радиовещательная информация ATIS не обеспечивается	<*> а) ПРОШУ ПРОВЕРКУ ВРЕМЕНИ; б) ВРЕМЯ (время); <*> в) ПРОШУ ИНФОРМАЦИЮ ДЛЯ ВЫЛЕТА; г) ВПП (номер), ВЕТЕР (направление и скорость) (единицы измерения), QNH (или QFE) (число) [(единицы измерения)], ТЕМПЕРАТУРА	<*> а) REQUEST TIME CHECK; б) TIME (time); <*> в) REQUEST DEPARTURE INFORMATION; г) RUNWAY (number), WIND (direction and speed (units) QNH (or QFE), (number) [(units)] TEMPERATURE

	[МИНУС] (число), [ВИДИМОСТЬ (расстояние) (единицы измерения) (или ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ НА ВПП или RVR (расстояние) (единицы измерения))] [ВРЕМЯ (время)]. Если видимость и RVR измеряются в нескольких точках, для взлета следует использовать значения, репрезентативные для зоны пробега/дальнего конца ВПП. <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	[MINUS] (number), [VISIBILITY (distance) (units) (or RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) (distance) (units))] [TIME (time)]. Note - If multiple visibility and RVR observations are available, those that represent the roll-out/stop end zone should be used for take-off. <*> Denotes pilot transmission.
1.3.11 РУЛЕНИЕ ... при вылете ... если требуются подробные указания по рулению	<*> а) [тип воздушного судна] [категория турбулентности в следе, если "тяжелое"] [местонахождение воздушного судна] РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ (ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ) [намерения]; <*> б) [тип воздушного судна] [категория турбулентности в следе, если "тяжелое"] [местонахождение воздушного судна] (правила полетов) В (аэродром назначения) РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ (ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ) [намерения]; в) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ (РАЗРЕШАЮ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ) [номер] [ВПП (номер)] [ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП (номер) (или ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер))] [ВРЕМЯ (время)]; <*> г) [тип воздушного судна] [категория турбулентности в следе, если "тяжелое"] ПРОШУ ПОДРОБНЫХ УКАЗАНИЙ ПО РУЛЕНИЮ; д) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ (РАЗРЕШАЮ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ) [номер] [ВПП (номер)] ЧЕРЕЗ (конкретный маршрут следования) [ВРЕМЯ (время)] [ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП	<*> а) [aircraft type] [wake turbulence category if "heavy"] [aircraft location] REQUEST TAXI [intentions]; <*> б) [aircraft type] [wake turbulence category if "heavy"] [aircraft location] (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI [intentions]; в) TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number))] [TIME (time)]; <*> г) [aircraft type] [wake turbulence category if "heavy"] REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS; д) TAXI TO HOLDING POINT [(number)] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed) [TIME (time)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or

... если не обеспечивается информация об аэродроме из других альтернативных источников, например ATIS	(номер) (или ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер)); е) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ (РАЗРЕШАЮ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ) [(номер)] (затем дается соответствующая информация об аэродроме) [ВРЕМЯ (время)]; ж) ВЫПОЛНИТЕ (или ПОВОРАЧИВАЙТЕ) ПЕРВЫЙ (или ВТОРОЙ) НАЛЕВО (или НАПРАВО); з) РУЛИТЕ ПО (ПО) (обозначение РД);	CROSS RUNWAY (number)); е) TAXI TO HOLDING POINT [(number)] (followed by aerodrome information as applicable) [TIME (time)]; ж) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT); з) TAXI VIA (identification of taxiway);
... для полетов вертолетов ... после посадки	и) РУЛИТЕ ПО ВПП (ПО ПОЛОСЕ) (номер); к) РУЛИТЕ К ВОКЗАЛУ [или другое место, например, ПЛОЩАДКА ДЛЯ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ) [МЕСТО СТОЯНКИ (номер)]; <*> л) РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ ПО ВОЗДУХУ (или ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) ОТ (или ЧЕРЕЗ) ДО (соответственно место или маршрут); м) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ ДО (ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) (или ЧЕРЕЗ) (соответственно место или маршрут) [ОСТОРОЖНО (пыль, поземок, мусор, рулящее легкое воздушное судно, люди и т.д.)]; н) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ ЧЕРЕЗ (ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) (прямо, согласно запросу или по установленному маршруту) ДО (место, вертодром, эксплуатационная или рабочая площадь, действующая или недействующая ВПП). СЛЕДИТЕ ЗА (воздушные суда или транспортные средства или люди); <*> о) РАЗРЕШИТЕ НА 180 ПО ПОЛОСЕ; п) ПО ПОЛОСЕ НА 180 РАЗРЕШЕНО;	и) TAXI VIA RUNWAY (number); к) TAXI TO TERMINAL (or other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA) [STAND (number)]; <*> л) REQUEST AIR-TAXIING FROM (or VIA) TO (location or routing as appropriate); м) AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) [CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)]; н) AIR TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel); <*> о) REQUEST BACKTRACK; п) BACKTRACK APPROVED;

... общая фразеология	<*> р) [(местонахождение воздушного судна)] РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ ДО (место назначения на аэродроме); с) РУЛИТЕ ПРЯМО ВПЕРЕД; т) РУЛИТЕ, СОБЛЮДАЯ ОСТОРОЖНОСТЬ; у) ПРОПУСТИТЕ (описание и местонахождение другого воздушного судна); <*> ф) ПРОПУСКАЮ (движение); <*> х) ДВИЖЕНИЕ (или БОРТ) (или тип воздушного судна) ВИЖУ;	<*> р) [(aircraft location)] REQUEST TAXI TO (destination on aerodrome); с) TAXI STRAIGHT AHEAD; т) TAXI WITH CAUTION; у) GIVE WAY TO (description and position of other aircraft); <*> ф) GIVING WAY TO (traffic); <*> х) TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT;
	ш) ЗАРУЛИВАЙТЕ НА ПЛОЩАДКУ ОЖИДАНИЯ; щ) СЛЕДУЙТЕ ЗА (описание другого воздушного судна или транспортного средства); э) ОСВОБОДИТЕ ВПП (или ПОЛОСУ); <*> ю) ВПП (или ПОЛОСУ) ОСВОБОДИЛ; я) УСКОРЬТЕ РУЛЕНИЕ [(причина)]; <*> аа) УСКОРЯЮ; бб) [ОСТОРОЖНО] ЗАМЕДЛИТЕ РУЛЕНИЕ [(причина)]; <*> вв) ЗАМЕДЛЯЮ. <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	ш) TAXI INTO HOLDING BAY; щ) FOLLOW (description of other aircraft or vehicle); э) VACATE RUNWAY; <*> ю) RUNWAY VACATED; я) EXPEDITE TAXI [(reason)]; аа) EXPEDITING; бб) [CAUTION] SLOWER TAXI [reason]; <*> вв) SLOWING DOWN. <*> Denotes pilot transmission.
1.3.12 ОЖИДАНИЕ ... для ожидания в установленном месте перед ВПП	<+++> а) ОЖИДАЙТЕ (направление) ОТ (место, номер ВПП и т.д.); <+++> б) ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ; <+++> в) ОЖИДАЙТЕ В (расстояние) ОТ (место); <+++> г) ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД (место); <*> д) ОЖИДАЮ; <*> е) ОЖИДАЮ (место). <+++> Требуется конкретное подтверждение со стороны пилота. <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом. Для	<+++> а) HOLD (direction) OF (position, runway number, etc.); <+++> б) HOLD POSITION; <+++> в) HOLD (distance) FROM (position); <+++> г) HOLD SHORT OF (position); <*> д) HOLDING; <*> е) HOLDING SHORT. <+++> Requires specific acknowledgement from the pilot. <*> Denotes pilot transmission. The procedure

	подтверждения указаний ОЖИДАЙТЕ, ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ и ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД (место) употреблять предусматриваемые правилами ведения связи слова ВАС ПОНЯЛ и ВЫПОЛНЯЮ недостаточно В каждом случае для подтверждения используют соответственно фразу ОЖИДАЮ или ОЖИДАЮ ПЕРЕД (место).	words ROGER and WILCO are insufficient acknowledgement of the instructions HOLD, HOLD POSITION and HOLD SHORT OF (position). In each case the acknowledgement shall be by the phraseology HOLDING or HOLDING SHORT, as appropriate.
1.3.13 ПРИ ПЕРЕСЕЧЕНИИ ВПП При соответствующем указании пилот будет докладывать "ВПП ОСВОБОДИЛ", когда воздушное судно полностью	<*> а) РАЗРЕШИТЕ ПЕРЕСЕЧЬ ВПП (ПОЛОСУ) (номер); Если с диспетчерского пункта аэродрома пересекающее ВПП воздушное судно не видно (например, ночью, при плохой видимости), данное указание должно всегда включать команду доложить об освобождении ВПП воздушным судном. б) ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер) [ДОЛОЖИТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ]; в) УСКОРЬТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ВПП (номер) ВОЗДУШНОЕ СУДНО (тип воздушного судна) В (расстояние) КИЛОМЕТРАХ (или МИЛЯХ) НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ; г) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ [номер] [ВПП (номер)] ЧЕРЕЗ (конкретный маршрут следования) [ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП (номер)] или [ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер)]; <*> д) ВПП (ПОЛОСУ) ОСВОБОДИЛ. <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	<*> а) REQUEST CROSS RUNWAY (number); If the control tower is unable to see the crossing aircraft (e.g. night, low visibility), the instruction should always be accompanied by a request to report when the aircraft has vacated the runway. б) CROSS RUNWAY (number) [REPORT VACATED]; в) EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft type) (distance) KILOMETRES (or MILES) FINAL; г) TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed), [HOLD SHORT OF RUNWAY (number)] or [CROSS RUNWAY (number)]; <*> д) RUNWAY VACATED. <*> Denotes pilot transmission.

	<+> Если существует возможность неправильного понимания при использовании нескольких ВПП. <++> Положения, касающиеся использования условных разрешений, содержатся в пункте 5.6 настоящего Руководства.	<+> When there is the possibility of confusion during multiple runway operations. <++> Provisions concerning the use of conditional clearances are contained in 5.6.
1.3.15 РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЗЛЕТ ... когда применяется сокращенное эшелонирование на ВПП ... когда взлет согласно данному разрешению не выполнен ... отмена разрешения на взлет ... прекращение взлета после разбега воздушного судна ... для полетов вертолетов	а) ВПП [номер] РАЗРЕШАЮ ВЗЛЕТ [ДОЛОЖИТЕ ОТРЫВ]; б) [информация о движении] ВПП (номер) РАЗРЕШАЮ ВЗЛЕТ; в) ВЗЛЕТАЙТЕ НЕМЕДЛЕННО ИЛИ ОСВОБОДИТЕ ВПП [(указания)]; г) ВЗЛЕТАЙТЕ НЕМЕДЛЕННО ИЛИ ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП; д) ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ, ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩАЮ ПОВТОРЯЮ, ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩАЮ (причина); <*> е) ОСТАЮСЬ НА МЕСТЕ; ж) ПРЕКРАТИТЕ ВЗЛЕТ (ОСТАНОВИТЕСЬ НЕМЕДЛЕННО) [(повторите позывной воздушного судна) ПРЕКРАТИТЕ ВЗЛЕТ (ОСТАНОВИТЕСЬ НЕМЕДЛЕННО)]; <*> з) ОСТАНАВЛИВАЮСЬ (ВЗЛЕТ ПРЕКРАТИЛ); и) РАЗРЕШАЮ ВЗЛЕТ [С (позиция)] (занимаемое место, РД, зона конечного участка захода на посадку и взлета, ВПП и номер); <*> к) ПРОШУ УКАЗАНИЙ ПО ВЫЛЕТУ;	а) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORT AIRBORNE]; б) (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF; в) TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY [(instructions)]; г) TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY; д) HOLD POSITION, CANCEL TAKE OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (reasons); <*> е) HOLDING; ж) STOP IMMEDIATELY [(repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY]; <*> з) STOPPING; и) CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM (location)] (present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number); <*> к) REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS;

	л) ПОСЛЕ ВЫЛЕТА ВЫПОЛНЯЙТЕ ПРАВЫЙ РАЗВОРОТ [или ЛЕВЫЙ РАЗВОРОТ, или] НАБОР ВЫСОТЫ (соответствующие указания). <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом. Фразы "ОСТАЮСЬ НА МЕСТЕ" и "ОСТАНАВЛИВАЮСЬ" используются согласно правилам в ответ на фразы соответственно в пунктах д) и ж).	л) AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT or CLIMB) (instructions as appropriate). <*> Denotes pilot transmission. HOLDING and STOPPING are the procedural responses to д) and ж) respectively.
1.3.16 УКАЗАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО РАЗВОРОТА ИЛИ НАБОРА ВЫСОТЫ ПОСЛЕ ВЗЛЕТА ... при запросе или назначении времени взлета ... подлежащий выдерживанию курс ... когда необходимо выдерживать конкретную линию пути	<*> а) ПРОШУ ПРАВЫЙ (или ЛЕВЫЙ) РАЗВОРОТ; б) ПРАВЫЙ (или ЛЕВЫЙ) РАЗВОРОТ РАЗРЕШАЮ; в) О ПРАВОМ (или ЛЕВОМ) РАЗВОРОТЕ СООБЩУ ДОПОЛНИТЕЛЬНО; г) ДОЛОЖИТЕ ВЗЛЕТ; д) ВЗЛЕТ В (время); е) ПОСЛЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ (уровень) (указания); ж) НЕ МЕНЯЯ КУРСА (или СОХРАНЯЙТЕ КУРС) (указания); з) С КУРСОМ ВЗЛЕТА (или ПО ПРЯМОЙ) (указания); и) НАБИРАЙТЕ ПРЯМО ПО КУРСУ (указания). <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	<*> а) REQUEST RIGHT (or LEFT) TURN; б) RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED; в) WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (or LEFT) TURN; г) REPORT AIRBORNE; д) AIRBORNE (time); е) AFTER PASSING (level) (instructions); ж) CONTINUE RUNWAY HEADING (instructions); з) TRACK EXTENDED CENTRE LINE (instructions); и) CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions). <*> Denotes pilot transmission.
1.3.17 ВХОД В АЭРОДРОМНЫЙ КРУГ ДВИЖЕНИЯ	<*> а) [тип воздушного судна] (местоположение) (уровень) ПРОШУ УКАЗАНИЙ ПО ПОСАДКЕ; б) ВХОДИТЕ В КРУГ (направление движения в круге) (место в круге) (номер ВПП) [ПРИЗЕМНЫЙ] ВЕТЕР (направление и скорость) (единицы измерения) [ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число)] QNH (или QFE) (число) [(единицы измерения)] [ДВИЖЕНИЕ (указать)];	<*> а) [aircraft type] (position) (level) FOR LANDING; б) JOIN [(direction of circuit)] (runway number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)];

... когда обеспечивается информация ATIS	в) ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗАХОД С ПРЯМОЙ, ВПП (номер) [ПРИЗЕМНЫЙ] ВЕТЕР (направление и скорость) (единицы измерения) [ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число)] QNH (или QFE) (число) [(единицы измерения)] [ДВИЖЕНИЕ (указать)]; <*> г) (тип воздушного судна) (местоположение) (уровень) ИНФОРМАЦИЯ (обозначение ATIS) (ДЛЯ ПОСАДКИ);	в) MAKE STRAIGHT IN APPROACH, RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)]; <*> г) (aircraft type) (position) (level) INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING;
	д) ВХОДИТЕ В КРУГ (место в круге) [ВПП (номер)] QNH (или QFE) (число) [(единицы измерения)] [ДВИЖЕНИЕ (указать)]. <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	д) JOIN (position in circuit) [RUNWAY (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)]. <*> Denotes pilot transmission.
1.3.18 ПРИ ПОЛЕТЕ ПО КРУГУ	<*> а) (место в круге, например МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ/НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ); б) НОМЕР ... СЛЕДУЙТЕ ЗА (тип воздушного судна и местоположение) [при необходимости дополнительные указания]. <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	<*> а) (position in circuit, e.g. DOWNWIND /FINAL); б) NUMBER ... FOLLOW (aircraft type and position) [additional instructions if required]. <*> Denotes pilot transmission.
1.3.19 УКАЗАНИЯ по ЗАХОДУ НА ПОСАДКУ Донесение "ДЛИННАЯ ПОСАДОЧНАЯ ПРЯМАЯ" делается тогда, когда воздушное судно выходит на посадочную прямую на расстоянии более 7км (4 м. мили) от точки приземления или когда воздушное судно выполняет заход на посадку с прямой и находится в 15 км (8 м. миль) от точки приземления. В обоих случаях на расстоянии 7 км (4м. мили) от точки приземления требуется передавать донесение "НА	а) ВЫПОЛНЯЙТЕ КОРОТКИЙ ЗАХОД; б) ВЫПОЛНЯЙТЕ ДЛИННЫЙ ЗАХОД (или ПРОДЛИТЕ ПОЛЕТ НА УЧАСТКЕ МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ); в) ДОЛОЖИТЕ ЧЕТВЕРТЫЙ (или НА ПРЯМОЙ, или НА ДЛИННОЙ ПРЯМОЙ, или НА ПОСАДОЧНОМ, или ПЕРЕД ЧЕТВЕРТЫМ); г) ПРОДОЛЖАЙТЕ ЗАХОД [БУДЬТЕ ГОТОВЫ К ВОЗМОЖНОМУ УХОДУ НА ВТОРОЙ КРУГ].	а) MAKE SHORT APPROACH; б) MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND); в) REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL); г) CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND].

ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ (НА ПРЯМОЙ)".		
1.3.20 РАЗРЕШЕНИЕ НА ПОСАДКУ ... когда применяется сокращенное эшелонирование на ВПП ... специальные полеты	а) ВПП (номер) ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ; б) (информация о движении) ВПП (номер) ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ; в) РАЗРЕШАЮ ПОСАДКУ С НЕМЕДЛЕННЫМ ВЗЛЕТОМ ПОСЛЕ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (или ПОСАДКУ И ВЗЛЕТ С КОНВЕЙЕРА); г) ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОСАДКУ ДО ПОЛНОЙ ОСТАНОВКИ;	а) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND; б) (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND; в) CLEARED TOUCH AND GO; г) MAKE FULL STOP;
... при выполнении захода на посадку вдоль или параллельно ВПП со снижением до согласованного минимального уровня ... при пролете над диспетчерским пунктом или другим наблюдательным пунктом для производства визуального осмотра с земли ... для полетов вертолетов	<*> д) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ НИЗКИЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ (причины); е) РАЗРЕШАЮ НИЗКИЙ ЗАХОД [ВПП (номер)] [при необходимости указать ограничения по высоте) (указания по уходу на второй круг)]; <*> ж) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ ПРОЛЕТ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ (причины); з) РАЗРЕШАЮ ПРОЛЕТ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ [то же, что и в е)]; <*> и) ПРОШУ ЗАХОД С ПРЯМОЙ (или ПО КРУГУ, ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) РАЗВОРОТ (место)); к) ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗАХОД С ПРЯМОЙ (или ЗАХОД ПО КРУГУ, ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) РАЗВОРОТ (место, ВПП, РД, зона конечного участка захода на посадку и взлета)) [ПРИБЫТИЕ (или МАРШРУТ ПРИБЫТИЯ) (номер, название или код)]. [ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД (действующая ВПП, продолжение осевой линии ВПП и т.д.)]. [ВЫДЕРЖИВАЙТЕ	<*> д) REQUEST LOW APPROACH (reasons); е) CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY (number)] [(altitude restriction if required) (go around instructions)]; <*> ж) REQUEST LOW PASS (reasons); з) CLEARED LOW PASS [as in e)]; <*> и) REQUEST STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location)); к) MAKE STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location, runway, taxiway, final approach and take-off area)) [ARRIVAL (or ARRIVAL ROUTE) (number, name, or code)]. [HOLD SHORT OF (active runway, extended runway centre line, other)]. [REMAIN (direction or distance) FROM (runway,

	(направление или расстояние) ОТ (ВПП, осевая линия ВПП, другой вертолет или воздушное судно)]. [СЛЕДИТЕ ЗА (линии электропередачи, неосвещенные препятствия, турбулентность следа и т.д.)]. РАЗРЕШАЮ ПОСАДКУ. <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	runway centre line, other helicopter or aircraft)]. [CAUTION (power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc.)]. CLEARED TO LAND. <*> Denotes pilot transmission.
1.3.21 ЗАДЕРЖКА ВОЗДУШНОГО СУДНА	а) ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ ПО КРУГУ НАД АЭРОДРОМОМ; б) ВИРАЖ (или ОРБИТА) (ВПРАВО или ВЛЕВО) [ОТ ВАШЕГО МЕСТА]; в) СДЕЛАЙТЕ ЕЩЕ ОДИН КРУГ (ВЫПОЛНИТЕ ВИРАЖ).	а) CIRCLE THE AERODROME; б) ORBIT (RIGHT, or LEFT) [FROM PRESENT POSITION]; в) MAKE ANOTHER CIRCUIT.
1.3.22 УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ	а) УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ; <*> б) УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ. <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	а) GO AROUND; <*> б) GOING AROUND. <*> Denotes pilot transmission.
1.3.23 ПЕРЕДАЧА ИНФОРМАЦИИ ВОЗДУШНЫМ СУДАМ ... когда от пилота требуется визуально проверить посадочное шасси ... турбулентность в следе ... реактивная струя на перроне или на РД ... струя воздушного винта самолета	а) ШАССИ, ПО-ВИДИМОМУ, ВЫПУЩЕНО; б) ПРАВОЕ (или ЛЕВОЕ, или НОСОВОЕ) КОЛЕСО, ПО-ВИДИМОМУ, УБРАНО (или ВЫПУЩЕНО); в) ШАССИ, ПО-ВИДИМОМУ, УБРАНО; г) ПРАВОЕ (или ЛЕВОЕ, или НОСОВОЕ) КОЛЕСО, ПО-ВИДИМОМУ, НЕ УБРАНО (или НЕ ВЫПУЩЕНО); д) ОСТОРОЖНО, СПУТНЫЙ СЛЕД [ОТ ПРИБЫВАЮЩЕГО (или ВЫЛЕТАЮЩЕГО) (тип воздушного судна)] [при необходимости дополнительная информация]; е) ОСТОРОЖНО, РЕАКТИВНАЯ СТРУЯ; ж) ОСТОРОЖНО, СТРУЯ ВОЗДУШНОГО ВИНТА.	а) LANDING GEAR APPEARS DOWN; б) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN); в) WHEELS APPEAR UP; г) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (DOWN); д) CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)] [additional information as required]; е) CAUTION JET BLAST; ж) CAUTION SLIPSTREAM.

1.3.24 ОСВОБОЖДЕНИЕ ВПП И СВЯЗЬ ПОСЛЕ ПОСАДКИ ... для полетов вертолетов	а) РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота); б) ПОСЛЕ ОСВОБОЖДЕНИЯ РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота); в) УСКОРЬТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ; г) ВАШЕ МЕСТО СТОЯНКИ (или ВОРОТА, ГЕЙТ) (номер); д) ВЫПОЛНЯЙТЕ (или ПОВОРАЧИВАЙТЕ) ПЕРВЫЙ (или ВТОРОЙ, или КАК ВАМ УДОБНО) НАЛЕВО (или НАПРАВО) И РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота); е) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ (ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) ДО СТОЯНКИ ВЕРТОЛЕТОВ (или) МЕСТА СТОЯНКИ ВЕРТОЛЕТОВ (зона); ж) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ (ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) ДО (или ЧЕРЕЗ) (соответствующее место или маршрут) [ОСТОРОЖНО (пыль, поземок, мусор, рулящее легкое воздушное судно, люди и т.д.)]; з) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ (ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) ЧЕРЕЗ (прямо, согласно запросу или по установленному маршруту) ДО (место, вертодром, эксплуатационная или рабочая площадь, действующая или недействующая ВПП). СЛЕДИТЕ ЗА (воздушные суда или транспортные средства или люди).	a) CONTACT GROUND (frequency); b) WHEN VACATED CONTACT GROUND (frequency); v) EXPEDITE VACATING; г) YOUR STAND (or GATE) (designation); д) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND, or CONVENIENT) LEFT (or RIGHT) AND CONTACT GROUND (frequency); e) AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (or) HELICOPTER PARKING POSITION (area); ж) AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) [CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)]; з) AIR-TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel).
1.4 Координация между органами ОВД		
1.4.1 РАСЧЕТНЫЕ И ПЕРЕСМОТРЕННЫЕ ДАННЫЕ	а) РАСЧЕТНОЕ [направление полета] (позывной воздушного судна) [ОТВЕТЧИК (СКВОК) (код ВОРЛ)] (тип) РАСЧЕТНЫЕ (основная точка) (время) (эшелон) (или СНИЖАЕТСЯ С (уровень) ДО (уровень)) [СКОРОСТЬ (заявленная истинная воздушная скорость)]	a) ESTIMATE [direction of flight] (aircraft call sign) [SQUAWKING (SSR code)] (type) ESTIMATED (significant point) (time) (level) (or DESCENDING FROM (level) TO (level)) [SPEED (filed TAS)] (route) [REMARKS];

... передающий орган ... ответ принимающего органа (если нет информации о плане полета) ... ответ принимающего органа (если имеется информация о плане полета)	(маршрут) [ЗАМЕЧАНИЯ]; б) РАСЧЕТНАЯ (основная точка) ДЛЯ (позывной воздушного судна); в) НЕТ ИНФОРМАЦИИ; (тип воздушного судна) (пункт назначения);	б) ESTIMATE (significant point) FOR (aircraft call sign); в) NO DETAILS; (aircraft type) (destination);
... ответ передающего органа	[ОТВЕТЧИК (СКВОК) (код ВОРЛ)] [РАСЧЕТНЫЕ] (основная точка) (время) НА (уровень). В случае отсутствия данных плана полета принимающая станция отвечает на б) "СВЕДЕНИЙ НЕ ИМЕЮ", и передающая станция передает полностью расчетные данные, как указано в подпункте а); г) РАСЧЕТНЫЕ ДАННЫЕ О НЕУПРАВЛЯЕМОМ БЕСПИЛОТНОМ АЭРОСТАТЕ (АЭРОСТАТАХ) (опознавательный индекс и класс) РАСЧЕТНОЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ НАД (место) В (время) СООБЩЕННЫЙ ЭШЕЛОН(Ы) ПОЛЕТА (цифра или цифры) [или ЭШЕЛОН ПОЛЕТА НЕИЗВЕСТЕН] ДВИЖЕТСЯ (направление) РАСЧЕТНАЯ ПУТЕВАЯ СКОРОСТЬ (цифра) (прочая относящаяся к делу информация, если таковая имеется); д) ПЕРЕСМОТРЕННЫЕ ДАННЫЕ (позывной воздушного судна) (при необходимости, соответствующие сведения).	[SQUAWKING (SSR code)] [ESTIMATED] (significant point) (time) AT (level); In the event that flight plan details are not available the receiving station shall reply to б) NO DETAILS and transmitting station shall pass full estimate as in а). г) ESTIMATE UNMANNED FREE BALLOON(S) (identification and classification) ESTIMATED OVER (place) AT (time) REPORTED FLIGHT LEVEL(S) (figure or figures) [or FLIGHT LEVEL UNKNOWN] MOVING (direction) ESTIMATED GROUND SPEED (figure) (other pertinent information, if any); д) REVISION (aircraft call sign) (details as necessary).
1.4.2 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ	а) ПРОШУ ПЕРЕДАЧУ УПРАВЛЕНИЯ (позывной воздушного судна); б) УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) ПЕРЕДАНО [В (время)] [условия/ограничения];	а) REQUEST RELEASE OF (aircraft call sign); б) (aircraft call sign) RELEASED [AT (time)] [conditions/restrictions];

	в) ВЫ ПЕРЕДАЛИ УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) [ДЛЯ НАБОРА ВЫСОТЫ (или СНИЖЕНИЯ)]? г) УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) НЕ ПЕРЕДАЮ [ДО (время или основная точка)]; д) УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) ПЕРЕДАТЬ НЕ МОГУ [ДВИЖЕНИЕ (подробности)].	в) IS (aircraft call sign) RELEASED [FOR CLIMB (or DESCENT)]?; г) (aircraft call sign) NOT RELEASED [UNTIL (time or significant point)]; д) UNABLE (aircraft call sign) [TRAFFIC IS (details)].
1.4.3 ИЗМЕНЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ	а) МОЖЕМ ЛИ МЫ ИЗМЕНИТЬ РАЗРЕШЕНИЕ (позывной воздушного судна) НА (подробности предлагаемого изменения)? б) СОГЛАСНЫ НА (изменение разрешения) ДЛЯ (позывной воздушного судна); в) НЕ МОГУ РАЗРЕШИТЬ (позывной воздушного судна); г) НЕ МОГУ РАЗРЕШИТЬ (желаемый маршрут, уровень и т.д.) [ДЛЯ (позывной воздушного судна)] [ВСЛЕДСТВИЕ (причина)] (предполагаемое альтернативное разрешение).	а) MAY WE CHANGE CLEARANCE OF (aircraft call sign) TO (details of alteration proposed)?; б) AGREED TO (alteration of clearance) OF (aircraft call sign); в) UNABLE (aircraft call sign); г) UNABLE (desired route, level, etc.) [FOR (aircraft call sign)] [DUE (reason)] (alternative clearance proposed).
1.4.4 ЗАПРОС УТВЕРЖДЕНИЯ	а) ПРОШУ УТВЕРДИТЬ (позывной воздушного судна) РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ ПРОЛЕТА (основная точка) (время); б) (позывной воздушного судна) УТВЕРЖДАЮ [(любые ограничения)]; в) (позывной воздушного судна) УТВЕРДИТЬ НЕ МОГУ (альтернативные указания).	а) APPROVAL REQUEST (aircraft call sign) ESTIMATED TIME OVER (significant point) AT (time); б) (aircraft call sign) REQUEST APPROVED [(restriction if any)]; в) (aircraft call sign) UNABLE (alternative instructions).
1.4.5 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ ПРИ ПРИБЫТИИ	[ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ ПРИ ПРИБЫТИИ] (позывной воздушного судна) [СКВОЗ (код ВОРЛ)] (тип) ИЗ (пункт вылета) УПРАВЛЕНИЕ ПЕРЕДАНО В (основная точка, или время, или уровень) ИМЕЕТ РАЗРЕШЕНИЕ И РАССЧИТЫВАЕТ ПРОЛЕТЕТЬ (граница	[INBOUND RELEASE] (aircraft call sign) [SQUAWKING (SSR code)] (type) FROM (departure point) RELEASED AT (significant point, or time, or level) CLEARED TO AND ESTIMATING (clearance limit) (time) AT

	действия разрешения) (время) НА (уровень) [ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ или ЗАДЕРЖКИ НЕ ПРЕДВИДИТСЯ] СВЯЗЬ В (время).	(level) [EXPECTED APPROACH TIME or NO DELAY EXPECTED] CONTACT AT (time).
1.4.6 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ	ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ (позывной воздушного судна) [СКВОК (код ВОРЛ)] МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ (местоположение воздушного судна) (уровень).	HANDOVER (aircraft call sign) [SQUAWKING (SSR code)] POSITION (aircraft position) (level).
1.4.7 УСКОРЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ	а) УСКОРЬТЕ РАЗРЕШЕНИЕ (позывной воздушного судна) ОЖИДАЕМОЕ ВРЕМЯ ВЫЛЕТА ИЗ (место) В (время); б) УСКОРЬТЕ РАЗРЕШЕНИЕ (позывной воздушного судна) [РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ] НАД (место) В (время) ЗАПРАШИВАЕТ (уровень или маршрут и т.п.).	а) EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) EXPECTED DEPARTURE FROM (place) AT (time); б) EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) [ESTIMATED] OVER (place) AT (time) REQUESTS (level or route, etc.).
1.4.8 ПОЛЕТЫ с ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СОКРАЩЕННОГО МИНИМУМА ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ (RVSM) ... для устного дополнения возможных сообщений с борта воздушных судов, не утвержденных для полетов с использованием RVSM, или для устного дополнения при автоматизированном обмене возможными сообщениями, при котором автоматически не передается информация п. 18 плана полета, после которого следует, при необходимости, дополнительная информация ... для передачи причины чрезвычайных обстоятельств, связанных с воздушным судном, которое не в состоянии выполнять полеты RVSM из-за сильной	а) RVSM НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ [(дополнительная информация, например, государственное воздушное судно)]; б) ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM НЕ МОГУ ВСЛЕДСТВИЕ ТУРБУЛЕНТНОСТИ (или ОБОРУДОВАНИЯ, в соответствующих случаях).	а) NEGATIVE RVSM [(supplementary information, e.g. State aircraft)]; б) UNABLE RVSM DUE TURBULENCE (or EQUIPMENT, as applicable).

турбулентности или других тяжелых метеорологических условий или, в соответствующих случаях, отказа оборудования		
1.5 Фразеология при использовании линии передачи данных диспетчер-пилот (далее - CPDLC)		
1.5.1 СОСТОЯНИЕ ГОДНОСТИ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ... отказ CPDLC ... непрохождение отдельного сообщения CPDLC ... для исправления разрешений, указаний, информации или запросов CPDLC ... для передачи указания всем станциям или конкретному рейсу избегать направления запросов CPDLC в течение ограниченного периода времени ... для возобновления нормального использования CPDLC	а) [ВСЕ СТАНЦИИ] ОТКАЗ CPDLC (указания); б) НЕПРОХОЖДЕНИЕ СООБЩЕНИЯ CPDLC (соответствующее разрешение, указание, информация или запрос); в) НЕ ПРИНИМАЙТЕ ВО ВНИМАНИЕ СООБЩЕНИЕ (содержание или тип сообщения) CPDLC, ПАУЗА (правильное диспетчерское разрешение, указание, информация или запрос); г) [ВСЕ СТАНЦИИ] ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ ЗАПРОСОВ CPDLC [ДО ПОЛУЧЕНИЯ УКАЗАНИЯ] [(причина)]; д) [ВСЕ СТАНЦИИ] ВОЗОБНОВИТЕ НОРМАЛЬНУЮ РАБОТУ CPDLC.	а) [ALL STATIONS] CPDLC FAILURE (instructions); б) CPDLC MESSAGE FAILURE (appropriate clearance, instruction, information or request); в) DISREGARD CPDLC (message content or type) MESSAGE, BREAK (correct clearance, instruction, information or request); г) [ALL STATIONS] STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(reason)]; д) [ALL STATIONS] RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.

2. ФРАЗЕОЛОГИЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ОВД НА ОСНОВЕ НАБЛЮДЕНИЯ		
<i>Примечание: Ниже приводится фразеология, которая специально предназначена для использования, когда при обслуживании воздушного движения применяется система наблюдения ОВД. Фразеология, предназначенная для использования при обеспечении обслуживания воздушного движения и подробно изложенная в предыдущих разделах, в определенных случаях может также использоваться при применении системы наблюдения ОВД.</i>		
2.1 Общая фразеология обслуживания ОВД на основе наблюдения		
2.1.1 ОПОЗНАВАНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА	а) ДОЛОЖИТЕ КУРС [И ЭШЕЛОН ПОЛЕТА (или ВЫСОТУ)]; б) ДЛЯ ОПОЗНОВАНИЯ РАЗВОРОТ ВЛЕВО (или ВПРАВО) КУРС (три цифры); в) ДАЙТЕ НАЖАТИЕ И ДОЛОЖИТЕ КУРС; г) РАДИОЛОКАЦИОННЫЙ КОНТАКТ [местоположение]; д) ОПОЗНАНЫ [местоположение]; е) НЕОПОЗНАНЫ [причина], [ПЕРЕХОДИТЕ СНОВА (или ПРОДОЛЖАЙТЕ) САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ САМОЛЕТОВОЖДЕНИЕ]	а) REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (or ALTITUDE)]; б) FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits); в) TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING; г) RADAR CONTACT [position]; д) IDENTIFIED [position]; е) NOT IDENTIFIED [reason], [RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION].
2.1.2 ИНФОРМАЦИЯ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ	МЕСТО (расстояние) (направление) ОТ (основная точка) (или НАД, или НА ТРАВЕРЗе (основная точка)).	POSITION (distance) (direction) OF (significant point) (or OVER or ABEAM (significant point)).
2.1.3 УКАЗАНИЯ ПРИ НАВЕДЕНИИ	а) ПРОЙДИТЕ (основная точка) КУРС (три цифры); б) СОХРАНЯЙТЕ КУРС (три цифры); в) СОХРАНЯЙТЕ ПРЕЖНИЙ (или ТЕКУЩИЙ) КУРС (или НЕ МЕНЯЯ КУРСА); г) КУРС (три цифры); д) ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) РАЗВОРОТ КУРС (три цифры) [причина]; е) ВЫПОЛНИТЕ ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) РАЗВОРОТ (число градусов) ГРАДУСОВ [причина]; ж) ПРЕКРАТИТЕ РАЗВОРОТ НА КУРС (три цифры);	а) LEAVE (significant point) HEADING (three digits); б) CONTINUE HEADING (three digits); в) CONTINUE PRESENT HEADING; г) FLY HEADING (three digits); д) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) [reason]; е) TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES [reason]; ж) STOP TURN HEADING (three digits);

	з) СЛЕДУЙТЕ С КУРСОМ (три цифры), ПРИ ПЕРВОЙ ВОЗМОЖНОСТИ СЛЕДУЙТЕ ПРЯМО НА (название) (основная точка); и) КУРС ПРАВИЛЬНЫЙ.	з) FLY HEADING (three digits), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (name) (significant point); и) HEADING IS GOOD.
2.1.4 ПРЕКРАЩЕНИЕ ВЕКТОРЕНИЯ	а) ПОЛЕТ ПО СВОИМ СРЕДСТВАМ (местоположение воздушного судна) (конкретные указания); б) ПОЛЕТ ПО СВОИМ СРЕДСТВАМ [ПРЯМО НА] (основная точка) [МАГНИТНЫЙ ПУТЕВОЙ УГОЛ (три цифры) РАССТОЯНИЕ (число) КИЛОМЕТРОВ (или МИЛЬ)].	а) RESUME OWN NAVIGATION (position of aircraft) (specific instructions); б) RESUME OWN NAVIGATION [DIRECT] (significant point) [MAGNETIC TRACK (three digits) DISTANCE (number) KILOMETRES (or MILES)].
2.1.5 МАНЕВРЫ в случае ненадежной работы бортовых приборов, указывающих направление В тех случаях, когда необходимо указывать причину векторения или вышеуказанных маневров должна использоваться следующая фразеология: - ВСЛЕДСТВИЕ НАЛИЧИЯ ДВИЖЕНИЯ; - ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИНТЕРВАЛА; - ВСЛЕДСТВИЕ ЗАДЕРЖКИ;	а) РАЗВОРОТ НА ТРИСТА ШЕСТЬДЕСЯТ ГРАДУСОВ ВЛЕВО (или ВПРАВО) [причина]; б) ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) ВИРАЖ (ОРБИТА) [причина]; в) ВЫПОЛНЯЙТЕ ВСЕ РАЗВОРОТЫ СО СКОРОСТЬЮ СТО ВОСЕМЬДЕСЯТ ГРАДУСОВ В МИНУТУ (или СТО ВОСЕМЬДЕСЯТ ГРАДУСОВ В ДВЕ МИНУТЫ, или (число) ГРАДУСОВ В СЕКУНДУ) НАЧИНАЙТЕ И ПРЕКРАЩАЙТЕ ВСЕ РАЗВОРОТЫ ПО КОМАНДЕ "НЕМЕДЛЕННО" г) ЛЕВЫЙ РАЗВОРОТ (или ВПРАВО) НЕМЕДЛЕННО. д) ПРЕКРАТИТЕ РАЗВОРОТ НЕМЕДЛЕННО.	а) MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (or RIGHT) [reason]; б) ORBIT LEFT (or RIGHT) [reason]; в) MAKE ALL TURNS RATE ONE (or RATE HALF, or, (number) DEGREES PER SECOND) START AND STOP ALL TURNS ON COMMAND "NOW"; г) TURN LEFT (or RIGHT) NOW; д) STOP TURN NOW.

- ДЛЯ ПОЛЕТА МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТАМИ (или ТРЕТЬИМ И ЧЕТВЕРТЫМ РАЗВОРОТАМИ, или ПО ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ).		
2.1.6 УПРАВЛЕНИЕ СКОРОСТЬЮ	а) ДОЛОЖИТЕ СКОРОСТЬ (ВАША СКОРОСТЬ); <*> б) СКОРОСТЬ число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ); в) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (УСТАНОВИТЕ) (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ) [ИЛИ БОЛЕЕ (или ИЛИ МЕНЕЕ)] [ДО (основная точка г) НЕ ПРЕВЫШАЙТЕ (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ); д) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ДАННУЮ СКОРОСТЬ; е) УВЕЛИЧЬТЕ (или УМЕНЬШИТЕ) СКОРОСТЬ ДО (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ) [ИЛИ БОЛЕЕ (или ИЛИ МЕНЕЕ)]; ж) УВЕЛИЧЬТЕ (или УМЕНЬШИТЕ) СКОРОСТЬ НА (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ); з) ДЕРЖИТЕ ПОТРЕБНУЮ СКОРОСТЬ; и) УМЕНЬШИТЕ (ГАСИТЕ) СКОРОСТЬ ДО МИНИМАЛЬНОЙ ВОЗМОЖНОЙ (или СКОРОСТИ ЗАХОДА); к) УМЕНЬШИТЕ СКОРОСТЬ ДО МИНИМАЛЬНОЙ ЧИСТОЙ (ЧИСТОГО КРЫЛА); л) СКОРОСТЬ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ; м) ВОССТАНОВИТЕ ОПУБЛИКОВАННУЮ СКОРОСТЬ <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	а) REPORT SPEED; <*> б) SPEED (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS); в) MAINTAIN (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS) [OR GREATER (or [OR LESS]) [UNTIL (significant point)]; г) DO NOT EXCEED (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS); д) MAINTAIN PRESENT SPEED; е) INCREASE (or REDUCE) SPEED TO (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS) [OR GREATER (or OR LESS)]; ж) INCREASE (or REDUCE) SPEED BY (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS); з) RESUME NORMAL SPEED; и) REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED; к) REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED; л) NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS; м) RESUME PUBLISHED SPEED. <*> Denotes pilot transmission.

	ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ (направление по условному часовому циферблату и расстояние); е) РАЗВОРОТ ВЛЕВО (или ВПРАВО) (число градусов) ГРАДУСОВ НЕМЕДЛЕННО ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ С [НЕОПОЗНАННЫМ] ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ (направление по условному часовому циферблату и расстояние). <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	clock-reference and distance); e) TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC AT (bearing by clock-reference and distance). <*> Denotes pilot transmission.
2.1.9 СВЯЗЬ И ПОТЕРЯ СВЯЗИ ... если подозревается потеря связи	а) [ЕСЛИ] РАДИОСВЯЗЬ ПОТЕРЯНА (указания); б) ЕСЛИ НЕ БУДЕТЕ ПОЛУЧАТЬ НИКАКИХ ПЕРЕДАЧ В ТЕЧЕНИЕ (число) МИНУТ (или СЕКУНД) (указания); в) ОТВЕТ НЕ ПОЛУЧЕН (указания); г) ЕСЛИ ВЫ МЕНЯ СЛЫШИТЕ [указания в отношении маневра или СКВОК (код или ОПОЗНАВАНИЕ)]; д) (маневр, СКВОК или ОПОЗНАВАНИЕ) НАБЛЮДАЮ. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ (местоположение воздушного судна) [(указания)].	a) [IF] RADIO CONTACT LOST (instructions); б) IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR (number) MINUTES (or SECONDS) (instructions); в) REPLY NOT RECEIVED (instructions); г) IF YOU READ [manoeuvre instructions or SQUAWK (code or IDENT)]; д) (manoeuvre, SQUAWK or IDENT) OBSERVED. POSITION (position of aircraft) [(instructions)].
2.1.10 ПРЕКРАЩЕНИЕ РАДИОЛОКАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И/ИЛИ ОБСЛУЖИВАНИЯ НА ОСНОВЕ ВЕЩАТЕЛЬНОГО АВТОМАТИЧЕСКОГО ЗАВИСИМОГО НАБЛЮДЕНИЯ (ДАЛЕЕ - ADS-B)	а) РАДИОЛОКАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ (или ОПОЗНАВАНИЕ) ПРЕКРАЩЕНО [ВСЛЕДСТВИЕ (причина)] (указания); б) ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ КОНТАКТ СКОРО БУДЕТ ПОТЕРЯН (соответствующие указания или информация);	a) RADAR SERVICE (or IDENTIFICATION) TERMINATED [DUE (reason)] (instructions); б) WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (appropriate instructions or information);

	в) ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ КОНТАКТ ПОТЕРЯН [причина] (указания).	в) IDENTIFICATION LOST [reasons] (instructions).
2.1.11 УХУДШЕНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК РАДИОЛОКАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ И/ИЛИ ОБОРУДОВАНИЯ ADS-B	а) ВТОРИЧНЫЙ РАДИОЛОКАТОР НЕ РАБОТАЕТ (при необходимости соответствующая информация); б) ПЕРВИЧНЫЙ РАДИОЛОКАТОР НЕ РАБОТАЕТ (при необходимости соответствующая информация); в) ADS-B НЕ РАБОТАЕТ (при необходимости соответствующая информация).	а) SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary); б) PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary); в) ADS-B OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary).
2.2. Применение радиолокатора при диспетчерском обслуживании		
2.2.1 ВЕКТОРЕНИЕ ПРИ ЗАХОДЕ НА ПОСАДКУ	а) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ЗАХОДА ВПП (номер) ПО (тип средства, показания которого интерпретируются пилотом); б) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ВИЗУАЛЬНОГО ЗАХОДА ВПП (номер) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ (или ВПП); в) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ВЫХОДА НА (указать местоположение на круге движения); г) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ТОЧНОГО ЗАХОДА ВПП (номер); д) ЗАХОД (тип) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ (причина) (другие указания).	а) VECTORING FOR (type of pilot-interpreted aid) APPROACH RUNWAY (number); б) VECTORING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (number) REPORT FIELD (or RUNWAY) IN SIGHT ; в) VECTORING FOR (positioning in the circuit); г) VECTORING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY (number); д) (type) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions).
2.2.2 ВЕКТОРЕНИЕ НА ИНСТРУМЕНТАЛЬНУЮ СИСТЕМУ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (ILS) И ДРУГИЕ СРЕДСТВА, ПОКАЗАНИЯ КОТОРЫХ ИНТЕРПРЕТИРУЮТСЯ ПИЛОТОМ	а) МЕСТО (число) КИЛОМЕТРОВ (или МИЛЬ) от (контрольная точка). РАЗВОРОТ ВЛЕВО (ПРАВЫЙ РАЗВОРОТ) (или ВПРАВО) НА КУРС (три цифры); б) ВЫ ЗАХВАТИТЕ ЛУЧ (радиосредство или) ВЫ ВЫЙДЕТЕ НА (линия пути) (расстояние) ОТ (основная	а) POSITION (number) KILOMETRES (or MILES) from (fix). TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits); б) YOU WILL INTERCEPT (radio aid or track) (distance) FROM

... когда пилот хочет выйти на желаемую линию пути на конкретном расстоянии от точки приземления ... указания и информация	точка или ТОЧКА ПРИЗЕМЛЕНИЯ); <*> в) ПРОШУ ПОСАДОЧНУЮ ПРЯМУЮ (расстояние); г) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД (тип захода на посадку) ВПП (номер); д) ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ КУРСОВОГО [ILS] (или ЗАХВАТ GBAS/SBAS/MLS); е) ПОДХОДИТЕ СЛЕВА (или СПРАВА) [ДОЛОЖИТЕ ВЫХОД]; ж) РАЗВОРОТ ВЛЕВО (или ВПРАВО) КУРС (три цифры) [ДЛЯ ЗАХВАТА] или [ДОЛОЖИТЕ ВЫХОД]; з) ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ПОСАДОЧНОГО (курс КРМ или радиосредство) (причина); и) ЭТОТ РАЗВОРОТ ПОЗВОЛИТ ПЕРЕСЕЧЬ ПОСАДОЧНЫЙ (курс КРМ или радиосредство) [причина]; к) КУРС ДЛЯ ЗАХОДА С ПРОВОРОТОМ [причина]; л) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЕТЕ) (высота) ДО ВХОДА В ГЛИССАДУ; м) ДОЛОЖИТЕ ВХОД В ГЛИССАДУ; н) ЗАХВАТЫВАЙТЕ ЛУЧ (курс КРМ или радиосредство) [ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ]. <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	(significant point or TOUCHDOWN); <*> в) REQUEST (distance) FINAL; г) CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number); д) REPORT ESTABLISHED ON [ILS] LOCALIZER (or ON GBAS/SBAS/MLS APPROACH COURSE); е) CLOSING FROM LEFT (or RIGHT) [REPORT ESTABLISHED]; ж) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) [TO INTERCEPT] or [REPORT ESTABLISHED]; з) EXPECT VECTOR ACROSS (localizer course or radio aid) (reason); и) THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (localizer course or radio aid) [reason]; к) TAKING YOU THROUGH (localizer course or radio aid) [reason]; л) MAINTAIN (altitude) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION; м) REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH; н) INTERCEPT (localizer course or radio aid) [REPORT ESTABLISHED]. <*> Denotes pilot transmission.
2.2.3 МАНЕВРИРОВАНИЕ ПРИ НЕЗАВИСИМЫХ И ЗАВИСИМЫХ ПАРАЛЛЕЛЬНЫХ ЗАХОДАХ НА ПОСАДКУ	а) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД (тип захода на посадку) НА ВПП (номер) ЛЕВАЯ (или ПРАВАЯ);	а) CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT);

... превентивные действия, когда наблюдаемое воздушное судно входит в зону NTZ ... превентивные действия ниже 120 м (400 фут) над превышением порога ВПП, где применяются критерии поверхностей оценки препятствий для заходов на посадку на параллельные ВПП (РАОАС)	б) ПЕРЕСЕКЛИ КУРСОВОЙ (или ПОСАДОЧНЫЙ, или ЛИНИЮ КУРСА КОНЕЧНОГО ЭТАПА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО GBAS/SBAS/MLS). НЕМЕДЛЕННО ДОВЕРНИТЕ ВЛЕВО (или ВПРАВО) И ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ НА ЛИНИЮ КУРСА (или ЛИНИЮ КУРСА КОНЕЧНОГО ЭТАПА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО GBAS/SBAS/MLS); в) ILS (или MLS) ВПП (номер) ЛЕВАЯ (или ПРАВАЯ) ЧАСТОТА КУРСОВОГО РАДИОМАЯКА (или MLS) (частота); г) НЕМЕДЛЕННО ВЛЕВО (или ВПРАВО) [(цифра) ГРАДУСОВ] или [НА КУРС (три цифры)] БОРТ ОТКЛОНЯЕТСЯ НА ПАРАЛЛЕЛЬНОМ ЗАХОДЕ [ОТКЛОНЯЕТСЯ ОТ СОСЕДНЕЙ ЛИНИИ ПУТИ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ], НАБИРАЙТЕ (уровень); д) НАБИРАЙТЕ (уровень) НЕМЕДЛЕННО БОРТ ОТКЛОНЯЕТСЯ НА ПАРАЛЛЕЛЬНОМ ЗАХОДЕ [ОТКЛОНЯЕТСЯ ОТ СОСЕДНЕЙ ЛИНИИ ПУТИ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ] (дополнительные указания).	б) YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER (or GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE). TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER (or GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE); в) ILS (or MLS) RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT) LOCALIZER (or MLS) FREQUENCY IS (frequency); г) TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES (or HEADING) (three digits) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH], CLIMB TO (level); д) CLIMB (level) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH] (further instructions).
2.2.5 ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО ПОСАДОЧНОМУ РАДИОЛОКАТОРУ		
2.2.5.1 ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ	а) БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬСЯ ЗАХОД ПО ПОСАДОЧНОМУ РАДИОЛОКАТОРУ НА ВПП (номер); б) ТОЧНЫЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ВСЛЕДСТВИЕ (причина) (альтернативные указания); в) В СЛУЧАЕ УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ (указания).	а) THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH RUNWAY (number); б) PRECISION APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions); в) IN CASE OF GO AROUND (instructions).

2.2.5.2 Связь	а) ПРИЕМ ДАЛЬНЕЙШИХ ПЕРЕДАЧ НЕ ПОДТВЕРЖДАЙТЕ; б) ОТВЕТ НЕ ПОЛУЧЕН. БУДУ ПРОДОЛЖАТЬ ДАВАТЬ УКАЗАНИЯ.	a) DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS; б) REPLY NOT RECEIVED. WILL CONTINUE INSTRUCTIONS.
2.2.5.3 АЗИМУТ	а) ПОДХОДИТЕ [МЕДЛЕННО (или БЫСТРО)] [СЛЕВА (или СПРАВА)]; б) КУРС ПРАВИЛЬНЫЙ; в) НА ЛИНИИ ПУТИ; г) НЕМНОГО (или НАМНОГО, или ИДЕТЕ (ЛЕВЕЕ или ПРАВЕЕ) ЛИНИИ ПУТИ; д) (число) МЕТРОВ ЛЕВЕЕ (или ПРАВЕЕ) ЛИНИИ ПУТИ.	a) CLOSING [SLOWLY (or QUICKLY)] [FROM THE LEFT (or FROM THE RIGHT)]; б) HEADING IS GOOD; в) ON TRACK; г) SLIGHTLY (or WELL, or GOING) LEFT (or RIGHT) OF TRACK; д) (number) METRES LEFT (or RIGHT) OF TRACK.
2.2.5.4 УГОЛ МЕСТА	а) ПОДХОДИТЕ К ГЛИССАДЕ; б) НАЧИНАЙТЕ СНИЖЕНИЕ [СО СКОРОСТЬЮ (число) МЕТРОВ В СЕКУНДУ ИЛИ (число) ФУТОВ В МИНУТУ (или ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ГЛИССАДУ (число) ГРАДУСОВ)]; в) СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ ПРАВИЛЬНАЯ; г) НА ГЛИССАДЕ; д) НЕМНОГО (или НАМНОГО, или ИДЕТЕ) ВЫШЕ (или НИЖЕ) ГЛИССАДЫ; е) [ВСЕ ЕЩЕ] (число) МЕТРОВ (или ФУТОВ) ВЫШЕ (или НИЖЕ); ж) СКОРРЕКТИРУЙТЕ СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ; з) ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ [МЕДЛЕННО (или БЫСТРО)] НА ГЛИССАДУ; и) ВОССТАНОВИТЕ НОРМАЛЬНУЮ СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ; к) УГЛОМЕРНЫЙ КАНАЛ НЕ РАБОТАЕТ (затем следуют соответствующие указания);	a) APPROACHING GLIDE PATH; б) COMMENCE DESCENT NOW [AT (number) METRES PER SECOND OR (number) FEET PER MINUTE (or ESTABLISH A (number) DEGREE GLIDE PATH)]; в) RATE OF DESCENT IS GOOD; г) ON GLIDE PATH; д) SLIGHTLY (or WELL, or GOING) ABOVE (or BELOW) GLIDE PATH; е) [STILL] (number) METRES (or FEET) TOO HIGH (or TOO LOW); ж) ADJUST RATE OF DESCENT; з) COMING BACK [SLOWLY (or QUICKLY)] TO THE GLIDE PATH; и) RESUME NORMAL RATE OF DESCENT; к) ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE (to be

	л) (расстояние) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (ОТ ВПП). АБСОЛЮТНАЯ (или ОТНОСИТЕЛЬНАЯ) ВЫСОТА ДОЛЖНА БЫТЬ (число и единицы измерения).	followed by appropriate instructions); л) (distance) FROM TOUCHDOWN (FROM RW). ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers and units).
2.2.5.5 МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ	а) (расстояние) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (ОТ ВПП); б) НАД ОГНЯМИ ПРИБЛИЖЕНИЯ; в) НАД ПОРОГОМ.	а) (distance) FROM TOUCHDOWN (FROM RW); б) OVER APPROACH LIGHTS; в) OVER THRESHOLD.
2.2.5.6 ПРОВЕРКИ	а) ПРОВЕРЬТЕ ВЫПУСК ШАССИ И УСТАНОВКУ НА ЗАМКИ; б) ПРОВЕРЬТЕ АБСОЛЮТНУЮ (или ОТНОСИТЕЛЬНУЮ) ВЫСОТУ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ.	а) CHECK GEAR DOWN AND LOCKED; б) CHECK DECISION ALTITUDE (or HEIGHT).
2.2.5.7 ЗАВЕРШЕНИЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ	а) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ; б) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ВПП [ОГНИ ВПП].	а) REPORT VISUAL; б) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT.
2.2.5.8 УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ	а) ПРОДОЛЖАЙТЕ ЗАХОД ВИЗУАЛЬНО ИЛИ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ [указания по уходу на второй круг]; б) НЕМЕДЛЕННО УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ [указания по уходу на второй круг] (причина); в) ВЫ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ?; г) ЕСЛИ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ (соответствующие указания); <*> д) УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ. <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	а) CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND [missed approach instructions]; б) GO AROUND IMMEDIATELY [missed approach instructions] (reason); в) ARE YOU GOING AROUND?; г) IF GOING AROUND (appropriate instructions); <*> д) GOING AROUND. <*> Denotes pilot transmission.
2.3 Фразеология, применяемая при использовании вторичного обзорного радиолокатора (далее - ВОРЛ) и ADS-B		
2.3.1 ДЛЯ ЗАПРОСА О ВОЗМОЖНОСТЯХ ОБОРУДОВАНИЯ ВОРЛ	а) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТИ ОТВЕТЧИКА; <*> б) ОТВЕТЧИК (согласно указанному в плане полета);	а) ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY; <*> б) TRANSPONDER (as shown in the flight plan);

	<*> в) ОТВЕТЧИК ОТСУТСТВУЕТ. <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	<*> в) NEGATIVE TRANSPONDER. <*> Denotes pilot transmission.
2.3.2 ДЛЯ ЗАПРОСА О ВОЗМОЖНОСТЯХ ОБОРУДОВАНИЯ ADS-B	а) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТИ ADS-B; <*> б) ПЕРЕДАТЧИК ADS-B (линия передачи данных); <*> в) ПРИЕМНИК ADS-B (линия передачи данных); <*> г) ADS-B ОТСУТСТВУЕТ. <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	а) ADVISE ADS-B CAPABILITY; <*> б) ADS-B TRANSMITTER (data link); <*> в) ADS-B RECEIVER (data link); <*> г) NEGATIVE ADS- B. <*> Denotes pilot transmission.
2.3.3 ДЛЯ УКАЗАНИЯ УСТАНОВИТЬ КОД НА ПРИЕМООТВЕТЧИКЕ	а) ДЛЯ ВЫЛЕТА СКВОК (код); б) СКВОК (код).	а) FOR DEPARTURE SQUAWK (code); б) SQUAWK (code).
2.3.4 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ ПИЛОТУ КОМАНДЫ ПОВТОРНО УСТАНОВИТЬ ПРИСВОЕННЫЙ ЕМУ РЕЖИМ И КОД	а) УСТАНОВИТЕ ПОВТОРНО СКВОК [(режим)] (код); <*> б) УСТАНОВЛИВАЮ ПОВТОРНО (режим) (код). <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	а) RESET SQUAWK [(mode)] (code); <*> б) RESETTING (mode) (code). <*> Denotes pilot transmission.
2.3.5. ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПОВТОРНО УСТАНОВИТЬ ОПОЗНАВАНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА	ПОВТОРНО ВВЕДИТЕ ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА [ADS-B или РЕЖИМ S].	REENTER [ADS-B or MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION.
2.3.6. ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ ПИЛОТУ КОМАНДЫ ПОДТВЕРДИТЬ КОД, УСТАНОВЛЕННЫЙ НА ПРИЕМООТВЕТЧИКЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА	а) ПОДТВЕРДИТЕ СКВОК (код); <*> б) СКВОК (код). <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	а) CONFIRM SQUAWK (code); <*> б) SQUAWKING (code). <*> Denotes pilot transmission.
2.3.7 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПРИМЕНЯТЬ РЕЖИМ "ОПОЗНАВАНИЕ"	а) СКВОК [(код)] [И] ОПОЗНАВАНИЕ; б) СКВОК СЛАБЫЙ; в) СКВОК НОРМАЛЬНЫЙ; г) ПЕРЕДАЙТЕ ОПОЗНАВАНИЕ ADS-B.	а) SQUAWK [(code)] [AND] IDENT; б) SQUAWK LOW; в) SQUAWK NORMAL; г) TRANSMIT ADS-B IDENT.

2.3.8. ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ВРЕМЕННО ПРИОСТАНОВИТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРИЕМООТВЕТЧИКА	СКВОК ТОЛЬКО НА ПРИЕМ.	SQUAWK STANDBY.
2.3.9. ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ УСТАНОВИТЬ АВАРИЙНЫЙ КОД	СКВОК "МЕЙДЕЙ" [КОД СЕМЬ-СЕМЬ-НОЛЬ-НОЛЬ].	SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO].
2.3.10. ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ВЫКЛЮЧИТЬ ПРИЕМООТВЕТЧИК И/ИЛИ ПЕРЕДАТЧИК ADS-B Независимое использование приемоответчика режима S и передатчика ADS-B может не обеспечиваться на всех воздушных судах (например, в том случае, когда ADS-B обеспечивается исключительно с помощью передаваемых приемоответчиком более длительных самогенерируемых сигналов на частоте 1090 МГц). В таких случаях воздушные суда могут оказаться неспособными выполнять указания органа УВД, касающиеся применения ADS-B.	а) СКВОК "СТОП" [ТОЛЬКО ПЕРЕДАЧА ADS-B]; б) ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ ADS-B [ТОЛЬКО ПРИЕМООТВЕТЧИК (код)].	а) STOP SQUAWK [TRANSMIT ADS-B ONLY]; б) STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (cod) ONLY].
2.3.11 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ СООБЩИТЬ БАРОМЕТРИЧЕСКУЮ ВЫСОТУ	а) СКВОК "ЧАРЛИ"; б) ПЕРЕДАЙТЕ ВЫСОТУ ADS-B.	а) SQUAWK CHARLIE; б) TRANSMIT ADS-B ALTITUDE.
2.3.12 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПРОВЕРИТЬ УСТАНОВКУ ВЕЛИЧИНЫ ДАВЛЕНИЯ И ДАТЬ ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЭШЕЛОНА	ПРОВЕРЬТЕ УСТАНОВКУ ВЫСОТОМЕРА И ПОДТВЕРДИТЕ (уровень).	CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level).
2.3.13 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПРЕКРАТИТЬ ПЕРЕДАЧУ БАРОМЕТРИЧЕСКОЙ ВЫСОТЫ ИЗ-ЗА НАЛИЧИЯ НЕИСПРАВНОСТЕЙ ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПРОВЕРИТЬ ЭШЕЛОН	а) ВЫКЛЮЧИТЕ РЕЖИМ ЧАРЛИ (или СТОП СКВОК ЧАРЛИ), НЕПРАВИЛЬНАЯ ИНДИКАЦИЯ; б) ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ ВЫСОТЫ ADS-B [НЕПРАВИЛЬНАЯ ИНДИКАЦИЯ или причина].	а) STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION; б) STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION

		[(WRONG INDICATION, or reason)].
2.3.14 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПРОВЕРИТЬ ЭШЕЛОН	ПОДТВЕРДИТЕ (уровень).	CONFIRM (level).

3. Фразеология при использовании контрактного автоматического зависимого наблюдения (далее - ADS-C)		
3.1 Общая фразеология ADS-C		
3.1.1 УХУДШЕНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК ADS-C	ADS-C (или ADS-КОНТРАКТНОЕ) НЕ РАБОТАЕТ (при необходимости соответствующая информация).	ADS-C (or ADS-CONTRACT) OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary).
4. Фразеология при выдаче предупреждений		
4.1 Фразеология при выдаче предупреждений		
4.1.1. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О МАЛОЙ ВЫСОТЕ	(позывной воздушного судна) ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О МАЛОЙ ВЫСОТЕ, НЕМЕДЛЕННО ПРОВЕРЬТЕ ВАШУ ВЫСОТУ QNH/QFE (число) (единицы измерения). [МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПОЛЕТА (высота)].	(aircraft call sign) LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH IS (number) (units). [THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (altitude)].
4.1.2. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О БЛИЗОСТИ ЗЕМЛИ	(позывной воздушного судна) ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О БЛИЗОСТИ ЗЕМЛИ (по возможности предполагаемые действия пилота).	(aircraft call sign) TERRAIN ALERT (suggested pilot action, if possible).
5. Фразеология, используемая при связи между наземным персоналом и лётным экипажем		
5.1 Фразеология, используемая при связи между наземным персоналом и летным экипажем		
5.1.1 ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЕЙ (НАЗЕМНЫЙ ПЕРСОНАЛ/КАБИНА ПИЛОТОВ)	а) [ВЫ] ГОТОВЫ К ЗАПУСКУ ДВИГАТЕЛЕЙ? <*> б) ЗАПУСКАЮ НОМЕР (номер(а) двигателей). После такого обмена наземный персонал должен ответить либо по переговорному устройству, либо с помощью подачи визуального сигнала для того, чтобы указать, что никаких препятствий нет и что запуск двигателей в указанном порядке можно выполнять. При ведении любой связи между наземным персоналом и пилотами важно обеспечить надежное опознавание соответствующих сторон. <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	а) [ARE YOU] READY TO START UP?; <*> б) STARTING NUMBER (engine number(s)). The ground crew should follow this exchange by either a reply on the intercom or a distinct visual signal to indicate that all is clear and that the start-up as indicated may proceed. Unambiguous identification of the parties concerned is essential in any communications between ground crew and pilots. <*> Denotes pilot transmission.

5.1.2 БУКСИРОВКА ХВОСТОМ ВПЕРЕД ... (наземный персонал/кабина пилотов)	а) ВЫ ГОТОВЫ К ВЫТАЛКИВАНИЮ?; <*> б) К ВЫТАЛКИВАНИЮ ГОТОВ; в) ПОДТВЕРДИТЕ ВЫКЛЮЧЕНИЕ ТОРМОЗОВ; <*> г) ТОРМОЗА ВЫКЛЮЧЕНЫ; д) НАЧИНАЕМ ВЫТАЛКИВАНИЕ; е) ВЫТАЛКИВАНИЕ ЗАКОНЧЕНО; <*> ж) БУКСИРОВКА ЗАКОНЧЕНА; з) ПОДТВЕРДИТЕ ВКЛЮЧЕНИЕ ТОРМОЗОВ; <*> и) ТОРМОЗА ВКЛЮЧЕНЫ; <*> к) УБЕРИТЕ БУКСИР; л) БУКСИР УБИРАЮ ЖДИТЕ ВИЗУАЛЬНОГО СИГНАЛА СЛЕВА (или СПРАВА). После этого обмена подается визуальный сигнал пилоту, указывающий на то, что буксир убран и препятствий для руления нет. <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	а) ARE YOU READY FOR PUSHBACK?; б) READY FOR PUSHBACK; в) CONFIRM BRAKES RELEASED; <*> г) BRAKES RELEASED; д) COMMENCING PUSHBACK; е) PUSHBACK COMPLETED; <*> ж) STOP PUSHBACK; з) CONFIRM BRAKES SET; <*> и) BRAKES SET; <*> к) DISCONNECT; л) DISCONNECTING STAND BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT (or RIGHT). This exchange is followed by a visual signal to the pilot to indicate that disconnect is completed and all is clear for taxiing. <*> Denotes pilot transmission.
--	--	---